

Vastaanottaja

Etelä-Pohjanmaan liitto

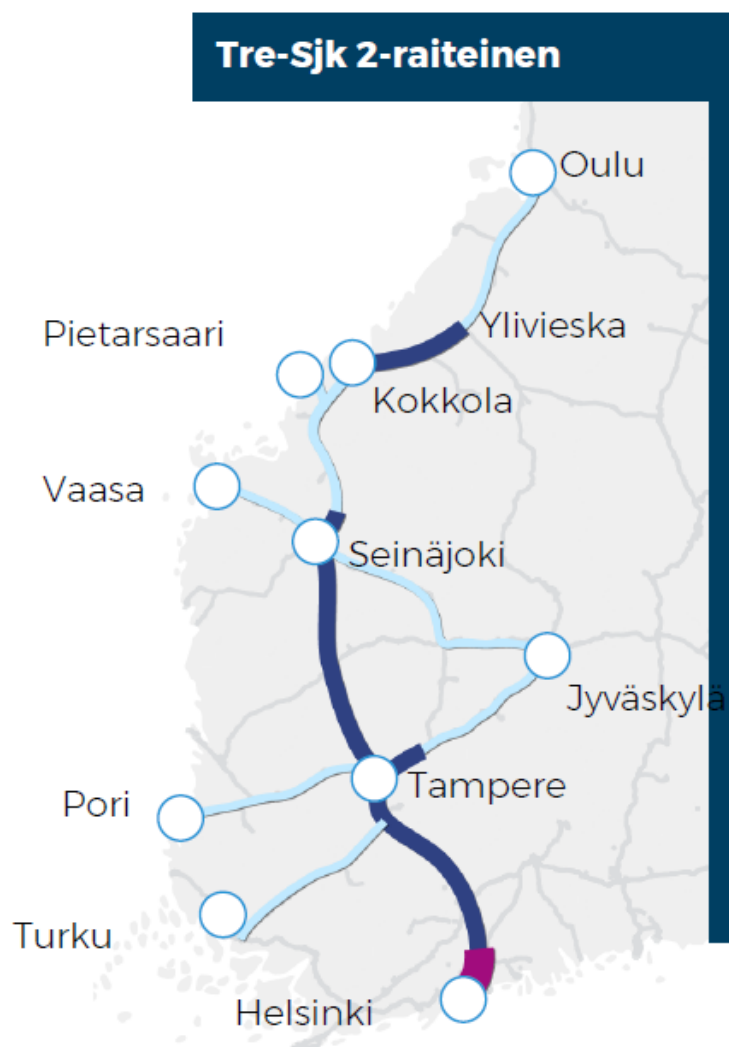
Tyyppi

Raportti

Päivämäärä

3.4.2019

SEINÄJOKI-TAMPERE KAKSOISRAITEEN ALUETALOUDELLISET VAIKUTUKSET



TIIVISTELMÄ

Seinäjäki-Tampere kaksoisraiteen aluetaloudelliset vaikutukset

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ	I
1. TAUSTA	1
1.1 Tausta ja tavoite	1
1.2 Tarkastelualue ja arvioitavat vaihtoehdot	1
2. AINEISTO JA MENETELMÄT	2
2.1 Aluetaloudellisten vaikutusten laskentamenetelmä	2
2.2 H/K-analyysin ja resurssivirtamallin samanaikainen käyttö	3
2.3 Määritelmät	4
2.4 Lähtöaineistot	6
2.4.1 Konsultin keräämät lähtöaineistot	6
2.4.2 Tilaaajan toimittamat aineistot	6
3. NYKYTILANNE	7
3.1 Lähtöoletukset	7
3.2 Tulokset	7
4. RAKENTAMISEN AIKAISET ALUETALOUSVAIKUTUKSET	11
4.1 Lähtöoletukset	11
4.2 Tulokset	11
5. KÄYTÖN AIKAISET ALUETALOUSVAIKUTUKSET	16
5.1 Lähtöoletukset	16
5.2 Tulokset	16
6. KOKONAISVAIKUTUKSET ALUETALOUTEEN	19
6.1 Kokonaisvaikutukset	19
6.2 Tuloksissa huomioitava	20

