RAIDE-
ENERGIA-
LIIKENNE- JA
KIINTEISTÖALOJEN
AMMATTILAISET JHL RY

Lausunto valtioneuvoston selonteosta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

Raide-, energia-, liikenne- ja kiinteistöalojen ammattilaiset JHL ry (aiemmin Raideammattilaiset JHL ry, jäljempänä yhteisjärjestö) kiittää mahdollisuudesta lausua valtioneuvoston selonteosta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037 (Liikenne 12 -suunnitelma).
Yhteisjärjestö edustaa kuutta ammattialaa: raideliikennettä, siviililentoliikennettä, energia-alaa, puolustuskiinteistöjä, raskaan maantiekaluston kunnossapitoa sekä Suomen losseja.

Tiivistelmä

Yhteisjärjestö pitää Liikenne 12 -suunnitelmaa monelta osin perusteltuna. Tuemme erityisesti selonteon tavoitetta perusväylänpidon tasokorotuksesta ja huoltovarmuuden merkityksen korostamisesta. Samalla katsomme, että:

- raideverkon korjausvelan kasvun pysäyttämiseen ja purkamiseen tulee sitoutua riittävän korkealla perusväylänpidon rahoituksella yli vaalikausien - jo seuraavalla vaalikaudella perusväylänpidon taso tulee asettaa vähintään 1,7 miljardin euron tasolle
- rautatieliikenteen kilpailussa tulee noudattaa aidosti vapaata open access -mallia, jossa operaattorit osallistuvat kilpailuun omalla kalustolla ja kalustoyhtiömallista tulee luopua
- nykytasoisen ostoliikenteen jatkaminen vuodesta 2031 eteenpäin edellyttää uskottavaa sitoutumista riittävään rahoitustasoon, mikä selonteon mukaan edellyttää 70–140 miljoonan euron lisärahoitusta
- Digirata-hankkeen edellyttämät kulunvalvontalaitteet aiheuttavat operaattoreille huomattavan lisäinvestointitarpeen, mikä ilman valtion tukea luo säästöpaineita henkilöstöön ja korotuspaineita lippuhintoihin, ja siten heikentää raideliikenteen houkuttelevuutta
- lentoliikenteessä lentoasemaverkosto ja sen henkilöstö on nähtävä osana huoltovarmuus- ja turvallisuusinfrastruktuuria, ja lentoasemien korjausvelkaa on vähennettävä pitkäjänteisellä rahoituksella
- sisävesiliikenteessä väylien ja palveluiden kehittämisessä on painotettava huoltovarmuutta, elinkeinoelämän tarpeita ja henkilöstön osaamisen säilymistä

- liikennejärjestelmän kehittämisessä on tärkeää, että henkilöstön osaaminen, työehdot ja asema tunnistetaan osaksi kansallista turvallisuutta ja huoltovarmuutta
- liikennejärjestelmän suunnitteluhorisontti tulee ulottaa 12 vuotta paljon pidemmälle ajanjaksolle erityisesti investointien osalta, jotka jaksottuvat useille hallituskausille alkaen suunnittelusta ja edeten kaavoitukseen, rakentamiseen ja lopulta liikenteen aloittamiseen.

Raideliikenne: korjausvelka, kilpailutus, digirata ja henkilöstö

Liikenne 12 -suunnitelma asettaa oikein tavoitteeksi raideliikenteen kehittämisessä nykyisen rataverkon kunnossapidon ja parantamisen, häiriöherkkyyden vähentämisen sekä junaliikenteen toimintavarmuuden ja täsmällisyyden parantamisen.

Rataverkon korjausvelka on merkittävä ja kasvaa koko ajan. Pidämme myönteisenä, että perusväylänpidon rahoitustasoa esitetään nostettavaksi ja pieniin parantamishankkeisiin panostettavaksi, mutta korjausvelan mittakaava edellyttää nykyistä määrätietoisempaa ja pitkäjänteisempää rahoituspolkua. Tasokorotuksen toteutumista ei kuitenkaan ratkaista Liikenne12 -suunnitelmassa, vaan seuraavissa hallitusneuvotteluissa. Rataverkon perusrakenteissa muhii piilevä korjausvelka, jonka hoitamatta jättäminen kasvattaa tulevaisuuden kustannuksia merkittävästi. Niukkojen määrärahojen aikana kunnossapidon oikea-aikaisuus on kriittistä, jotta vältytään kalliilta hätäkorjauksilta ja varmistetaan liikennöitävyys.

