

## Den dyra rälsen

● Från och med 2015 ska Trafikverket årligen spara 100 miljoner euro på underhållet av järnvägar, landsvägar och sjövägar. Alla vägar med småskalig trafik ses över. Det kan drabba Sydösterbotten och Vasa hamn.

# Kasköbanans framtid hotad

När Trafikverket ska spara pengar kan Kaskö järnväg ligga risigt till. Om underhållet av banan dras in upphör också trafiken.

Järnvägen mellan Kaskö och Seinäjoki är ett av de 14 banavsnitt som ses över när Trafikverket ska ha ner utgifterna. I dag kostar det mellan 1,5 och 2 miljoner euro per år att underhålla Kasköbanan med allt från att byta träsyllar till att förstärka banvallen.

Enligt Trafikverket är det för lite trafik på Kasköbanan för att det ska löna sig att lägga pengar på underhållet.

I dagens läge transporteras omkring 193 000 ton gods per år längs banan. Det handlar om 500 tåg varje år, men mer trafik behövs för att Trafikverket ska tänka om.

Det är där Patrik Hellman kommer in. Han är projektchef för Kaskö stads nya utvecklingsprojekt och har som uppgift att reda ut hur man ska öka trafiken på banan.

– I praktiken går det bland annat ut på att kontakta regionens företag och kommuner och utreda hur man bättre kan utnyttja järnvägen och aktivera ekonomin kring banan. Vi arbetar för en positiv lösning.

**FÖRHOPNINGEN ÄR** att projektet leder till att banan till en början hålls i trafikerbart skick och att man senare får pengar till en grundlig reparation. Att rusta upp banan till dagens standard kostar 100–125 miljoner euro.



Patrik Hellman ska hitta ett sätt att utveckla Kaskö järnväg. FOTO: SOFIA NYGÅRD

– Banan är i mycket dåligt skick. Den har stora defekter, bland annat borde alla 163 plankorsningar ses över. Vi förväntar oss att hitta pengar till en reparation, antingen i stats budget eller via andra alternativ som till exempel privatisering.

Om underhållet upphör är konsekvenserna omedelbara, säger Hellman.

– Banan blir i oköbart skick efter en mycket kort tid. Det leder till att trafiken upphör.

Det ställer i sin tur till problem för hamnen och företagen. Kaskö hamn är en av landets viktigaste exporthamnar för trävaror och cellulosa. I år blev hamnen dessutom en del av det transeuropeiska transportnätverket TEN-T. Järnvägen är viktig för både hamnen och cellulosafabriken Metsä Board.

– Till hamnen transporteras sågat trävirke och limbalkar som är långa och tunga. De är olämpliga att transportera på landsvägen.

Marlene Svens, stadsdirektör i Kaskö, säger att Kasköbanan är en resurs och att staden inte kan godkänna att underhållet dras in.

– Vi har inte mycket infrastruktur i Sydösterbotten så vi borde ta vara på det vi har. För att hamnen ska fungera måste det finnas en fungerande järnväg. Har vi en välfungerande hamn kan vi hantera större godsmängder än vi gör i dag. Har vi bara en landsväg snedvrider det konkurrensen.

### Järnvägen mellan Kaskö och Seinäjoki

- År 1912 öppnades Kasköbanan för trafik. Banan, som är 112,6 kilometer lång, går mellan Kaskö och Seinäjoki.
- Kaskö stad startade i september ett utvecklingsprojekt för att reda ut järnvägens potential. Projektet finansieras med 27 000 euro av Österbottens förbund, 10 000 euro av Kaskö stad och 8 000 euro av privata finansörer.

Hamnen utvecklar sin verksamhet och JH-Metsäenergia har startat upp bioenergiverksamhet där man i framtiden planerar att använda järnvägen för sina bioenergitransporter.

**EN KOMPLETTERANDE** utredning som Trafikverket låtit göra visar att det skulle kosta omkring 22 miljoner euro att underhålla banan så att det går att trafikera i åtminstone tio år.

– Det skulle i alla fall vara en början tills det går att göra grundliga förbättringar, säger Svens.

I mitten av september var det meningen att Trafikverket skulle fatta beslut om Kasköbanans framtid, men man valde att avvakta till nästa år för att se vad utvecklingsprojektet kommer fram till.

**Sofia Nygård**

sofia.nygard@vasabladet.fi  
06-7848 733

## KOMMENTAR

### Ut-, inte av-

Järnvägssnutten ut till Vasklot blir kvar eftersom allt annat helt enkelt är orimligt. Ungefär så resonerar Vasa stads och Kvarkenrådets direktörer i artikeln här intill. Det gäller bara att finna en praktisk lösning.

Samma argument borde gälla för Kasköbanan. Det är ekologiskt mer hållbart att transportera på räls än

på landsväg. Och landets konkurrenskraft är betjänt av att man utvecklar infrastrukturen, inte avvecklar den.

Men Kasköbanan är förstås så mycket längre och dyrare.

I grunden ser vi ännu en följd av utvecklingen mot statliga bolag och kommunala affärsverk. När det ska sparas pengar ger man mindre

pengar. De som sköter verksamheten måste då minska på denna. Om det sedan sparar pengar för helheten, ja, det får man se sen.

Vad gäller Vasklotbanan är det i alla fall väldigt tydligt att den bör utvecklas snarare än avvecklas.

Den ska inte användas för att ha Vasklot som mellanlagringsplats. Det ger onödigt trafik i Vasa cen-

trum. Men den behövs när Kvarkenhamnarna tar över mer av den öst-västliga godstrafiken. Och den kunde gott användas för persontrafiken också.

I stället för avveckling ska vi tala om utveckling av järnvägen, till exempel till flygplatsen.

**Björn Nyberg**

