

# Järnväg – Kustbanan

av John-Eric Söderman

## Kustbanan ?

”Utveckla kustbanan” (SU vill utveckla tågnätet i södra Finland genom att bygga ett ytterligare spår längs med kustbanan) insändare till Hbl publicerad 29.12.2017

Egentligen är detta åtta skilda frågor

- [01] Helsingfors – Alberga (stadsbanan)
- [02] Alberga – Köklax (stadsbanan 2)
- [03] Köklax – Jorvas
- [04] Jorvas - Kyrkslätt
- [05] Järnvägsbanan Kyrkslätt – Kera (nästan, egentligen Pikkala)
- [06] Järnvägsbanan Kera – Sjundeå station (HRT trafiken)
- [07] Järnvägsbanan Pikkala – Ingå/ Bollstavägen – Karis (uträtningen av kustbanan)
- [08] Sjundeå station – Solberg – Täkter – Ingå station – Fagervik – Karis (ingen station i Ingå)

Men kan man sammankoppla med dessa tre frågor

- [11] Järnvägen Hangö – Karis (elektrifieringen)
- [12] Järnvägen Karis – Lojo (elektrifieringen)
- [13] Järnvägen Lojo – Hyvinge (elektrifieringen)

Vidare har vi tre tilläggsfrågor frågorna

- [21] Esbo – Lojo – Salo (projekt ELSA)
- [22] Salo – Karis järnvägen
- [23] Salo – Åbo järnvägen

Men även frågorna om järnväg till Östra Nyland

- [31] Helsingfors – Borgå (via Kervo ?)
- [32] Borgå – Lovisa (- Kotka ?)

För att göra det hela ännu mera komplicerat bör vi utreda

- [41] Godstrafik på kustbanan mellan Helsingfors och Karis
- [42] Godstrafik Helsingfors - Åbo
- [43] Godstrafik på kustbanan mellan Karis – Salo (med fortsättning till Åbo ?)
- [44] Godstrafik med ELSA (alternativ till Helsingfors – Åbo via Karis)
- [45] Godstrafik Hangö – Karis (med fortsättning mot Helsingfors ?)
- [46] Godstrafik Hangö - Hyvinge (med fortsättning mot Tavastland och Savolax)

## Estland

Idag finns det tre alternativ för tunnel till Estland baserad på järnväg från kustbanan

- [51] Kottby - Helsingfors järnvägsstation – (Brunnsparcken) – (Muuga bukten) Tallinn (Helsingfors initiativ)
- [52] Jorvas – (Porkkala udde) – Nargö – (Kakumäe udde) – Hiiu – Tallinn
- [53] Helsingfors/Vanda flygplats – Otnäs – (Helsingfors kassun) – Tallinn (antar att kopplingen till järnvägen byggs vid Mäkkylä/ Vermo utöver kopplingen vid flygplatsen)
- ([54] \*\* Ej förslaget tills vidare \*\* Kervo – Borgå – (Vässölandet) – (Viinistu udden) – Tapas (och vidare söderut, baserar sig på nuvarande järnvägsnätet i Estland ))

## Sverige

Idag endast ett alternativ med järnväg

- [61] Karis - Björkboda – Kirjais (Nagu/Pargas) – Lemlands station – Kapellskär – Norrtälje – Stockholms central

## Nylands regiontrafik

På SFP's strategimöte för Mellan-Nyland kom frågan upp om NRT (Nylands region trafik), alltså idén att utveckla nuvarande HRT så att servicen täcker hela Nyland. Oberoende blir det landskapsfullmäktige eller ej kan detta göras.

Redan idag sköter HRT järnväg, nämligen Helsingfors Metro och Väst-Metron. Vidare är dubbelspår för järnväg byggda och ägda av HRT från Helsingfors station till Alberga. HRT's järnvägs service skall utökas med Metro Mattby – Stensvik och lokaljärnväg Alberga – Köklax. Planen på att sluta VR's monopol på järnvägstrafiken finns och det gör det möjligt att utveckla HRT servicen. NRT initiativet utgår från att NRT tar över all persontrafik på järnväg inom Nyland enligt samma principer som HRT idag sköter buss servicen inom den begränsade HRT regionen. Detta skulle (kanske) innebära att NRT tar över den lokaltrafik med järnväg som VR har lämnat på fallrepet inom Nyland, alltså kustbanan, Hangö-Hyvinge banan, Kervo-Borgå banan, Helsingfors – Hyvinge banan.

