

Helsingfors förvaltningsdomstol

Banbyggargvägen 5

00520 HELSINGFORS

helsinki.hao(at)oikeus.fi

Förvaltningsbesvär

Ändringssökande:

Raseborgs stad

Processadress och kontaktperson

Raseborgs stad

PB 58, 1061 Raseborg

Jennifer Gammals

Tfn 019 289 2000

jennifer.gammals@raasepori.fi

Beslut som överklagas

Transport- och kommunikationsverkets beslut 11.12.2024, TRAFICOM/616340/05.02.03.03/2024, godkännande av utredningsplanen, banavsnittet Esbo–Salo, Esbo, Kyrkslätt, Vichtis, Lojo, Salo, sträckan Hista–Salo.

Yrkanden

Vi kräver att det överklagade beslutet förkastas och att ärendet behandlas på nytt. Då ärendet behandlas på nytt bör det med fokus på hela området västra Nyland och med beaktande av ändringarna av och kostnaderna för väg- och spårtrafiken göras en undersökning och en konsekvensbedömning av de direkta och indirekta konsekvenser av banavsnittet Esbo–Salo som drabbar Raseborg. Dessutom bör det göras en separat bedömning av planen för banavsnittet Esbo-Lojo så att det är möjligt att göra en anslutning till banavsnittet Hangö-Hyvinge.

Motivering

Transport- och kommunikationsverket har 11.12.2024 genom sitt beslut TRAFICOM/616340/05.02.03.03/2024 godkänt utredningsplanen för banavsnittet Esbo-Salo, Esbo stad, Kyrkslätt kommun, Vichtis kommun, Lojo stad, Salo stad, sträckan Hista-Salo.

Raseborgs stad anser att beslutet innehåller flera brister och regionala negativa konsekvenser som inte har beaktats i tillräckligt hög grad innan utredningsplanen godkändes. Raseborgs stad, dess invånare och näringslivet utgör betydande intressenter i ärendet.

Om detta banavsnitt genomförs i sin helhet kommer den snabba persontågtrafiken i praktiken att upphöra i Raseborg (Karis järnvägsstation). Banavsnittet mellan Esbo och Lojo bör i Lojo anslutas till det befintliga spårnätet, närmare bestämt till linjen Hangö-Hyvinge, av såväl ekonomiska som säkerhetsmässiga, miljömässiga och regionala skäl.

Konsekvensbedömningen är bristfällig i fråga om vägtrafiksäkerheten i västra Nyland, samt nedläggandet av den snabba persontågtrafiken i Raseborg

Enligt 12 § i banlagen (110/2007) ska en utredningsplan innehålla en utredning av behovet av att bygga en järnväg eller utveckla bannätet samt av de alternativ som granskats, de grundläggande trafiklösningarna och tekniska lösningarna för banan, järnvägsområdets ungefärliga läge samt en bedömning av verkningarna av järnvägsområdet och järnvägstrafiken, såsom verkningar på väg- och trafikförhållandena, trafiksäkerheten, markanvändningen, fastighetsstrukturen och miljön samt på människors hälsa, levnadsförhållanden och trivsel. Möjligheterna att avlägsna eller lindra menliga verkningar samt en preliminär kostnadskalkyl ska dessutom presenteras i planen.

Om västbanan byggs och utbudet av snabb persontågtrafik längs Kustbanan i praktiken upphör och om hastigheterna sjunker i och med att den snabba persontågtrafiken eventuellt ersätts av närtågtrafik, ökar biltrafiken på stamvägarna 51 och 52 samt på riksväg 25. I utredningsplanen konstateras endast att "biltrafiken kommer att öka", det tas inte ställning till några andra åtgärder eller verkningar. Detta leder till en mycket ojämlig situation för kommunerna längs den befintliga spårlinjen och den nya spårlinjen, eftersom vägtrafiken mellan Helsingfors och Åbo, inkl. Salo, Lojo och Vichtis, löper längs en fyrfilig motorväg.

Situationen på vägarna längs västra Nylands kust är inte densamma som situationen i fråga om den tvärgående trafiken, tvärtom är vägtransporterna redan för stora för dessa vägar. Detta gäller särskilt den tunga trafiken, eftersom det finns två stora hamnar och en stor del industri i området och det är fråga om betydande logistikkorridorer för hela Finland. Dessutom hör trafikmängderna i anslutning till fritidsbosättningen och trafikmängderna i anslutning till Försvarsmakten till de största i Finland och pendlingsregionen omfattar hela kustområdet från Hangö till Helsingfors.

