

Liikenneväylähankkeiden laajemmat taloudelliset vaikutukset

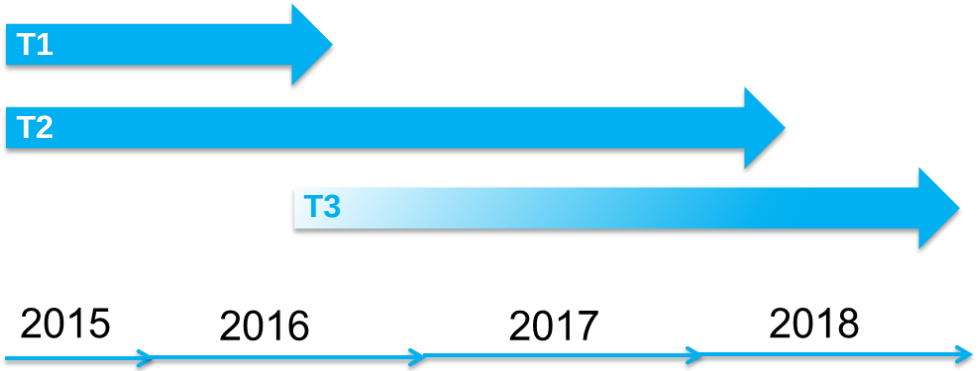
Päivi Nuutinen 8.11.2016
Liikennevirasto / Suunnittelu ja hankkeet / Hankesuunnitteluosasto

Hankearvioinnin kehittämisen tavoitteet

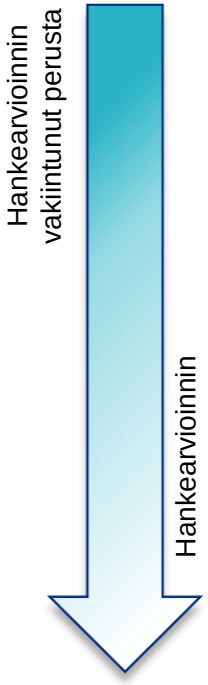
T1 Arvioidaan ja varmistetaan nykyisten menetelmien tarkoituksenmukaisuus

T2 Kehitetään vaikutustiedon tuottamisen menetelmiä ja menettelyjä vastaamaan toimintaympäristön muutoksiin

T3 Parannetaan vaikutustiedon hyödynnettävyyttä suunnittelussa ja poliittisessa päätöksenteossa



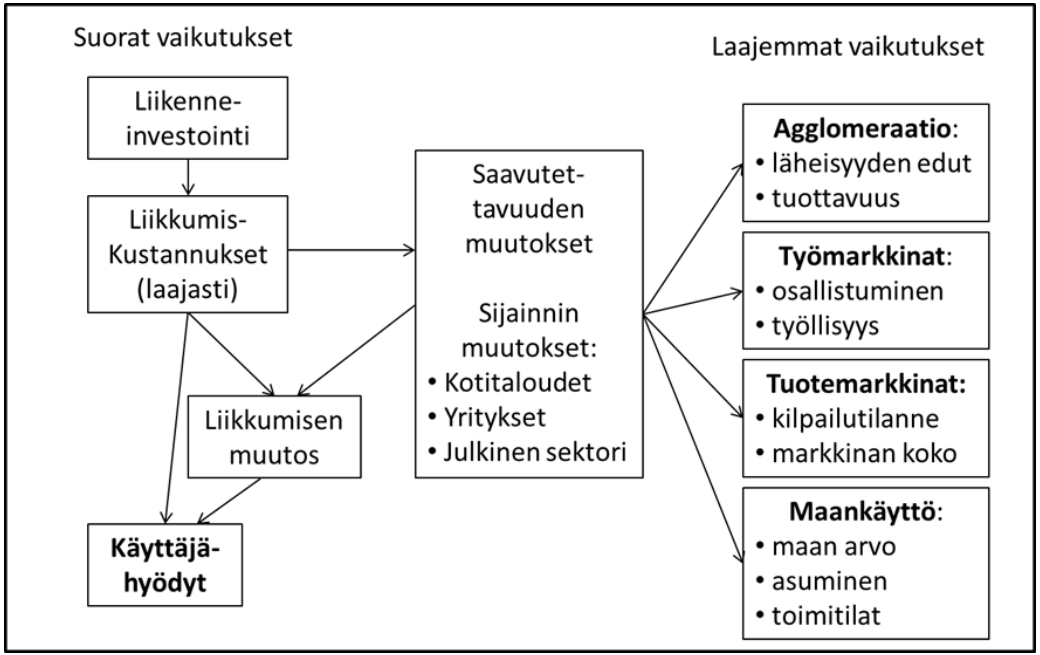
Hankearvioinnin kehittämisen kokonaisuus



