

Svar på skriftligt spörsmål SSS 397/2025 rd

Svar på skriftligt spörsmål om ombyggnad av banan Jyväskylä–Pieksämäki

Till riksdagens talman

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Ärade talman, till den minister som saken gäller översänt följande skriftliga spörsmål SS 397/2025 rd undertecknat av riksdagsledamot Vesa Kallio /cent m.fl.:

Varför håller ombyggnaden av banan Jyväskylä–Pieksämäki på att bli halvfärdig, mot vad har regeringen riktat de cirka 60 miljoner euro som tidigare anvisats projektet, är regeringen nöjd med skicket av vårt bannät, och har regeringen en plan och tidtabell för att slutföra ombyggnaden av banan Jyväskylä–Pieksämäki enligt den ursprungliga planen?

Som svar på detta spörsmål anför jag följande:

Trafikledsverket har planerat en ombyggnad av banavsnitten Jyväskylä–Pieksämäki som genomförs i delar och där banans överbyggnad och säkerhetsanordningar förnyas och plankorsningar avlägsnas. Åtgärderna har delvis genomförts. Hittills har konstruktionerna på bangården i Jyväskylä samt överbyggnaden på sträckan Vaajakoski–Liestuore förnyats. Bland annat pågår en överbyggnadsentreprenad på sträckan Liestuore–Hankasalmi och Jyväskylä–Vaajakoski samt restaurering av broar. Dessa pågående entreprenader slutförs som planerat under 2025. Dessutom har man i projektet avlägsnat en plankorsning. Förnyelsen av banavsnittets säkerhetsanordningar genomförs enligt den ursprungliga planen under 2026–2027.

I budgeten för 2024 beviljades ombyggnadsprojektet för banan Jyväskylä–Pieksämäki en fullmakt på 124 miljoner euro. Fullmakten är en rätt som tilldelats Trafikledsverkets att ingå över treåriga avtal för genomförande av projektet. Projektet genomförs inom ramen för den normala finansieringen av bastrafikledshållningen.

Arbeten har hittills genomförts och inletts till ett värde av cirka 70 miljoner euro (inkl. säkerhetsanordningsentreprenaden som pågår fram till slutet av 2027). Slutförandet av hela projektet kräver sammanlagt cirka 50–60 miljoner euro.

Finansieringen av banhållningens basstrafikledshållning är knapp och det har visat sig vara svårt att finansiera ombyggnader som planerats tidigare år. Kostnadsökningarna, som har påverkat bland annat det dagliga underhållet samt enskilda andra behov, såsom reparationer av broar och elbanan samt förnyande av växlar, har minskat handlingsutrymmet vid allokeringen av basstrafikledshållningens pengar. Finansieringen som frigörs i och med övergången av projektet har inte omfördelats till något enskilt objekt, utan man har planerat att använda finansieringen för mycket brådsåkande mindre och specifika reparationer av järnvägsbroar, växlar, banans överbyggnad och elbanan på olika håll i Finland.

Finansieringen av banhållningen har redan under flera regeringsperioder varit kroniskt otillräcklig för genomförandet av alla nödvändiga reparations- och förbättringsarbeten. Bannätets reparationsskuld har vuxit under hela den tid som den mätts, och i början av 2025 var den ca 1,6 miljarder euro. Regeringen har redan riktat över 3,6 miljarder euro till infrastrukturen, inklusive det tidsbundna investeringsprogrammet. Banprojekten uppgår tills vidare nästan 1,5 miljarder euro varav en betydande andel används till att minska reparationsskulden. Under den förra regeringsperioden användes ca 1,2 miljarder euro till investeringar i utvecklingen av bannätet och totalt knappt 2 miljarder euro till alla infrastrukturprojekt.

I samband med uppdateringen av Trafik 12-planen eftersträvas en betydande nivåhöjning av basstrafikledshållningen från och med 2030, som bättre möjliggör även långsiktig planering och genomförande av reparationer. Även om slutförandet av ombyggnaden skjuts upp säkerställs en säker trafikering och minimering av trafikrelaterade biverkningar på banavsnittet Jyväskylä–Piekämäki genom normala metoder och med andra mindre reparationsåtgärder.

Helsingfors 9.12.2025

Kommunikationsminister Lulu Ranne