1. TAUSTA

1.1 Tausta ja tavoite

Päärata Helsingistä Tampereen ja Seinäjoen kautta Ouluun ja siitä edelleen Lappiin on tärkeimpiä junaratoja Suomessa. Tampereen ja Seinäjoen välillä on ainoastaan yksi raide. Välillä matkustaa vuodessa noin 2,2 miljoonaa matkustajaa, mikä on Suomen suurin matkustajamäärä 1-raiteisella radalla. Tampereen pohjoispuolelta Seinäjoen eteläpuolelle 1-raiteista rataa on noin 140 km. Rataosuus vaikuttaa koko Suomen rautatieliikenteeseen. Tehtyjen selvitysten mukaan yhteysvälin 2-raiteistaminen parantaisi junaliikenteen sujuvuutta myös eteläisen Suomen vilkkailla rataosuuksilla. Vaikka Suomessa raideliikenne on hyvin rajoitetusti kansainvälistä, on rataverkkomme kuitenkin osa Euroopan laajuista liikennejärjestelmää. Venäjän yhteyksien kautta rataverkkomme on osa vieläkin laajempaa kokonaisuutta, joka jatkuu aina Itä-Aasiaan asti.

Tampere-Seinäjoki –rataosa välittää suuria liikennemääriä etelän ja pohjoisen kaupunkiseutujen välillä. Matkustajamäärät ovat kasvaneet enemmän kuin muilla kaukoliikenteen ratayhteyksillä. Vuonna 2018 Seinäjoen ja Tampereen välillä tehdyt matkat kasvoivat seitsemän prosenttia. Rataosa on myös tärkeä teollisuuden aikataulutetuille prosessikuljetuksille.

Nopeus on rautatieliikenteen tärkein kilpailuetu. 1-raiteinen osuus asettaa rajat rautatieliikenteen kasvulle ja suurille junanopeuksille. Aiempien selvitysten mukaan Tampereen ja Seinäjoen välillä ei ole akuuttia tarvetta kapasiteetin nostolle, mutta henkilöjunien määrän kasvattaminen heikentäisi tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä ja saattaisi pidentää junien matka-aikoja. Kapasiteettia voidaan nostaa rakentamalla kaksoisraideosuuksia, jotka yhdistämällä päästäisiin lopulta kaksoisraiteeseen koko rataosuudelle. Kaksoisraiteella voidaankin merkittävästi pienentää radan häiriöherkkyyttä, nostaa junien nopeutta ja lisätä junatarjontaa.

Fossiilisten polttoaineiden käytön vähentämisen lisäksi Suomessa tarvitaan toimia, jotka vaikuttavat liikkumisen tarpeeseen ja yksityisautoilun määrään. Tällaisia toimia ovat mm. julkista liikennettä tehokkaasti hyödyntävien matkaketjujen edistäminen, johon Tampere-Seinäjoki kaksoisraide on tehokas toimi. Ilmastomuutoksen takia Suomessa tarvitaan rautatieliikenteen kasvuharppaus. Kaupungistuminen ja väestön keskittyminen sekä henkilöliikenteen kilpailun avautuminen tukevat tätä tavoitetta. Ratakapasiteetin puute ei saa muodostua rautatieliikenteen kasvun esteeksi, ei varsinkaan Tampereen ja Seinäjoen välisellä suuren kysynnän rataosalla.

1.2 Tarkastelualue ja arvioitavat vaihtoehdot

Tässä työssä on arvioitu kaksoisraiteen suorat aluetaloudelliset vaikutukset, tuotannon kerrannaisvaikutukset ja suunnitelluista toiminnoista syntyvän kulutuksen kerrannaisvaikutukset Suomessa. Tuloksissa on eroteltu vaikutukset Etelä-Pohjanmaan maakunnan alueella ja muualla Suomessa.

