

LIIKENNEVALIOKUNNAN LAUSUNTO 18/2002 vp

Hallituksen esitys valtion talousarvioksi vuodelle 2003

Valtiovarainvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunnan apulaispääsihteeri on kirjeellään 20 päivänä syyskuuta 2002 saattanut eduskunnan työjärjestyksen 38 §:n 3 momentista ilmeneväs-
sä tarkoituksessa liikennevaliokunnan tietoon eduskunnan päätöspöytäkirjan otteen hallituksen esityksestä valtion talousarvioksi vuodelle 2003 (HE 132/2002 vp). Valiokunta on päättänyt kokouksessaan 24.9.2002 antaa asiasta lausunnon valtiovarainvaliokunnalle liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan osalta.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- pääministeri Paavo Lipponen
- liikenne- ja viestintäministeri Kimmo Sasi ja rakennusneuvos Juhani Tervala, liikenne- ja viestintäministeriö
- budjettineuvos Esko Tainio, valtiovarainministeriö
- johtaja Aulis Nironen, esikuntapäällikkö Timo Hiltunen ja hankintapäällikkö Pekka Kontiala, Tiehallinto
- toimitusjohtaja Heikki Nissinen, Helsingin Satama

- pääjohtaja Henri Kuitunen, VR-Yhtymä
- palkkasihteeri Mikko Valli, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
- johtaja Harri Kallberg, Autoalan Keskusliitto
- toimitusjohtaja Pasi Nieminen, Autoliitto ry
- toimitusjohtaja Heikki Kääriäinen, Linja-autoliitto
- puheenjohtaja Juha Tulimaa, Luotsiliitto
- viestintäpäällikkö Juha Norppa-Rahkola, Suomen Kuorma-autoliitto
- toiminnanjohtaja Tero Anttila, Suomen Paikallisliikenneliitto
- kuljetustaloudellinen asiamies Mikko Melasniemi, Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliitto TT
- toimitusjohtaja Jaakko Rahja, Suomen Tieyhdistys
- yhteistyöjohtaja Juhani Paajanen, YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta
- professori Jorma Taina, Turun kauppakorkeakoulu
- vanhempi konsultti Peter Fagerman.

Lisäksi kirjallisen lausunnon on antanut
— Suomen Satamaliitto.

HALLITUKSEN ESITYS

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle on esitetty vuodelle 2003 määrärahoja 1 637 621 000 euroa, mikä on 320 011 000 euroa enemmän kuin vuoden 2002 varsinaisessa talousarviossa.

Tienpitoon ehdotetaan määrärahoja yhteensä 758,0 miljoonaa euroa, joka on noin 20 miljoonaa euroa enemmän kuin vuoden 2002 varsinaisessa talousarviossa. Uutena hankkeena aloitetaan Nuijamaan raja-aseman tieyhteydet. Merenkululaitoksen menoihin ehdotetaan nettomäärärahaa yhteensä 22,7 miljoonaa euroa. Uutena hankkeena aloitetaan Naantalin väylän syventä-

minen. Merenkuluelinkeinon tukemiseen ehdotetaan 69,1 miljoonaa euroa. Radanpitoon ehdotetaan nettomäärärahaa yhteensä 376,9 miljoonaa euroa. Joukkoliikenteen palvelujen ostoon ja tukemiseen myönnetään yhteensä 81,8 miljoonaa euroa, joka on noin 1,1 miljoonaa euroa enemmän kuin vuoden 2002 varsinaisessa talousarviossa. Sanomalehdistön tukemiseen ehdotetaan edelleen 12,6 miljoonaa euroa. Vuosaaren sataman liikenneyhteyksien rakentamiseen ehdotetaan valtuutta 207,4 miljoonaa euroa ja määrärahaa yhteensä 9 miljoonaa euroa.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Liikennevaliokunta käsittelee tässä lausunnossa tiehallinnon määrärahoja ratahallinnon, perustienpidon ja tieverkon kehittämisen osalta sekä joukkoliikenteen palvelujen ostoa ja kehittämistä. Lisäksi valiokunta tulee käsittelemään sen toimialaan kuuluvia valtion talousarvioon liittyviä asioita asianomaisten hallituksen esitysten yhteydessä.

