Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
John Stenbergin ranta 6
PL 313, 00531 Helsinki
IK/vm

Lausunto
VNS 10/2025 vp

6.3.2026

Liikenne- ja viestintäministeriö
PL 31
00023 Valtioneuvosto

Kuulemistilaisuutenne 10.3.2026

Lausuntopyyntö VNS 10/2025 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry kiittää mahdollisuudesta lausua valtioneuvoston selonteosta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2026–2037.

Selonteko sisältää kattavan ja monipuolisen analyysin liikennejärjestelmän nykytilasta ja kehittämistarpeista.
Perusväylänpidon osalta lisärahoitusta kohdistetaan keskivilkkaalle ja alemman asteiselle tieverkolle, mitä pidämme hyvänä asiana.
Maanteiden kehittäminen sen sijaan painottuu pääväylille ja TEN-T-verkkoon, vaikka myös alemman asteista tieverkkoa tulisi kehittää, varsinkin itä-länsi-suunnassa.

Vuoden 2025 alussa tiestön korjausvelka oli noin 2,6 miljardia euroa. Haasteet maantieverkon tulevaisuudesta liittyvät maanteiden korjausvelkaan, joka on kasvanut laajalla maantieverkolla ja johtanut tieverkolla oleviin puutteisiin raskaan kaluston näkökulmasta.
Hyvänä asiana näemme perusväylänpidon rahoituksen nostamista vuodesta 2030 alkaen, jos sillä saavutetaan tiestön korjausvelan nousun taittuminen. Perusväylänpidon rahoitus ei kuitenkaan riitä korjausvelan suurempaan vähentämiseen pitkälläkään aikavälillä.

Maanteiden kehittämisrahoitusta kohdistetaan elinkeinoelämän toimintaedellytysten, työmatkaliikenteen ja liikenneturvallisuuden parantamiseen. Nämä ovat mielestämme hyviä kriteereitä kohteiden valitsemiseen. Tämä kohdentaminen ei saa kuitenkaan johtaa siihen, että alempitasoiseen tieverkkoon ei enää ole varaa tehdä korjauksia ja parannuksia.

Tieverkon talvihoidon tason varmistaminen sekä talvihoitomenetelmien kehittäminen ja tehostaminen ovat tärkeitä huomioita muun muassa siksi, että raskaan liikenteen kaluston mitat ja massat ovat suuria, kun tavoitellaan suurta kuljetuskapasiteettia. Tästä esimerkkinä HCT-yhdistelmät.
On myös huomioitavaa, että maan sisäisistä kuljetuksista noin 90 prosenttia kulkee maanteillä.

Väyläviraston tavoite perustaa yhteistyöryhmä, jonka tehtävänä on edistää raskaan liikenteen tauko- ja latauspaikoiksi sopivien maa-alueiden kaavoittamista ja rakentamista, on kannatettava asia. Samoin tietopohjan laajentaminen raskaan liikenteen taukopaikkojen kehittämistarpeista yhteistyössä eri toimijoiden kanssa, jonka Väylävirasto ja liikenne- ja viestintävirasto tekevät yhteistyössä, on kannatettava asia, kuin myös reaaliaikaisen informaatiojärjestelmän kehittäminen.

Raskaan liikenteen taukopaikkasuunnittelussa tulee huomioida pitkien HCT-yhdistelmien vaatimat tilat. Tällä hetkellä HCT-yhdistelmille sopivia taukopaikkoja on liian vähän.

Kestävään liikkumiseen kaupunkiseuduilla panostetaan, mutta myös maakunta-alueiden liikenteellinen saavutettavuus on huomioitava riittävällä tavalla. Raideverkosto ei tule koskaan korvaamaan nykyistä maantieverkkoa siinä määrin, että se olisi tulevaisuudessa todellinen vaihtoehto liikkumiseen harvaan asutuilla alueilla.

Helsingissä 6.3.2026

AUTO- JA KULJETUSALAN TYÖNTEKIJÄLIITTO AKT ry

Ismo Kokko
puheenjohtaja

Niko Blom
2. varapuheenjohtaja