Liikenne12 -suunnitelma ja aiemmat hallituksen linjaukset lähtevät siitä, että julkisesti rahoitetun henkilöjunaliikenteen kilpailuttamista jatketaan ja uusi ostoliikenteen sopimuskausi käynnistyy vuonna 2031 nykyisen laajuisena. Samalla todetaan, että ostoliikenteen kustannusten arvioidaan nousevan merkittävästi, erityisesti kalustoinvestointien vuoksi. Tästä huolimatta ostoliikenteen rahoituksesta ei ole tehty päätöstä. Pidämme ongelmallisena linjausta, jossa valtio sitoutuu jatkamaan ostoliikennettä nykyisessä laajuudessa mutta ei samanaikaisesti esitä uskottavaa suunnitelmaa kustannusten kattamisesta: riski siirtyy tällöin sekä henkilöstölle että matkustajille palvelutason äkillisinä leikkauksina ja vuorotarjonnan supistumisena.

Aidon kilpailun tulee tuottaa vaihtoehtoja. Aidossa kilpailussa operaattori päättää kilpaileeko se asiakaskokemuksella, laadukkaalla kalustolla tai edullisimmilla lipuilla. Tästä syystä kalustoyhtiömalliin tukeutuva ostoliikenteen kilpailuttaminen on yhteisjärjestön näkemyksen

mukaan vakavasti ongelmallinen. Kalustoyhtiö hajottaa vastuun, lisää hallinnollisia rajapintoja ja siirtää kaluston elinkaaririskit veronmaksajille ilman varmuutta palvelutason tai kustannusten hallinnasta. Tämä vähentää operaattoreiden kiinnostusta parantaa laatua ja asiakaskokemusta, jolloin kustannussäästöt haetaan herkästi henkilöstöstä.

Sen sijaan open access -malli, jossa ratakapasiteettia jaetaan läpinäkyvästi ja syrjimättömästi, on kestävämpi tapa lisätä kilpailua vaarantamatta raideliikennejärjestelmän ohjausta, turvallisuutta tai henkilöstön asemaa, joka on olennainen osa Suomen huoltovarmuutta ja kokonaisturvallisuutta.

Digirata-hankkeen toteutukseen liittyvät kulunvalvontalaitteet junakalustoon muodostavat merkittävän taloudellisen riskin operaattoreille. On ilmeistä, että vanhaan vetokalustoon ei ole taloudellisesti perusteltua investoida järjestelmän edellyttämiä kalliita laitteita, jolloin kalustoa joudutaan poistamaan liikenteestä ennen teknisen käyttöiän päättymistä. Kokonaisuudessaan investointien arvioidaan aiheuttavan operaattoreille yli 260 miljoonan euron ylimääräiset kustannukset, mikäli valtio ei osallistu kustannusten kattamiseen. Yhteisjärjestö on huolissaan siitä, että mittavat, liiketoiminnan näkökulmasta tuottamattomat lisäkustannukset luovat väistämättä säästöpaineita, joilla on kielteisiä vaikutuksia henkilöstön asemaan sekä työehtoihin. Samalla kustannusten siirtyminen lippuhintoihin heikentää raideliikenteen houkuttelevuutta asiakkaiden silmissä ja vaikeuttaa Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita siirtää matkustusta ja kuljetuksia raiteille.

Painotamme vahvasti ammattitaitoisen henkilöstön merkitystä. Turvallinen ja täsmällinen junaliikenne edellyttää osaavaa ja motivoitunutta henkilöstöä sekä liikennöinnissä että kunnossapidossa; sama henkilöstö ylläpitää rataverkon toimivuutta myös poikkeusoloissa. Kaikki 2030-luvun ostoliikenteen mahdolliset kilpailutukset on toteutettava siten, että henkilöstön asema, työehdot ja koulutus turvataan vähintään nykyisellä tasolla. Tähän kuuluvat myös aidot siirtymäsäännökset, henkilöstön automaattinen siirtyminen voitaneen yhtiön palvelukseen ja vähintään nykyisten työehtojen tason säilyminen. Kilpailu raideliikenteessä ei saa perustua eikä johtaa henkilöstökustannusten polkemiseen, osaamisen rapauttamiseen tai lyhytnäköiseen kustannusoptimointiin, joka heikentää koko järjestelmän resilienssiä. Yhteisjärjestön näkemyksen mukaan henkilöstön osaaminen, työehdot ja asema kilpailutustilanteissa tulisi huomioida liikennejärjestelmän kehittämisessä strategisena lähtökohtana, ei ainoastaan kustannustekijänä.