Ratahallinnon määrärahat

Valiokunta on lausunnossaan vuoden 2002 talousarviosta (LiVL 17/2001 vp — HE 115/2001 vp) kiinnittänyt huomiota ratahallinnon määrärahoihin ja todennut, että rataverkkoa sähköistettäessä eräät huomattavat teollisuuslaitokset, kuten Tornion uusi jaloterästehdas tai Stora Enson Uimaharjussa sijaitseva sellutehdas ovat jääneet tai uhkaavat jäädä sähköistettävän verkon ulkopuolelle. Tämä johtaa siihen, että teollisuuslaitoksilta lähtevät ja sinne saapuvat kuljetukset edellyttävät sekä sähkö- että dieselkäyttöisen kaluston käyttöä. Valiokunta katsoo edelleen, että näiden rataosuuksien sähköistämistä tulee selvittää.

Tiehallinnon määrärahat

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan hallituksen talousarvioesityksessä vuodelle 2003 varatut määrärahat riittävät tiestön päivittäiseen hoitoon ja ylläpidon välttämättömiin menoihin. Tieverkon kunnan heikkeneminen voidaan pysäyttää, mutta rahaa uusiin alueellisiin investointeihin jää aiempaa vähemmän. Tiestön kunnan heikkenemisen pysäyttämiseksi on ylläpito- ja korvausinvestointien rahoitusta lisätty jo vuodelle 2002 noin 50 miljoonalla eurolla. Vastava rahoitus sisältyy myös vuoden 2003 tiebudjettiin. Ylläpito- ja korvausinvestointeihin arvioidaan käytettävän vuonna 2003 noin 200 miljoonaa euroa eli kolmannes perustienpidon rahoituksesta.

Valiokunta on vuoden 2002 talousarviota käsitellessään katsonut, että liikenneturvallisuudelle asetetut tulostavoitteet voivat vakavasti vaarantua tieverkon huonon kunnan vuoksi (LiVL 17/2001 vp — HE 115/2001 vp). Tieverkon kunnolla on merkitystä sekä taloudellisen, sosiaalisen että alueellisen kehityksen kannalta. Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan liikenneturvallisuussuunnitelmassa vuosille 2001—2005 todetaan, että "pääteiden turvallisuuden parantaminen asetetaan etusijalle ja rat-

kaistaan turvallisuusongelmat rakenteellisesti". Edelleen todetaan, että koko päätieverkolla tarvitaan myös pienempiä turvallisuustoimia ja että tilapäistoimia ja nopeusrajoituksia käytetään ongelmallisissa kohteissa odotettaessa rakenteellisia toimia.

Valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että vuodelle 2003 suunniteltu rahoitus ei riitä arvioitua tarvetta vastaaviin liikenneturvallisuutta parantaviin investointeihin. Tiehallinnon mukaan määrärahat riittävät ainoastaan siihen, että turvallisuutta parannetaan lähinnä laskemalla nopeusrajoituksia erityisesti taajamissa ja vilkkaimmilla päätiejaksoilla sekä lisäämällä automaattista nopeusvalvontaa. Elinkeinoelämän kilpailukyvyyn, alue- ja yhdyskuntarakenteen muutosten ja liikenteen kasvun vaatimien alueellisten tieinvestointien määrä supistuu 40 prosenttia vuoteen 2002 verrattuna, mikä jarruttaa alueiden kehitystä.

Vuonna 2003 esitetään käynnistettäväksi kaksi valtakunnallista tiehanketta: Vuosaaren sataman liikenneväylien rakentaminen ja Nuijamaan uuden raja-aseman tieyhteyden rakentaminen. Vuosaaren sataman liikenneväylähankkeet toteutettaisiin yhtenä Tiehallinnon koordinoimana kokonaisuutena. Hankkeesta arvioidaan aiheutuvan valtiolle menoja vuosina 2003—2008 yhteensä 103,7 miljoonaa euroa, jotka on tarkoitettu saada takaisin kaavoitushyötynä Keski-Pasilasta. Vuonna 2005 valmistuvan Nuijamaan raja-aseman tieyhteyksien rakentaminen -hankkeen kustannusarvio on 14,5 miljoonaa euroa.