I utredningsplanen tar man inte alls ställning till trafikinätet i västra Nyland trots att trafiksäkerheten på riksväg 25 (ring fem), stamväg 51 och stamväg 52 redan är bland de sämsta i hela Finland och det ofta sker trafikolyckor samt avbrott som inverkar på smidigheten i trafiken. Planen tar således inte i tillräckligt hög grad ställning till de totala verkningarna, särskilt inte i fråga om väg- och spårtrafiken i västra Nyland.

För att konsekvensbedömningen av planen ska vara tillräckligt heltäckande med tanke på både säkerheten och ekonomin, bör vägnätet Hangö-Helsingfors, Karis-Lojo och Ekenäs-Salo vara på samma nivå som motorvägen Helsingfors-Åbo. Om dessa grundläggande premisser inte beaktas kan Raseborg inte godta att det i fråga om ändringen endast konstateras att "biltrafiken kommer att öka". Var kommer den att öka? Hur mycket? Vilka risker och konsekvenser medför en ökning av biltrafiken för kommunerna, invånarna och näringslivet i regionen? Om man med meningen hänvisar exempelvis till den ökade biltrafiken inom Lojo har man i konsekvensbedömningen ännu tydligare glömt bort bansträckningens inverkan på Raseborg som ligger längs den nuvarande banan.

Dessutom har det föreslagits att tågförbindelsen Helsingfors-Åbo är en del av det transeuropeiska stomnätet TEN-T (detta gäller alltså den nuvarande Kustbanan), att restiden förkortas och att städernas sysselsättnings- och arbetsmarknadsområden utvidgas. Det finns redan en tågförbindelse mellan Helsingfors och Åbo. Uppdateringar av denna tågförbindelse för att göra förbindelsen snabbare, mer fungerande och större till sin kapacitet skulle enligt Traficom's egna beräkningar kosta endast ca 180 miljoner euro.

Vi anser att man i stället för att bygga ett nytt dyrt banavsnitt mellan Lojo och Salo kan använda det befintliga banavsnittet Hangö-Hyvinge (mellan Hyvinge, Nummela/Vichtis, Lojo, Karis/Raseborg, Ekenäs/Raseborg och Hangö) mellan Lojo och Karis. På så sätt kan banavsnittet Esbo-Lojo anslutas till den nuvarande fjärtrafiken från Karis i riktning mot både Åbo och Helsingfors, och samtidigt kan Lojo också anslutas till huvudbanan, dvs. i riktning mot Tammerfors (via Hyvinge).

Detta gör det möjligt för till exempel invånarna i Lojo att få samma, om inte bättre, servicenivå inom spårtrafiken som invånarna i städerna längs Kustbanan, utöver den befintliga motorvägen Åbo-Helsingfors. Banavsnittet Hangö-Hyvinge har nu elektrifierats och det krävs endast investeringar i stationskonstruktionerna för att det åter ska kunna användas för persontrafik i Lojo och Nummela/Vichtis. Ett sådant beslut skulle också möjliggöra regional utveckling i den region som obestriddligen utgör Finlands ekonomiska motor, dvs. Nyland, i stället för att hindra utvecklingen. Behov och tillväxtpotential är enligt bland annat mobildata mycket större då det gäller persontrafiken mellan huvudstadsregionen och västra och mellersta Nyland än mellan Åbo och Helsingfors.

Miljökonsekvenser

Enligt 5 § i banlagen (110/2007) ska järnvägarna med beaktande av deras trafikmässiga betydelse planeras, byggas och underhållas så att de olägenheter som bannätet och järnvägstrafiken förorsakar miljön blir så små som möjligt och att naturresurserna används sparsamt.

Vi anser att banavsnittet mellan Lojo och Salo medför exceptionellt stora negativa konsekvenser för miljön, både i byggnadsskedet och när avsnittet är klart. Detta inbegriper sådana förändringar i faunan, grundvattenområdena och klimatet som också sträcker sig till Raseborg som är en grannstad till både Lojo och Salo. Vi vill också påpeka att banavsnittet inverkar på de områden som redan beviljats status som Natura-naturskyddsområden, vilket inte på något sätt kan betraktas som en faktor som kan förbigås, eftersom det redan finns ett sådant alternativ till sträckningen genom vilket man kan undvika de negativa konsekvenserna för Natura-naturskyddsområdena.