Osa-alueet	Valmistuneet* ja käynnissä olevat selvitykset**
Laskentamallit, yksikköarvot ja laskentaperiaatteet	*Matka-ajan hyödynnettävyyden vaikutus aikasäästön arvoon, 75/2015. **Esiselvitys raidekapasiteetin käytön kuvaamisesta ja täsmällisyyden huomioon ottamisesta rautateiden hankearvioinnissa.
Elinkeinoelämän hyödyt	*Rahdin ajan arvo hankearvioinnissa, 8/2016. **Maksuhalukkuustutkimus rahdin ajan arvosta.
Älyliikenteen vaikutukset	Edetään myöhemmin…
Maankäyttö ja liikenne	**Liikennejärjestelmän maankäyttö-/yhdyskuntarakenne-vaikutusten arvioinnin kehittäminen – esiselvitys.
Laajemmat taloudelliset vaikutukset	*Liikennehankkeiden laajemmat taloudelliset vaikutukset – esiselvitys 38/2016. **Jatkoselvitys laajemmista taloudellisista vaikutuksista hankearvioinnissa.
Tulosten hyödyntäminen suunnittelussa ja poliittisessa päätöksenteossa	Liikennehankkeiden vaikutusten arvioinnin roolit suunnittelussa ja päätöksenteossa, diaesitys (ei julkaisua).

Mitä WEI-vaikutukset* ovat? (1/3)

- Liikennehankkeiden laajemmat taloudelliset vaikutukset (Wider Economic Impacts*) ovat seurausta hankkeiden aiheuttamista suorista käyttäjähyödyistä sekä kysyntämuutoksista.
- WEI-vaikutukset syntyvät saavutettavuuden muutoksista lyhyellä ja pitkällä aikavälillä.
- Talousteoreettisessa tutkimuksessa on tunnistettu neljänlaisia WEI-vaikutuksia.



Mitä WEI-vaikutukset ovat? (2/3)

- Agglomeraatiovaikutukset
  - kaupunkialueen koko ja tiiveys vaikuttavat yritysten (ja julkisen sektorin) tuottavuuteen
  - näitä ovat mittakaavaedut (suurtuotannon edut), lokalisaatioedut (saman alan toimijoiden keskittyminen) ja urbanisaatioedut (kaupunkialueen koosta ja monipuolisuudesta seuraavat edut)
  - ovat merkittävimpiä osaamisintensiivisillä palvelualoilla ja rahoitustoiminnassa, mutta vähäisiä perinteisessä teollisuudessa.
- Työmarkkinavaikutukset
  - kysyntä ja tarjonta kohtaavat paremmin työmarkkina-alueen laajentumisen myötä -> työvoiman tarjonta lisääntyy ja palkkavaatimukset voivat alentua -> työvoiman saatavuus ja tuotanto lisääntyvät
  - työmarkkinavaikutus = saavutettavuuden paranemisen käyttäjähyöty (tulee jo otetuksi huomioon) + yhteiskunnan verotulon lisäys (ei lasketa nykyisin).

Mitä WEI-vaikutukset ovat? (3/3)

- Tuotemarkkinavaikutukset
  - muutokset alueiden ja yritysten saavutettavuudessa voi lähentää markkinoita ja lisätä kilpailua ->
  - vaikutus on merkittävä vain maissa, missä liikenneyhteydet ovat heikot.
- Maankäyttövaikutukset
  - liikennehankkeiden arvioiminen erillään maankäytöstä on ongelmallista (mm. muna vai kana –ilmiö)
  - saavutettavuuden muutos vaikuttaa asuntojen ja toimitilojen hintoihin (kapitalisoituminen)
  - maankäyttövaikutukset tulevat pääosin otettua huomioon suorien käyttäjähyötyjen arvioinnissa, mutta maankäytön sääntely johtaa markkinoilla epätäydellisyyksiin ja maankäyttövaikutukset voivat olla suoria käyttäjähyötyjä suurempia tai pienempiä.

Mitä WEI-vaikutukset eivät ole?

- Rakentamisenaikaiset vaikutukset työllisyyteen ja kokonaiskysyntään:
  - eivät ole WEI-vaikutuksia, koska hankearvioinnissa verrataan hanketta tilanteeseen ilman hanketta -> kun hanketta ei toteuteta, voidaan vastaavat työllisyys- ja kysyntävaikutukset saavuttaa rahan vaihtoehtoisessa käytössä
  - laajempien ”hankepakettien tasolla” näillä voi olla suhdannepoliittista merkitystä, mutta silloinkin tulee toteuttaa vain yhteiskuntataloudellisesti kannattavia hankkeita.
- Agglomeraatio- ja maankäyttövaikutusten osalta täytyy muistaa, että niiden osalta on osin kyse myös siirtymävaikutuksista (ilmiö esiintyy käänteisenä suhteellisesti huonontuneissa sijainneissa).