Vuosaaren sataman liikenneväylien rakentaminen on taloudellisilta mittasuhteiltaan huomattava hanke, ja valiokunta toteaa saamansa selvityksen mukaan, että se on tarkoituksenaan toteuttaa E18-tiehankkeen ja Kerava—Lahti-oikoradan tavoin isona erillishankkeena. Asiantuntijakuulemisessa on esitetty keskenään ristiriitaisia näkökantoja. Valiokunnan ei ole ollut mahdollista selvittää kaikkia yksityiskohtia valtion lopullisesta rahoitusosuudesta. Tämän vuoksi valiokunta kantaa huolta kokonaisrahoituksesta ja varsinkin siitä, että Vuosaaren sataman liikenneväylien rakentaminen ei saa vaikut-

taa kielteisesti perustienpitoon eikä muun tieverkon kehittämisen rahoitukseen.

Valiokunta kiinnittää huomiota tiehallintoudistukseen, jossa Tielaitos jaettiin Tiehallinnoksi ja Tieliikelaitokseksi. Uudistuksen toteuttamisen poliittiseen sitoutumiseen sisältyi rationalisointihyötyjen (n. 300 Mmk) käyttäminen kokonaisuudessaan perustienpidon tason parantamiseen. Sitten on käynyt ilmi, että ns. neuvottelu-urakoiden virheellisestä mitoituksesta johtuen Tieliikelaitos joutui palauttamaan Tiehallinnolle 85 miljoonaa markkaa, mikä merkitsi ao. tienparannustoimien ajallista viivästymistä. Samasta syystä johtuen Tieliikelaitos tuotti näytettyä voittoa huomattavasti odotettua enemmän, eli n. 144 miljoonaa markkaa, jonka palauttaminen perustienpidon tarpeisiin on edelleen kesken. Tästä koituva viive perustienpidon tason korottamisessa on merkittävä.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan yleisten teiden varsilla on yhteensä noin 2 900 pysäköimis- ja levähdysaluetta, joista pääteillä on vajaat 2 200. Tämä merkitsee jonkinlaista pysähtymismahdollisuutta keskimäärin vähintäänkin 6 kilometrin välein, kun otetaan huomioon muut palvelukohteet. Valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että alueiden käyttö varsinkin talviaikaan on monin paikoin huomattavan vähäistä, vaikka alueilla onkin suuri merkitys raskaan liikenteen kannalta. Valiokunta korostaa alueiden merkitystä raskaalle liikenteelle. Raskaan liikenteen kuljettajien tulee nimittäin liikenne- ja työturvallisuussyistä pitää määräajoin ajo- ja lepoaikamääräysten mukaisia taukoja. Tämän vuoksi valiokunta pitää tärkeänä, että harkitaan, miten voidaan luoda taukopaikkaverkosto, joka tarjoaa asianmukaiset taukojen ja vuorokausilevon pitomahdollisuudet.

Asiantuntijakuulemisessa on korostettu, että liikenneinfrastruktuurihankkeiden valmistelun ja vaikutusten arvioinnin taidon voidaan katsoa Suomessa olevan kansainvälisesti verraten korkealla tasolla. Valiokunta katsoo, että liikenne- ja viestintäministeriön esittelemää ja Tiehallinnon tuella tapahtuvaa hankekohtaista priorisointia on pidettävä liikennepolitiikan tavoitteiden mukaisena. Valiokunta toteaa, että liikenneinf-

rastruktuurin ministerityöryhmän mietinnössään joulukuussa 1998 toteamat ongelmat ovat suurelta osin vieläkin ajankohtaisia. Valiokunta korostaakin, että vastaisuudessa on pyrittävä turvaamaan vielä vuoden 2003 talousarvioesitystä korkeampi tienpidon rahoitustaso, jotta tieverkon arvo kohentuisi ja liikenneturvallisuus parantuksi.