Kaksoisraiteen vaikutukset mallinnettiin erikseen rakentamisen ajalle sekä käytön ajalle. Rakentamisaikaa tarkasteltiin ajallisesti yhtenä kokonaisuutena käypiin hintoihin ja käytönaika arvioitiin 30 vuoden ajanjaksolle käyttäen 3,5 % korkokantaa diskonttauksessa.

Mallinnuksissa otettiin huomioon kustannusarvioiden epävarmuus käyttämällä lähtötiedoissa vaihteluväliä +/- 5 % rakentamisen ja käytön kustannuksiin. Vastaavaa arviointimenetelmää ratahankkeista on käytetty mm. Lentoradan vaihtoehtojen aluetaloudellisten vaikutusten arvioinnissa.

talouskasvua, työllisyyttä ja verotuloja. Liikennehankkeissa resurssivirtamalli kuvaa investoinnin ja käytön heijastusvaikutuksia muuhun talouteen.

Mallia on testattu ja käytetty lukuisissa kohteissa ja sitä kehitetään jatkuvasti. Malli on myös esitelty kansainväliselle tiedeyhteisölle (World Resource Forum) ja sen on julkaistu tieteellisessä julkaisusarjassa.

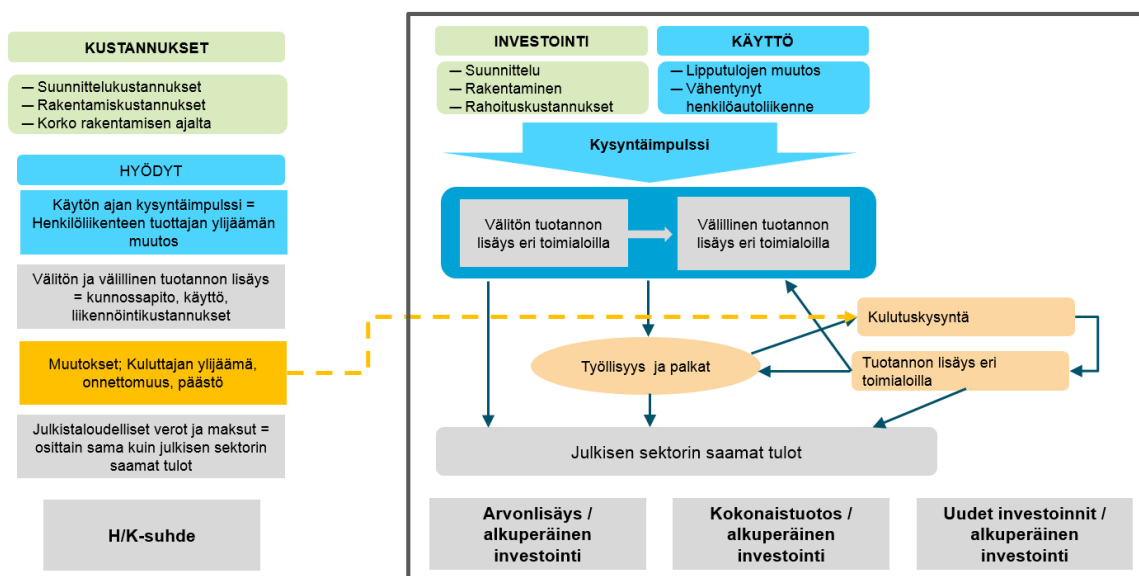
2.2 H/K-analyysin ja resurssivirtamallin samanaikainen käyttö

Perinteisesti ratahankkeita on arvioitu H/K -analyysin avulla. H/K-analyysissä ja resurssivirta-analyysissä hankkeita tarkastellaan kuitenkin eri näkökulmista ja erilaisin rajauksin. Resurssivirtamallissa otetaan huomioon kaikki taloudellisesta toimeliaisuudesta syntyvät kerrannaisvaikutukset maakunnassa sekä muualla Suomessa, kun taas H/K -analyysissä huomioidaan pelkästään hankkeen suoria vaikutuksia. Näin ollen H/K-analyysiä ja resurssivirtamallia voidaan käyttää rinnakkain ja niillä saatavat tulokset täydentävät toisiaan.