Mitkä hankkeet tuottavat WEI-vaikutuksia? (1/2)

- Tässä vaiheessa on vasta hahmoteltu eri hankkeiden vaikutuksia, mutta käynnistyneessä jatkotyössä tehdään laaja joukko tapaustarkasteluja.
- Lähtökohtaisesti voidaan olettaa WEI-vaikutuksia olevan lähinnä suurten kaupunki-seutujen suurilla hankkeilla.

Hanke-tyyppi	Käyttäjä-hyödyt	Laajemmat vaikutukset				
		Agglome-raatio	Työ-markkinat	Teollisuus: tuotanto	Kilpailu	Maan-käyttö
Valtakun-nallinen rata	XXX	XX	XX	X	X	X
Valtakun-nallinen tie	XXX	X	XX	X	X	X
Paikallinen rata	XXX	XX	X			XXX
Paikallinen tie	XXX	X	X	X		XX
Paikallinen teollisuus-väylä	XXX			XXX		X

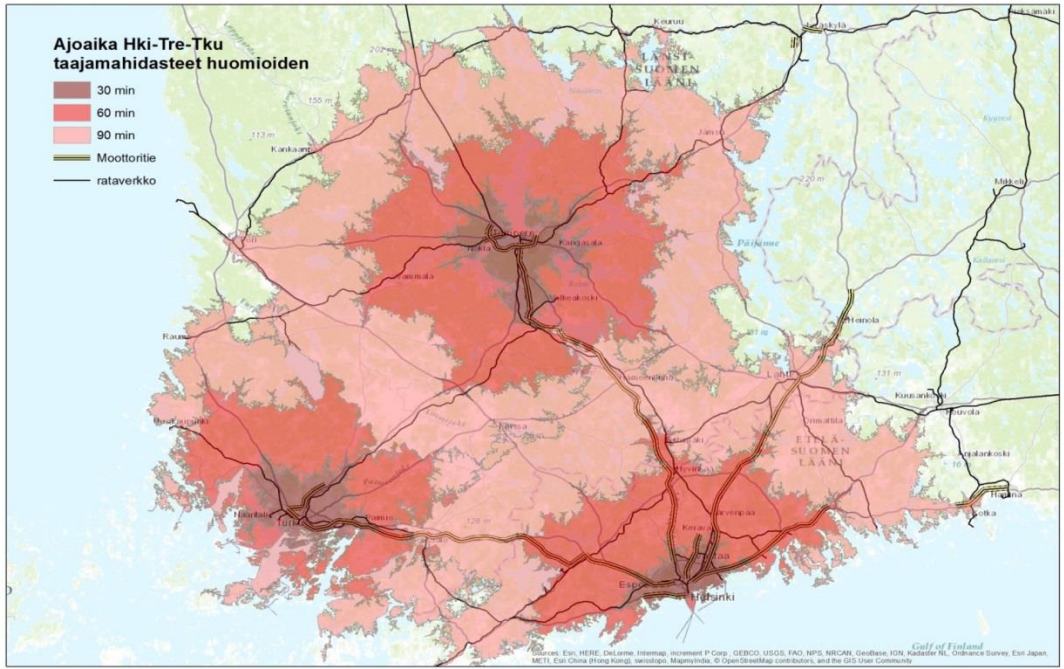
Helsinki–Turku–Tampere -kasvukolmion toiminnallisen alueen laajentuminen

ETELÄ- JA LOUNAIS-SUOMEN SUURALUE (ajoaika/väestö/vyöhyke Helsinki-Turku-Tampere)

- 30 minuuttia: 1 896 000 asukasta
- 60 minuuttia: 2 588 000 asukasta
- 90 minuuttia: 3 193 000 asukasta