Joukkoliikenteen palvelujen osto ja kehittäminen

Valtioneuvoston vuoden 2003 budjettiehdotuksessa on joukkoliikenteen tukeen varattuja määrärahoja esitetty 81 miljoonaa euroa. Liikenne- ja viestintäministeriö on esittänyt määrärahojen tarpeen olevan 88,6 miljoonaa euroa, jotta nykyisen tasoiset palvelut voidaan ylläpitää. Alueellisen liikenteen palvelujen ostoon ja paikallisen liikenteen valtionavustuksiin on vuonna 2003 varattu 26,8 miljoonaa euroa. Valtiovarainministeriön talousarvioehdotuksessa alueellisen liikenteen palvelujen ostoon ja paikallisen liikenteen valtionavustuksiin osoitettiin alun perin 23 miljoonaa euroa. Momentin määrärahaa koa muutettiin budjettineuvotteluissa kuitenkin siten, että 3 miljoonaa euroa kehittämisrahaa siirrettiin alueellisen ja paikallisen liikenteen määrärahaan. Lisäksi budjettiriihessä kyseistä määrärahaa lisättiin vielä 0,8 miljoonalla eurolla. Viitaten vuoden 2000 talousarviosta antamaansa lausuntoon (LiVL 6/1999 vp — HE 40/1999 vp) valiokunta esittää tässä yhteydessä huolensa joukkoliikenteen ostomäärärahojen riittävyyden lisäksi siitä, että joukkoliikenteen tutkimus- ja kehitystoiminnan julkista rahoitusta ei saa ainakaan pysyvästi vähentää. Valiokunta pitää joukkoliikenteen kehittämistyön jatkamista tärkeänä, sillä kehittämistyöllä on merkitystä sekä kaupunkimaisissa taajamissa että erityisesti haja-asutusalueilla. Tämän vuoksi uuden joukkoliikennemuotojen ja liikennepalvelujen kehittämiseksi on osoitettava riittävät resurssit.

Valiokunta kantaa huolta siitä, millainen vaikutus leikkauksilla on kaupunki- ja seutulippujen rahoitukseen ja näiden palveluiden kehittymiseen. Valtion joukkoliikennemäärärahoja

käytetään paitsi bussi- ja junaliikenteen palveluiden ostoihin, myös osarahoituksena kuntien maksamiin kaupunki- ja seutulippujen alennuksiin 300 kunnassa. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan vuonna 2001 myytiin kaikkiaan noin 500 000 kaupunki- ja seutulippua, joilla tehtiin yhteensä 22,7 miljoonaa matkaa.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan lippukien nykytason ylläpitämiseen vaadittaisiin ensi vuonna 11,4 miljoonaa euroa, kuten liikenne- ja viestintäministeriö on esittänyt. Linja-autoliikenteen ostoliikennesopimukset ovat pääsääntöisesti kestoltaan kolmivuotisia, mikä edellyttää, että määrärahat turvataan myös vuosille 2004 ja 2005. Budjettiehdotus johtaa siihen, että nykyisiä seutu- ja kaupunkilippujen valtiontukia joudutaan leikkaamaan samanaikaisesti kuntien rahoitusasema tiukkenee, mistä käytännön seurauksena ovat lippujen hintojen korotukset. Korotetut lippuhinnat ja mahdollisesti katoavat linja-autopalvelut johtavat yksityisautoilun lisääntymiseen.

Junaliikenteen palveluostoihin on talousarviossa esitetty 37,5 miljoonaa euroa. VR:n mukaan nykyisen palvelutason turvaaminen edellyttää kuitenkin 39,2 miljoonan euron määrärahaa. Liikenne- ja viestintäministeriön palveluostot vuonna 2001 olivat 37,0 miljoonaa euroa, ja kuluvana vuonna ne ovat 38,7 miljoonaa euroa. Ensi vuodelle liikenne- ja viestintäministeriön määrärahaehdotus oli 39,2 miljoonaa euroa. Tämä perustui aikaisemmin sovittuun liikenteen määrään hintakaavalla tarkistettuna. Valiokunnan saaman tiedon mukaan hankinnat ovat ministeriön hankittavissa 38,4 miljoonalla eurolla. Summa on kuitenkin talousarvioesityksessä pudotettu 37,5 miljoonaan euroon.

Mikäli ehdotettu määrärahan leikkaus toteutuu, joutuvat liikenne- ja viestintäministeriö ja VR neuvottelemaan ostoliikenteen supistuksista. Tällöin liikenteen määrää on todennäköisesti supistettava niin, että kokonaisten rataosien henkilöliikenne lakkaa. VR:n laskelmien mukaan määrärahan leikkaus kompensoituisi lakkauttamalla kokonaan rataosien Karjaa—Hanko ja Kotka—Kouvola henkilöliikenne.