Lentoliikenne ja lentoasemaverkosto

Suunnitelmassa tunnistetaan, että lentoasemaverkosto on ollut keskeinen Suomen talouskasvun ja viennin mahdollistaja sekä osa huoltovarmuutta ja sotilaallista liikkuvuutta. Finavian ylläpitämä valtakunnallinen lentoasemaverkosto ja sen ulkopuoliset lentopaikat muodostavat yhdessä kriittisen infrastruktuurin, jonka toimivuus on välttämätöntä sekä siviili- että sotilasilmailulle. Samalla todetaan, että verkoston talous on haavoittuva, ja geopoliittinen tilanne heikentää Helsinki-Vantaan asemaa kansainvälisenä solmukohtana.

Pidämme välttämättömänä, että lentoasemaverkostoa ei tarkastella pelkästään Finavian liiketaloudellisen tuloksen kautta, vaan osana huoltovarmuusjärjestelmää ja Nato-jäsenyyden edellyttämää sotilaallista liikkuvuutta, sekä huoltovarmuuden valtakunnallisia tavoitteita.

Finavian ylläpitämä valtakunnallinen lentoasemaverkosto ja sen ulkopuoliset lentopaikat muodostavat yhdessä kriittisen infrastruktuurin, jonka toimivuus on välttämätöntä sekä siviili- että sotilasilmailulle sekä arvokkaiden ja aikakriittisten rahtikuljetusten turvaamiselle. Tämä merkitsee, että valtio kantaa selkeän vastuun strategisesti tärkeiden kenttien ylläpidosta ja perusinfrasta myös silloin, kun yksittäisten kenttien liiketaloudellinen kannattavuus on heikko, erityisesti Pohjois- ja Itä-Suomessa. Maakuntakenttien sulkeminen tai merkittävä supistaminen voisi lyhyellä aikavälillä tuoda kustannussäästöjä, mutta heikentäisi olennaisesti alueiden saavutettavuutta, matkailua ja puolustuksen valmiutta. Lentoasemaverkon mitoitus ja kunnossapito tulee siksi arvioida ensisijaisesti huoltovarmuuden, kokonaisturvallisuuden ja liittolaisvelvoitteiden näkökulmasta, ei lyhytjänteisenä kulueränä.

Korjausvelka koskee myös lentoasemien infrastruktuuria. Valtion tukemia ostopalvelulentoasemia on jatkossa tuettava paitsi liikenteen ostojen, myös ylläpitokulujen osalta, jotta infra ja konekalusto pysyvät ajan tasalla eikä korjausvelka pääse kasvamaan hallitsemattomasti. Seutukunnat tulee velvoittaa osallistumaan lentoasemien ylläpitokustannuksiin, sillä lentoasemien korjausvelka on jo nyt merkittävä. Korjausvelan mittakaava edellyttää nykyistä määrätietoisempaa ja pitkäjänteisempää rahoituspolkua, jossa ovat mukana sekä valtio että lentoaseman talousalueen kunnat. Samalla on tunnistettava, että ostoliikenteen ja lentoasemien kustannusten arvioidaan nousevan voimakkaasti, erityisesti kalustoinvestointien ja vanhentuneen infran vuoksi.

Korjausvelan kasvu ei ole vain taloudellinen kysymys, vaan se vaikuttaa suoraan lentoturvallisuuteen ja toiminnan varmuuteen. Lentoasemien teknisen infrastruktuurin

kuluminen (kiito- ja rullausteiden kunto, valaistus, navigointi- ja sähköjärjestelmät) lisää onnettomuus- ja häiriöriskejä, kasvattaa käyttökatkojen todennäköisyyttä ja voi ajan myötä rajoittaa kentän operatiivisia valmiuksia, erityisesti pienillä maakuntakentillä, jotka ovat tärkeitä huoltovarmuudelle ja pelastushelikopteritoiminnalle. Samalla henkilöstö joutuu työskentelemään yhä useammin vanhentuvien järjestelmien ja kaluston kanssa, mikä kasvattaa työkuormaa, virheriskiä ja tekee toiminnasta vähemmän ennakoitavaa. Lentoasemien korjausvelan kasvu heikentää samalla kykyä turvata ilmateitse kriittisiä toimituksia – kuten lääkkeitä, varaosia ja puolustukseen liittyviä kuljetuksia – juuri silloin, kun vaihtoehtoiset kuljetusreitit voivat kriisitilanteessa olla rajoittuneet.