VR av idag sköter lokaltrafiken men resultatet är okoordinerat och dåligt integrerat med övrig trafik i Nyland. Möjligheterna till förbättring är så gott som obefintliga ur Nylands synpunkt, prioriteringarna bestäms på basen av "behov" utanför landskapet.

## Hyperloop Helsingfors - Stockholm

Men är verkligen **JÄRNVÄG** det rätta för pendling till jobbet ? I de flesta fall idag väljer kunderna bil, buss, spårvagn eller metro för att komma till jobbet och hem. Om vi jämför trafiktätheten mellan Helsingfors – Alberga med Helsingfors – Mattby så kan man fråga sig om lokaltrafik i VR regi är vettigt. Problemet blir värre när sträckan förlängs, alltså få turer och restiden lång. När det gäller godstrafik tycks VR göra ett bättre arbete om sträckan är tillräckligt lång, godstrafik på kortare sträckor, bil , eller kanske rörpost som i Prisma i Alberga.

Restid till jobbet, 1 – 2 timmar! Två timmars restid till jobbet är internationellt sett den absoluta maximi tiden. Med detta menas alltså från dörr till dörr.

I och med utredningen av en järnvägsbana mellan Helsingfors och Stockholm fick vi som resultat att med vanlig järnväg torde tåget klara det på 1:52 minuter dock utan att stanna på mellan stationer och som höghastighetståg klaras sträckan av på 1:30 minuter, men till detta skall läggas (a)

transporten till centralstationen i bägge ändor eller (b) tåget stannar på mellan stationer och restiden förlängs.

Med Elon Musk's Hyperloop får vi en betydligt bättre lösning.

- ★ Helsingfors – Stockholm : restid 27 minuter. Skytteln ”flyger” direkt och stannar ej
- ★ Grankulla – Stockholm : restid 27 minuter. Skytteln ”flyger” direkt och stannar ej
- ★ Karis – Stockholm : restid 22 minuter. Skytteln ”flyger” direkt och stannar ej (om Hyperloopen verkligen byggs via Karis, något som ej tillsvidare är planerat)

Men om vi tar nästa steg och Hyperloopen stannar i Otnäs så betyder det att genom att byta från Helsingfors Metro/ Väst Metron i Otnäs blir resan Brändö – Otnäs – Stockholm central – Alvik x-minuter lång (räkne exempel för läsaren). Resultatet blir en resa i bästa fall på cirka en timme. Tricket är att sammankoppla Metro och Hyperloop.

Klart är att detta är spekulationer, men kostnaden för en Hyperloop mellan Helsingfors och Stockholm är betydligt lägre än en järnväg eller motorväg på samma sträcka. Egentligen är kostnaderna i den klass att NRT (Nylands region trafik) till sammans med SLT (Stockholms lokal trafik) kunde klara detta, utöver vad kan fås av EU, Finska staten och Svenska staten. Ur språk synpunkt skulle denna lösning öppna möjligheter till arbete över gränserna. Om man bor nära Grankulla (Hyperloop stationen Björkgård) så är det hållt realistiskt att pendla till Kista i Stockholmsregionen (Björkgård – T-centralen – lokaltåget till Kista) och startar man klockan åtta på morgonen är man 7:50 på morgonen på jobbet i Kista. Enda verkliga förutsättningen är att man kan jobba på svenska.

## Slutsatser

VR har idag monopol på järnvägstrafik i Finland. Detta monopol skall upphöra (inom en nära (?) framtid). Klart är av vad VR gjort och beslutit de senaste 60 åren är att Nyland inte är ett av VR's prioritets områden, varför VR har valt att köra ner lokaltrafiken i så hög grad som möjligt. Inte heller godstrafiken inom Nyland har getts den prioritet som den borde ha haft.

