Tiedote 6.9.2018 Julkaisuvapaa

**Väylät & Liikenne -päivien poliittinen paneeli suhtautui myönteisesti tiemaksuihin**

Paneeli järjestettiin 6.9. osana Väylät & Liikenne -tapahtumaa, joka kokosi Tampere-taloon noin 1000 alan ammattilaista. Paneeliin osallistuivat kansanedustajat **Markku Eestilä** Kokoomuksesta**, Mikko Alatalo** Keskustasta, **Ari Jalonen** Sinistä, **Harry Wallin** SDP:stä ja **Olli-Poika Parviainen** Vihreistä. Paneelin haastattelijana toimi Maaseudun tulevaisuuden päätoimittaja **Jouni Kemppainen**.

Kemppainen haastoi panelisteja ottamaan kantaa siihen, että hallituksen budjettiriihessä sovittiin 49 miljoonan euron liikennepaketista, kun liikenne- ja viestintäministerin johtama parlamentaarinen työryhmä esitti helmikuussa yksimielisesti perusväylänpidon määrärahoihin pysyvää 300 miljoonan euron lisäystä. Miten tässä näin kävi?

Paneeli oli yksimielinen siitä, että hallituksen ratkaisuun ei voi olla tyytyväinen. Markku Eestilän mukaan parlamentaarisen ryhmän tahto on seuraavaa hallitusta varten ja tulee varmaan mukaan seuraavaan hallitusohjelmaan, mutta nyt pitää katsoa löytyykö nyt heti esimerkiksi siltarahoitus.

Sinisten Ari Jalonen olisi työryhmän tahdon toteuttamiseksi ollut valmis ylimääräiseen lainarahoitukseen, koska se maksaisi itsensä takaisin logistiikkakustannusten alenemisena ja työllisyyden paranemisena.

Olli-Poika Parviainen pitää asiaa sekä nykyisen että tulevan hallituksen asiana. Valtiovarainministeriön suuntaan hän muistutti liikenteen positiivisesta vaikutuksesta kansantalouteen.

Yleisöäänestyksessä alan ammattilaiset olivat lähes yksimielisiä siitä, että nykyisellä rahoituksella ei pystytä pitämään tieverkkoa kunnossa.

Myös panelistit Harry Wallinia lukuun ottamatta olivat samalla kannalla. Parviaisen mukaan parlamentaarisen työryhmän pitäisi saada yksimielisyys uusista rahoitusmalleista. Alatalon ratkaisu oli jonkinlainen tieyhtiö, jollainen on monissa maissa. Hän olisi myös valmis maksamaan ajamisesta hyväkuntoisella tiellä. Jalosen mukaan tieverkko pystytään pitämään kunnossa vain, jos unohdetaan velkaantuminen.

Kaikki panelistit olivat kuitenkin yksimielisiä siitä, että parlamentaarisen työryhmän tahdosta on pidettävä kiinni ja kaikki puolueet ovat sitoutuneet 300 milj. euron lisärahoitukseen.

Eestilä tosin epäili riittääkö edes 300 milj. euroa, koska ongelmat ovat pahempia kuin luultiin. Nyt kulutettu korjausvelkaraha otettiin kehityshankkeista, mikä ei ole kestävä tie.

Panelistit olivat hyvin yksimielisiä siitä, että nykyisen tieverkon kunnossapidosta ja korjausvelan lyhentämisestä ei voida tinkiä. Tinkimiskohteina tulivat mainituiksi yritystuet, satamien määrä, Tallinnan tunneli, Jäämeren rata ja uudet hankkeet yleensä.

Koska nykyinen rahoitus valtion budjetista ei riitä, on keksittävä muuta. Sekä panelistit että yleisö suhtautuivat tiemaksuihin melko myönteisesti. Parviainen esitti kunnille mahdollisuutta tarvittaessa ottaa tiemaksu käyttöön.

Velkarahoitusta tienpitoon ei sinänsä pidetty ongelmallisena, koska hyödyt yhteiskunnalle ovat kiistattomat. Valtio saa lainaa nollakorolla. Myös suomalaisilta eläkeyhtiöiltä lainaamista pidettiin hyväksyttävänä 4-5 prosentin korosta huolimatta.

Tiemaksuja pidettiin mahdollisena, koska digitaalinen seuranta mahdollistaa sen, että maksun määräytymisessä otetaan huomioon millä autolla ajetaan, missä ja kuinka paljon eikä se siten ole epätasa-arvoinen. Ihmisten tekemisiä seurataan nytkin jo monella tavalla.

Panelistit toivat esiin, että autonkäyttäjiltä kerätään nyt kahdeksan miljardia euroa ja liikenneinfraan siitä palautuu kaksi. Autoilun verotusta tulee muuttaa ja kompensoida tiemaksut, mikäli ne otetaan käyttöön. Suurena vaarana tuotiin esiin se, että tienkäyttömaksu tulee sittenkin vielä nykyisten maksujen ja verojen lisäksi.