Lentoliikenteessä osaavan henkilöstön merkitys on keskeinen: lennonvarmistus, turvatarkastus, maahuolinta, kunnossapito, turvallisuustehtävät ja pelastustoiminta muodostavat kokonaisuuden, joka ei kestä jatkuvaa epävarmuutta ja lyhytjänteisiä ulkoistuksia. Kaikki lentoasemia ja lennonvarmistusta koskevat kilpailutukset, ulkoistukset tai uudet toimintamallit (kuten etälennonjohto) on toteutettava siten, että henkilöstön työehdot, koulutustaso ja riittävä miehitys turvataan myös poikkeus- ja häiriötilanteissa. Yhteisjärjestön ammattialoilla siviililentoliikenteessä työskentelevät muodostavat olennaisen osan huoltovarmuusorganisaatiota, ja tämä asema on tunnustettava kansallisissa ratkaisuissa, jotka koskevat lentoasemaverkoston kehittämistä. Näin varmistetaan, että lentoliikenteen kriittiset toiminnot säilyvät toimintakykyisinä myös pitkäkestoisissa häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa osana Suomen huoltovarmuusjärjestelmää.

Sisävesiliikenne ja vesiväylät

Sisävesiliikennettä käsittelevissä osissa suunnitelma tunnistaa Itä-Suomen elinkeinoelämän kuljetustarpeet ja sisävesiväylien merkityksen sekä huoltovarmuudelle että alueiden saavutettavuudelle. Väylien toimintavarmuus, käyttökauden pituus ja kunnossapito ovat keskeisiä sen kannalta, säilyykö sisävesiliikenne realistisena logistiikan vaihtoehtona myös kriisitilanteissa.

Samalla on tärkeää tunnistaa myös Meri-Suomen vesiliikenteen merkitys. Saaristoalueilla vesiyhteydet ovat monin paikoin keskeinen osa päivittäistä liikkumista, ja kuljetustarpeissa korostuu erityisesti ihmisten liikkuminen. Lautta- ja yhteysalusliikenne turvaa asukkaiden arjen, palvelujen saavutettavuuden sekä alueiden elinvoiman.

Yhteisjärjestö korostaa, että vesiliikenteen ja lauttayhteyksien kehittämisessä pidetään tulevaisuudessa kiinni vähintään nykyisistä ympäristö- ja päästötavoitteista. Lossi- ja

RAIDE-
ENERGIA-
LIIKENNE- JA
KIINTEISTÖALOJEN
AMMATTILAISET JHL RY

lauttaliikenteessä on jo kilpailutuksissa edistetty vähäpäästöisiä ratkaisuja, ja tätä kehityssuuntaa tulee jatkaa myös Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanossa. Kaluston uudistamisessa ja hankinnoissa on varmistettava, että vähäpäästöiset teknologiat ja energiatehokkuus pysyvät keskeisinä tavoitteina.

Pidämme tärkeänä, että vesiliikenteeseen liittyviä ratkaisuja kytketään nykyistä selkeämmin huoltovarmuuden ja kokonaisturvallisuuden tavoitteisiin. Väylien sulkemista, palvelutason laskemista tai kunnossapidon heikentämistä ei tule tehdä pelkästään lyhyen aikavälin kustannusperusteisesti, vaan aina arvioiden vaikutuksia kriisiolojen kuljetuskykyyn, elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin ja vesiliikenteen henkilöstön työllisyyteen ja osaamisen ylläpitoon. Myös vesiliikenteessä osaava henkilöstö on osa huoltovarmuusketjua.

Suunnitteluhorisontin pituus

Liikenne 12 -suunnitelma on lainmukaisesti 12 vuoden mittainen. Käytännössä merkittävien liikenneinvestointien suunnittelu- ja toteutusaika ulottuu kuitenkin usein useille vuosikymmenille. Tältä osin 12 vuoden perspektiivi on moniin keskeisiin rata-, lentoasema- ja väylähankkeisiin nähden varsin lyhyt. Lausunnonantajana ehdotamme, että valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnittelu ulotetaan 20 tai jopa 30 vuoden aikajänteelle. Tällöin 12 vuoden jakso toimisi ennemmin rullaavana toteutus- ja rahoitusohjelmana kuin ylärajan määrittävänä horisonttina.

Helsingissä 9.3.2026

Raide-, energia-, liikenne- ja kiinteistöalojen ammattilaiset JHL ry

Petri Lillqvist
Puheenjohtaja