Resurssivirtamallin lähtötietoja ovat valtakunnallinen panos-tuotosaineisto, aluetilinpito, yritys- ja toimipaikkatilastot, tuonti ja vienti -tilastot alueittain ja toimialoittain, kotitalouksien taloustoimet ja kulutusmenot, teollisuuden tuotanto, VAHTI-tietokanta, ympäristöluvut, tarkastelualueen yritysten tilinpäätöstiedot ja ympäristövastuuraportit, tehdyt energia- ja materiaalikatselmukset ja tuotantoprosessien yksikköhintatiedot. Tämän aineiston pohjalta saadaan kuvattua aluetalouden nykytila ennen muutosten mallintamista.

Resurssivirtamallin muuttuvina lähtötietoina rakentamisvaiheessa käytetään hankkeesta saatavia tietoja, kuten eriteltyjä rakennuskustannuksia, joiden pohjalta mallinnetaan syntyvät uudet kerrannaisvaikutukset aluetalouteen. Käytönajalta muuttuvina lähtötietoina ovat mm. lipputulot ja autoliikenteen suoritemuutoksesta säästyneet kilometrikustannukset. Kaksoisraiteen vaikutus liikennöintikustannuksiin huomioidaan palvelun tuottamisen kustannuksina palvelua tarjoavalle toimialalle. Aikahyötyjä ei ole huomioitu resurssivirtamallinnuksessa, sillä niitä ei suoraan sellaisenaan saa mukaan tarkasteluun. Jos aikahyödyt halutaan ottaa tarkasteluun, tulisi määritellä millä toimialoilla tuottavuus/kulutus muuttuu, koska käytettävissä oleva rahamäärä alueella pysyy kuitenkin samana.

H/K-analyysin ja resurssivirtamallin keskeinen ero on se, että resurssivirtamalli huomioi tarkasteltavan hankkeen kaikki kerrannaisvaikutukset aluetalouteen, kun taas h/k -analyysi ottaa huomioon vain suorat aika-, onnettomuus-, päästö- ja meluperusteiset vaikutukset. Kuvassa 2-2 on havainnollistettu eri menetelmien samanaikaista käyttöä.



Huom. Laatikoiden värit havainnollistavat sitä, että tulokset/käytettävät lähtötiedot sisältävät samoja tietoja tai kuvaavat samaa asiaa eri analyyseissä.

Kuva 2-2. H/K -analyysin ja resurssivirtamallin samanaikainen käyttö

2.3 Määritelmät

Resurssivirtamallin käytön ja tulosten tulkinnassa keskeiset termit ovat seuraavat:

Suorat vaikutukset

Suorat vaikutukset ovat vaikutuksia, jotka kohdistuvat rakentamisen aikana rakentamistoimintaan ja käytön aikana rautatieliikenteeseen ja sen välittömään toimintaan.

Tuotannon kerrannaisvaikutukset

Tuotannon kerrannaisvaikutukset ovat vaikutuksia, jotka ovat seurausta tarkasteltavasta toiminasta. Käytännössä tämä tarkoittaa, että esimerkiksi rautatieliikenteen aikaansaamiseksi tarvitaan tavaroita, palveluita ja raaka-aineita arvoketjun ylävirrassa, jolloin muille toimialoille syntyy uutta kysyntää rautatien toimesta.

Kulutuksen kerrannaisvaikutukset

Kulutuksen kerrannaisvaikutukset kuvaavat kasvaneista palkansaajakorvauksista syntyvää uutta kulutusta ja sen tyydyttämiseksi tarvittavaa uutta taloudellista toimintaa. Kulutuksen kerrannaisvaikutuksissa huomioidaan ihmisten kulutus alueellisella ja kansallisella tasolla.

Kokonaistuotos

Kansantalouden tilinpidossa tuotannon kokonaisarvoa kutsutaan tuotokseksi, yritysten kirjanpidossa vastaava termi on liikevaihto (=rahamäärä, jonka yritys on saanut tuotteitaan tai palveluitaan myymällä).