Negativa ekonomiska konsekvenser för hela kustområdet i västra Nyland

Enligt Traficoms uppgifter (13.5.2024, Traficoms diskussionsmöte om regional persontrafik, Teams) finansieras kostnaderna för närtågtrafiken i framtiden till stor del av kommunerna. Enligt VR:s preliminära uppgifter (17.10.2024, riksdagen) koncentreras också hela den marknadsbaserade fjärrtågtrafiken mellan Helsingfors och Åbo till Västbanan, om banan byggs i sin helhet.

Rutten mellan Lojo och Salo skulle i praktiken innebära en framtid i Raseborg där möjligheterna till fjärrtågtrafik försvinner. Tågresorna skulle bli så pass mycket långsammare att pendlingstrafiken (från Karis till både Åbo och Helsingfors) skulle bli ett ointressant alternativ, och all persontågtrafik från den stad som varit beroende av pendlingstrafiken i årtionden skulle minska dramatiskt.

Konsekvenserna för staden i västra Nyland, som inte har någon motorväg, men som trots detta går med vinst och står i centrum för den gröna omställningen, linjedragningen av vätgasledningar samt de nya behoven inom Försvarsmakten, måste beaktas på ett mer övergripande sätt. Den nuvarande planen visar på ett tydligt sätt att dessa konsekvenser inte har beaktats.

Vi är oroade över att Finland i fråga om denna utredningsplan inte har någon övergripande ståndpunkt eller något övergripande grepp om byggandet av Västbanan och om dess konsekvenser för städerna längs den nuvarande banan. Det har vi inte råd med, och det är inte förenligt med en hållbar ekonomisk, social eller miljömässig utveckling.

Sammanfattningsvis:

Raseborgs stad anser att diskussionen, och även myndigheternas utredningsarbete, har fått pågå alltför länge utan en grundligare utredning om Västbanans konsekvenser för Raseborg som vuxit längs och lever av den nuvarande Kustbanan. Kustbanan utgör inte någon nyckel utan finns där av välgrundade skäl.

Banavsnittet Esbo-Salo innebär enligt den nuvarande modellen en betydande ekonomisk börda för Raseborg och andra kommuner längs Kustbanan samt förhindrar den utveckling av bananvändningen som redan inletts. Vi ser en verklig hotbild och befarar att trafiken till huvudstadsregionen och till Åbo kan upphöra eftersom staden inte på samma servicenivå kan finansiera bantrafiken. Detta skulle innebära allvarliga konsekvenser för invånare, näringsliv och andra aktörer (garnisonen och övrig offentlig service) på området. Därutöver skulle den nuvarande modellen medföra en ökning av säkerhetsriskerna på de redan farliga vägarna stamväg 51, stamväg 52 och riksväg 25.

Vi kräver en omfattande utredning och konsekvensbedömning av de direkta och indirekta konsekvenserna som banavsnittet Esbo-Salo skulle medföra för Raseborg och hela västra Nyland, samt om ändringarna i järnvägstrafiken. I och med dessa ekonomiska konsekvenser blir Raseborg och dess grannkommuner längs västra Nylands kust automatiskt finansiärer av Västbanan trots att banavsnittet mellan Lojo och Salo försämrar servicen. Det är fråga om fullständigt ojämlig behandling av kommunerna i Nyland. Ändringen av en livligt trafikerad linje som varit i drift sedan början av 1900-talet till förmån för en ny linje som inte gagnar kommunerna längs den befintliga linjen kan inte ske på lätta grunder eller genom en ytlig konsekvensbedömning.

Beslutet bör omprövas med beaktande av ovan nämnda faktorer på ett sådant sätt att det görs en granskning av endast planerna för banavsnittet Esbo-Lojo samt dess anslutning till banavsnittet Hangö-Hyvinge.

Raseborg 4.2.2025

Petra Theman
stadsdirektör
Raseborgs stad

Thomas Flemmich
förvaltningsdirektör
Raseborgs stad