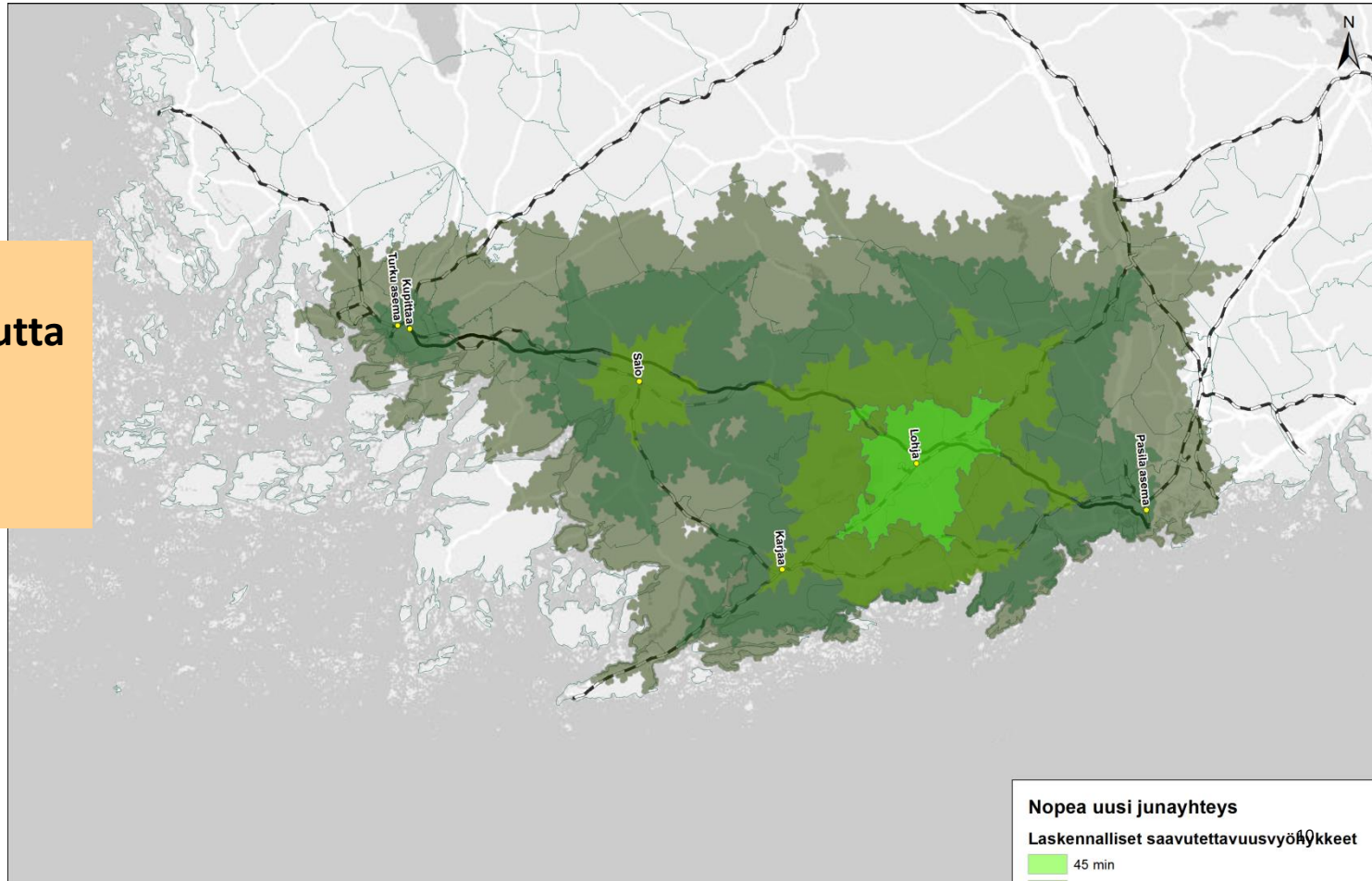
SUURALUEEN ALUETYYPIT:

- **Keskuskaupungit**
- **Keskuskaupunkien ensimmäisen ja toisen asteen kehyskunnat**
- **Satelliittikaupungit**
- **Vaihealueet**



Kartta: Timo Widbom 2015
Analyysi: Timo Aro 2015

Saavutettavuus Pasilasta Lohjan kautta uuden nopean junayhteyden vaihtoehdossa



Liikenne murroksessa

- Euroopassa liikenne on murroksessa
  - henkilöauton osuus vähenee
  - junamatkojen osuus kasvaa
  - kaupunkiliikenteessä kävely ja pyöräily lisääntyvät
  - muutoksen ajurina nuoret
- Digitalisaatiolla suuri merkitys liikkumiselle ja kommunikaatiolle, mutta näkemykset vaikutusten realisoitumisesta vaihtelevat
- Etäisyyden merkitys ei katoa

Liikennehankkeiden laajemmat taloudelliset vaikutukset

Seppo Laakso & Eeva Kostiainen, Kaupunkitutkimus TA Oy
Heikki Metsäranta, Strafica Oy

Helsinki–Turku-käytävän henkilöliikenteen kehitysnäkymät

Hanna Kalenoja & Elina Väistö & Markus Helelä & Katja Hyökki-Kotilainen & Minna Kuoppala, Sito Oy
Samuli Alppi, Arkkitehtitoimisto ArkAlppi Oy
Timo Aro, Tutkimuspalvelu Timo Aro Oy

Helsinki–Turku-ratakäytävän kehittämisen aluetaloudelliset vaikutukset

Seppo Laakso & Eeva Kostiainen, Kaupunkitutkimus TA Oy
Heikki Metsäranta, Strafica Oy