En säkrare satsning är på andra producenter, även inom järnvägstrafiken. HRT har visat att de har en aning om hur persontrafik på järnväg skall skötas, exemplet är Metro trafiken. Vidare har HRT även lyckats koordinera persontrafik mellan olika färdmedel, kanske inte på bästa sett men betydligt bättre än VR. VR sitter fast i lösningar från 1800-talet och tycks ha svårt att se 2020-talets behov.

Kustbanan är så nerkörd som den egentligen kan vara. Kommunerna vid kustbanan har egentligen berövats den service de egentligen borde ha getts, till exempel Ingå har berövats alla stationer, men även Kyrkslätt och Sjundeå har förlorat stationer. Följden av detta är att kommunerna även har förlorat utvecklings potential. För att lösa denna Gordiska knut bör producent av lokaltrafik på järnväg bytas ut för Nylands del. Det behövs en producent som verkligen inom järnvägstrafik prioriterar Nyland och även förstår hur man integrerar olika färdmedel. VR som samarbetspartner är ej en bra lösning vilket vi tydligt kan erfara i Mellan Nyland.

Mycket av svårigheterna inom VR's järnvägstrafik är egentligen inte VR problem utan allmän politiska i republiken. Särskilt svårt tycks det vara att förstå att Finland är medlem i EU och borde reagera inom trafik på ett EU plan. Helsingfors regionen har utsträckt sig över kommungränserna i årtal, till och med de gränser som sattes 1946. Som ett metropol område inom EU tycks Helsingfors regionen idag innefatta hela Nyland, egentligen är både Åbo och Tammerfors på gränsen till Helsingfors regionen. Det intressantaste utvecklingen är dock söderut. Idag begränsas utvecklingen av Finska viken, men om en tunnel byggs under viken så är resultatet det samma som

vi kan se mellan Malmö och Köpenhamn. Med tunnel kommer Nyland att smälta samman med Harku landskapet till ett enda stort metropolområde.

Ur EU synpunkt blir snabb kommunikation mellan EU metropolerna kritiskt. Redan idag satsas det hårt på detta som exempel kanaltunneln, för att binda London till kontinentens metropoler. Hyperloop planer finns redan ett flertal. Hyperloop blir (kanske) det bindemedel som behövs för nästa steg av EU integration. Här i norr blir alltså linken mellan Helsingfors och Birka en av trådarna i integrationsnätet. Det har även föreslagits Hyperloop Birka – Skåne och söderut. Problemet med höghastighetsbana är att vinsten i restiden är så liten att lönar sig denna lösning överhuvud (Stockholm-Malmö 2:30 minuter, men med nuvarande tåg nästan den samma om tåget får köra utan att stanna. Egentligen kan nuvarande tåg köra en rätare sträcka, via Alvesta, utan den krök till Jönköping som höghastighetstågen planeras göra. Medelhastigheten för Rikssvenska höghastighetståg tycks vara 242 km/h, medan nuvarande tåg uppnår t.o.m. 250 km/h )

Den verkliga barriären i 2020-talets EU är kunskaper i språk. Möjligheterna öppnas för dem som kan mera än Bad English. Att hemifrån arbeta virtuellt har sina begränsningar och det märks särskilt på små arbetskonferenser eller i lobbying arbete. Situationen är helt en annan i dessa fall man kan personligen vara närvarande och behärskar det Lingva Franca som alla talar.

## Linkar

- 🔗 [Nordiskt tåg nät](http://hellvik.github.io/sv/index.html) . Sida över planerna för tåg till Sverige, Estland, och vidare (<http://hellvik.github.io/sv/index.html>)
- 🔗 [Hyperloop](http://www.fsl.ax/uploads/7/7/0/4/77045935/se-fs-links-pre-feasibility-study_14pager.pdf) . Planen för Hyperloop mellan Helsingfors och Stockholm ([http://www.fsl.ax/uploads/7/7/0/4/77045935/se-fs-links-pre-feasibility-study\\_14pager.pdf](http://www.fsl.ax/uploads/7/7/0/4/77045935/se-fs-links-pre-feasibility-study_14pager.pdf))