Arvonlisäys

Kansantalouden tilinpidossa merkittävä termi on arvonlisäys, jolla tarkoitetaan tuotoksen ja välituotekäytön eroa eli tuotannossa käytettyjen tuotantontekijöiden aikaansaamaa lisäarvoa. Kansantalouden tilinpidossa palkat, henkilöstösivukulut ja kiinteän pääoman kuluminen ovat osa bruttoarvonlisäystä. Yritysten kirjanpito ei tunne arvonlisäystä, vaan palkat, henkilöstösivukulut ja poistot ovat yrityksen kustannuksia ennen liikevoittoa. Yksittäisten yritysten kannalta liikevaihto ja -voitto ovat siis tärkeitä tietoja, kansantalouden tilinpidossa halutaan se tieto, joka löytyy näiden kahden tiedon "välistä". Kaikkien tuottajien yhdessä aikaansaama bruttoarvonlisäys muodostaa koko kansantalouden perushintaisen bruttoarvonlisäyksen.

Työllisyys

Selvityksessä työllisyydellä tarkoitetaan henkilötyövuosia, jolloin 2 puolipäivästä työntekijää lasketaan yhdeksi kokonaiseksi henkilötyövuodeksi.

Investoinnit

Investoinnit kuvaavat yritysten uusia investointeja oman tuotannon aikaansaamiseksi ja ylläpitämiseksi. Selvityksen kappaleissa 3-6 esiintyvät investoinnit eivät pidä sisällään kaksoisraiteen suoria investointeja.

Verot

Verotuloja kertyy kunnallis-, kiinteistö-, yhteisö-, arvonlisä-, tuote- ja tuotantoverojen muodossa.

Kunnalle maksettava tulovero muodostuu, kun ansiotuloista vähennetään kunnallisverotuksessa tehtävät vähennykset ja se kerrotaan kunnan tuloveroprosentilla, mistä vähennetään veroista tehtävät vähennykset.

Yhteisöverolla tarkoitetaan yrityksen tuloksesta perittävää veroa. Yhteisöverokantaa on Suomessa laskettu yritysten kilpailukyvyn parantamiseksi ja investointien vauhdittamiseksi, ja se on ollut vuodesta 2014 lähtien 20 %. Tällä verokannalla yrityksen tuloksesta (eli sen veronalaisten tulojen ja vähennyskelpoisten menojen erotuksena laskettavasta voitosta) perittäisiin veroina viidennes. Yhteisöverotuotos jaetaan edelleen valtion, kuntien ja seurakuntien kesken niin, että valtion osuus on vajaat kaksi kolmasosaa, kuntien vajaa kolmannes ja seurakuntien osuus 2-3 % -yksikköä.

Kiinteistövero on maan ja rakennusten arvoon perustuva vero, jonka Verohallinto tilittää kiinteistön sijaintikunnalle. Kiinteistöveroprosentin päättää kunta. Kiinteistöveron maksaa se, joka omistaa kiinteistön kalenterivuoden alkaessa. Jos maapohja ja rakennus kuuluvat eri omistajille, kiinteistöveron maksaa maapohjasta sen omistaja ja rakennuksesta sen omistaja.

Arvonlisävero on kulutusvero, joka peritään ostajalta joka kerta, kun tavara tai palvelu myydään. Myyjä lisää arvonlisäveron tavaran tai palvelun hintaan ja tilittää myyntiensä arvonlisäverot valtiolle. Kun tavara tai palvelu hankitaan verollista liiketoimintaansa varten, ostohintaan sisältyneen arvonlisäveron saa vähentää omien myyntien arvonlisäverosta. Edellytyksenä on, että sekä myyjä että ostaja ovat arvonlisäverovelvollisia. Arvonlisäveron maksaa siis viime kädessä kuluttaja, ja lopullisiin kuluttajahintoihin sisältyy näin vain yhdenkertainen vero.