Liikennevaliokunta pitää liikenne- ja viestintäministeriön linjauksia kaukoliikenteen ja junien lähiliikenteen palvelujen ostojen ja kaupunki- ja seutulippujen osalta hyvinä ja ehdottaa, että

talousarvioesityksen momentin 31.60.63 kohtaan kaukoliikenteen ja junien lähiliikenteen palvelujen osto lisätään 900 000 euroa ja kohtaan kaupunki- ja seutulippu-

jen valtionavustus lisätään 1 700 000 euroa.

Lausunto

Lausuntonaan liikennevaliokunta kunnioittavasti esittää,

että valtiovarainvaliokunta mietintöä laatiessaan ottaa huomioon, mitä edellä on esitetty.

Helsingissä 18 päivänä lokakuuta 2002

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Erkki Pulliainen /vihr
vpj. Annika Lapintie /vas
jäs. Klaus Bremer /r
Jyri Häkämies /kok
Erkki Kanerva /sd
Saara Karhu /sd
Eero Lämsä /kesk
Raimo Mähönen /sd

Tero Mölsä /kesk
Markku Rossi /kesk
Ismo Seivästö /kd
Timo Seppälä /kok
Harry Wallin /sd
Lasse Virén /kok
Raimo Vistbacka /ps
vjäs. Kari Myllyniemi /kesk.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker.

ERIÄVÄ MIELIPIDE

Liikennevaliokunta kantaa huonosti vastuunsa vuoden 2003 talousarvion 31.99.78 esityksen (Vuosaaren satamahanke) kauaskantoisimpien kansantalouteen vaikuttavien tekijöiden kohdalla.

Valtiontalouden tarkastusviraston selvitys 15/2001 "Vuosaaren satamahanke" toteaa selkeästi, että hankkeella ei ole kansallista merkitystä tuontisatamana. Maamme kilpailukyvn ja ulkomaankaupan kannalta vientisatamana sillä ei geopolittisista syistä ole lainkaan merkitystä. Venäjän rakenteilla olevien suursatamien (Vysotsk, Primorsk ja Ust Luga) tarkoituksena on vallata itselleen Suomen (ja Baltian) kautta Venäjälle kulkevat tavaravirrat. Vuosaaren hankkeeseen sijoitettavaan valtion rahoitukseen on siten suhtauduttava äärimmäisen kriittisesti ja tarkasti.

Vuosaaren liikenneväyliin (meri-, tie- ja rautatieväylästä) sekä VR:n tarpeisiin sijoitettavien valtionvarojen tarkoituksenmukaisuus kuuluu myös liikennevaliokunnan arvioitavaksi. Sen on nähtävä myös, että vuoden 2003 talousarvion hyväksyminen merkitsee hyväksymistä pitkälle tulevaisuuteen kantavalle kulukehitykselle. Siihen kuuluvat liikenneväylien rakennuskustannusten 50/50 jakamisen lisäksi tulevaisuudessa sataprosenttinen vastuu niiden kunnossapidosta, hoidosta ja huollosta! 14 kilometriä pitkän tunnelin, tiestön ja konstikkaan meriväylän kunnossapidosta, kuin myös matalan satamalahden jäänmurrosta, valtio ei selviäkään millään pikurahalla!

Lukuisten asiantuntijoiden ja mm. Luotsiliiton mielestä Vuosaareen suunniteltu meriväylä on hyvin vaarallinen ja voidaan paremmalla reitillä tehdä merkittävästi halvemmalla ja turvallisemmaksi.

Rautatie 14 kilometrin tunnelissa kulkee niin jyrkkää alamäkeä Saviolta Vuosaareen, että junapainoja joudutaan rajoittamaan. Kuulemistilaisuudessa junien määräksi arvioitiin "muutama" vuorokaudessa. Virallisena tavoitteena on

kuitenkin kuljetusosuuden korottaminen rautateitse 19 prosentista 30 prosenttiin. 12 miljoonan tonnin kokonaistavoitteesta se merkitsee 3,6 miljoonaa tonnia rautateitse. Se merkitsee 30—40 tavarajunaa päivässä. Tämä vuorostaan tarkoittaa lisäraiteen tarvetta ainakin Tampereelle saakka ja välille Lahti—Kouvola. Lisäksi tarvitaan valtava lisäinvestointi uuteen, suureen järjestelyratapihaan, joka ei tule mahtumaan Saviolle. Näitä lisäinvestointeja ei ole huomioitu missään.