Suomessa yleinen arvonlisävero on 24 prosenttia. Eräillä tuotteilla ja palveluilla on alennettu verokanta 14 % (mm. elintarvikkeet, rehut sekä ravintola- ja ateriapalvelut), 10 % (mm. kirjat, tilatut lehdet, lääkkeet, liikuntapalvelut, henkilökuljetukset, majoituspalvelut, televisio- ja yleisradiotoiminnasta saadut korvaukset, kulttuuri- ja viihdetilaisuudet, taide-esineen ensimyynti ja maahantuonti sekä tekijänoikeusjärjestöjen saamat tekijäkorvaukset) tai 0 % (mm. sairaanhoito, sosiaali- ja terveystyöpalvelut, yliopisto- ja ammattikoulutus, rahoitus- ja vakuutuspalvelut, arpajaiset ja rahapelit, esiintyvien taiteilijoiden palkkiot, kiinteistöjen sekä rakennusmaan myynti, julkiset hautauspalvelut tai osa postipalveluista).

Tuotannon ja tuonnin verot koostuvat pakollisista, vastikkeettomista, joko rahamääräisistä tai luontoismuotoisista maksuista, joita maksetaan tuotannosta ja tavaroiden ja palveluiden tuonnista, työvoiman käytöstä, maan, rakennusten tai muiden tuotannossa käytettyjen varojen omistuksesta tai käytöstä. Nämä verot on maksettava, tuottipa toiminta voittoa tai ei. Kansantalouden tilinpidon mukaan tuotannon ja tuonnin verot jakautuvat tuoteveroihin ja muihin tuotantoveroihin. Tuoteverot jakaantuvat vielä arvonlisäveroihin, tuontiveroihin ja -tulleihin ilman arvonlisäveroa sekä muihin tuoteveroihin kuin arvonlisävero ja tuontivero.

Väliuotekäyttö

Kansantalouden tilinpidossa termi väliuotekäyttö vastaa liiketoiminnan kuluja eli kun yritys vähentää liikevaihdostaan materiaalien ja palveluiden hankintakulut sekä tuoteverot miinus tuotetukipalkkiot.

Bruttokansantuote

Kansantalouden tilinpidon keskeinen käsite on bruttokansantuote (BKT = GDP, Gross Domestic Product), joka kuvaa maan tai alueen kokonaistuotannon arvoa. Kokonaistuotannon arvolla tarkoitetaan tuotannosta tulleen arvonlisäyksen summaa koko kansantalouden tasolla. Maan bruttokansantuotetta luo kaikki sellainen toiminta, joka tapahtuu maan talousalueella, luo tuloa, tuottaa tavaroita tai palveluita.

Kaikkien tuottajien yhdessä aikaansaama bruttoarvonlisäys muodostaa koko kansantalouden perushintaisen bruttoarvonlisäyksen. Kun tähän perushintaiseen bruttoarvonlisäykseen lisätään koko kansantalouden tasolla lasketut tuoteverot ja siitä vähennetään koko kansantalouden tasolla lasketut tuotetukipalkkiot, saadaan tulokseksi BKT markkinahintaan, eli kansainvälisesti käytössä oleva BKT-tieto.

Käypä hinta

Käypä hinta on hinta, joka maksetaan kaupantekohetkellä. Käypä hinta kuvaa markkinaehtoista hintaa tuotteesta tai palvelusta.

Diskontattu hinta

Diskontattu hinta tarkoittaa tulevaisuuden rahavirran nykyarvon laskemista. Jotta tämänhetkinen ja tulevaisuudessa maksettava raha olisi vertailukelpoista keskenään, pitää tulevien maksujen arvo (käypä hinta) siirtää nykyaikaan eli diskontata. Tämän selvityksen yhteydessä diskonttauksessa käytettiin 3,5 % korkokantaa, joka on yleisesti käytetty korkokanta vaikutustenarviointien yhteydessä.