EU:n tunneliturvadirektiivi koskee pääasiassa autotunneleita. Neljän kilometrin matkalla maantie ja rautatie kulkevat rinnakkain. Maantien vaikutusta junatunnelissa vaadittaviin turvatoimiin ei tiedetä. Kaikkia maaperätutkimuksiakaan ei ole vielä suoritettu tunnelissa sen enempää kuin Keski-Pasilan ratapihalla. Mahdollisia lisäkustannuksia ei tiedetä.

Kuulemistilaisuudessa selvisi, että valtion ja Helsingin kaupungin kauppa koskee peräti 18—19 hehtaaria Pasilan ratapihasta. Selvisi myös, että sen merkitystä VR:n kehitystarpeisiin tulevaisuudessa ei ole selvitetty.

Talousarvioesityksen Vuosaari-kohta tarkoittaa, että käytännössä valtio rahoittaa liikenneväylästä rakentamisen vuoteen 2008. Helsingin osuuden suorituksen mahdollista aikataulua ja muita rahoitukseen liittyviä normaaleja velvoitteita ei kerrota.

Edellä mainitut epäselvyydet eivät anna mitään mahdollisuuksia edes arvailla liikenneväylästä lopullista hintaa. Talousarvioesityksen hyväksyminen edellyttää kuitenkin, että eduskunta hyväksyy liikenneväylästä rakennuskustannusten jaon Helsingin kaupungin kanssa 50/50 Sonera-tyyppiseen tapaan lopullista hintaa tietämättä.

Samalla eduskunnan tiedossa on, että Vuosaaren satamahankkeen käynnistämisen perusedellytyksenä olevat luvat sekä Suomessa että EU:lta ovat vielä saamatta. Vaasan hallinto-oikeudessa on edelleen käsittelemättä vaadittava ympäristö-

lupa. Samoin EU:ssa on vireillä kahdessakin instanssissa valitukset, jotka verrattavassa tilanteessa pysäyttivät Antwerpenin satamassa laajennustyöt jo kolmisen vuotta sitten. Varottavana esimerkkinä Antwerpenin tilanteeseen on syytä tutustua, ennen kuin päätetään valtion kohdalla merkittävistä investointipäätöksistä. Pääministeri Lipponen väitti liikennevaliokunnan kuulemistilaisuudessa vastoin parempaa tietoa, että EU:n komissiossa ei ole mitään eikä EU:sta-kaan ole tulossa mitään Vuosaaren satamahankkeeseen vaikuttavaa.

Tiedossa on samalla, että Kirkkonummen kaupunginhallituksen satamatyöryhmä on viime vuosina ainakin kolmasti ehdottanut Helsingin kaupungin ja Satama Oy:n johdoille esimerkiksi Jätkäsaaren kappaletavarasataman toimintojen siirtoa Kirkkonummelle ja Pikkalaan (ei Kantvik!), jossa on 300 hehtaaria (2 x Vuosaaren sa-

tamatila) satamaa ja 1 000 hehtaaria ympäröivää teollisuustilaa jo valmiiksi kaavoitettuna. Siellä on myös rautatie jo valmiina ja moottoritiepäätös tehtynä. Näin menetellen Jätkäsaaren satama voisi toimia Pikkalassa alle vuodessa. Sekä Jätkäsaaren että Vuosaaren satamatilat voitaisiin heti muuttaa asuntorakentamiseen. Ratkaisu olisi ainakin n. 336 miljoonaa euroa (kaksi miljardia markkaa) halvempi kuin Vuosaarihanke.

Edellä esitetyn perusteella on nähtävä, että Vuosaaren sataman rakentaminen ei pääse alkuun ainakaan vielä vuonna 2003. Vastuullinen valtiontalouden hoito edellyttää, että talousarvioesityksen kohta 31.99.78 hylätään vuodeksi, jona aikana vielä avoinna olevat Vuosaaren satamahankkeeseen liittyvät kustannusvastuut selvitetään perusteellisesti ja tehdään valtiontalouden kannalta edullisin päätös.

Helsingissä 18 päivänä lokakuuta 2002

Klaus Bremer /r