2.4 Lähtöaineistot

2.4.1 Konsultin keräämät lähtöaineistot

Tarvittavat lähtötiedot prosesseista ja syntyvistä materiaali- energia- ja rahavirroista saatiin mm. tuoreimmista Tilastokeskuksen, Tullin, Elinkeinoelämän keskusliiton, Finnveran, Suomen Yrittäjät, Suomen Asiakastieto Oy:n, työ- ja elinkeinoministeriön, valtiovarainministeriön ja Luonnonvarakeskuksen julkaisemista tilastoista. Näitä ovat mm. valtakunnallinen panos-tuotosaineisto, aluetilinpito, yritys- ja toimipaikkatilastot, tuonti ja vienti –tilastot alueittain ja toimialoittain, kotitalouksien taloustoimet ja kulutusmenot, ympäristötilinpito, kasvihuonekaasuinventaarior, ympäristö ja luonnonvarat tilastot sekä eri tuotantoprosessien yksikköhintatiedot. Lisäksi aineistoa on täydennetty VAHTI-tietokannasta, ympäristöluvista, yritysten tilinpäätöstiedoista, tehdyistä energia- ja materiaalikatselmuksista, ympäristövastuuraporteista sekä muista aikaisemmin tehdyistä tutkimuksista, selvityksistä ja asiantuntija-arvioista. Kaikki alustavat tiedot on kerätty julkisista lähteistä, jolloin samalla on saatu määriteltyä vähimmäistarkkuustaso, millä tuloksia voidaan esittää julkisesti sidosryhmien ulkopuolelle.

2.4.2 Tilaajan toimittamat aineistot

Etelä-Pohjanmaan liiton toimittamat hankeaineistot ovat:

- Tampere-Sjk-Oulu ratakortti
- Seinäjoen ratapihan raideselvitys
- Rautatietilastot
- Rautateiden verkkoselostukset
- Henkilöliikennetutkimus 2016
- VT 3 selvitys (2015)
- Selvitys 2-raiteistamisesta
- Selvitys alueellisen junaliikenteen järjestämisen edellytyksistä
- Tieliikenteen ennuste
- Vt3 liikennedataa

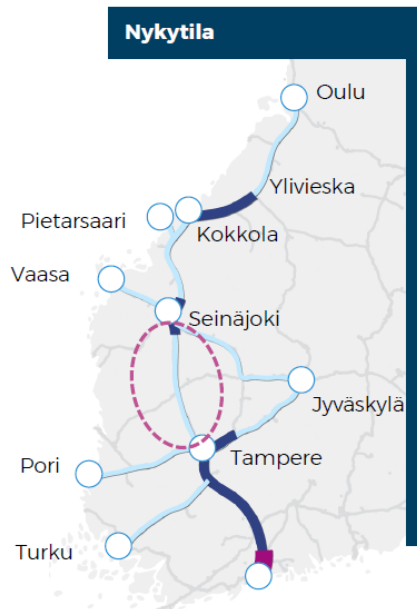
3. NYKYTILANNE

3.1 Lähtöoletukset

Seinäjoki-Tampere raiteen nykyiset vaikutukset aluetalouteen arvioitiin suoritemäärien perusteella. Käytettävissä olleen aineiston mukaan vuonna 2017 välillä Tampere – Parkano tehtiin yhteensä noin 2 595 000 matkaa ja välillä Parkano – Seinäjoki tehtiin yhteensä noin 2 515 000 matkaa. Suoritemäärien perusteella arvioitiin vuosittaiset lipputulot raideliikenteestä, mikä kuvaa toimialan kokonaistuotosta. Raideliikenteen tarvitsema välituotekäyttö sekä työvoiman tarve nykytilanteessa arvioitiin tuoreimman koko Suomea kuvaavan aineiston perusteella. Välituotekäytön jakaantuminen alueellisten tuotteiden ja palveluiden käyttöön sekä muualta Suomesta hankittavien tuotteiden ja palveluiden käyttöön arvioitiin SLQ-menetelmän avulla, jolloin nähtiin, kuinka paljon alueella on tarjolla tuotteita ja palveluita, mitä raideliikenne tarvitsee välituotekäytössään. Tämän jälkeen käytettiin oletusta, että tuotteet ja palvelut, joita ei ole saatavilla alueelta hankitaan ensisijaisesti muualta Suomesta ja toissijaisesti Ulkomailta.

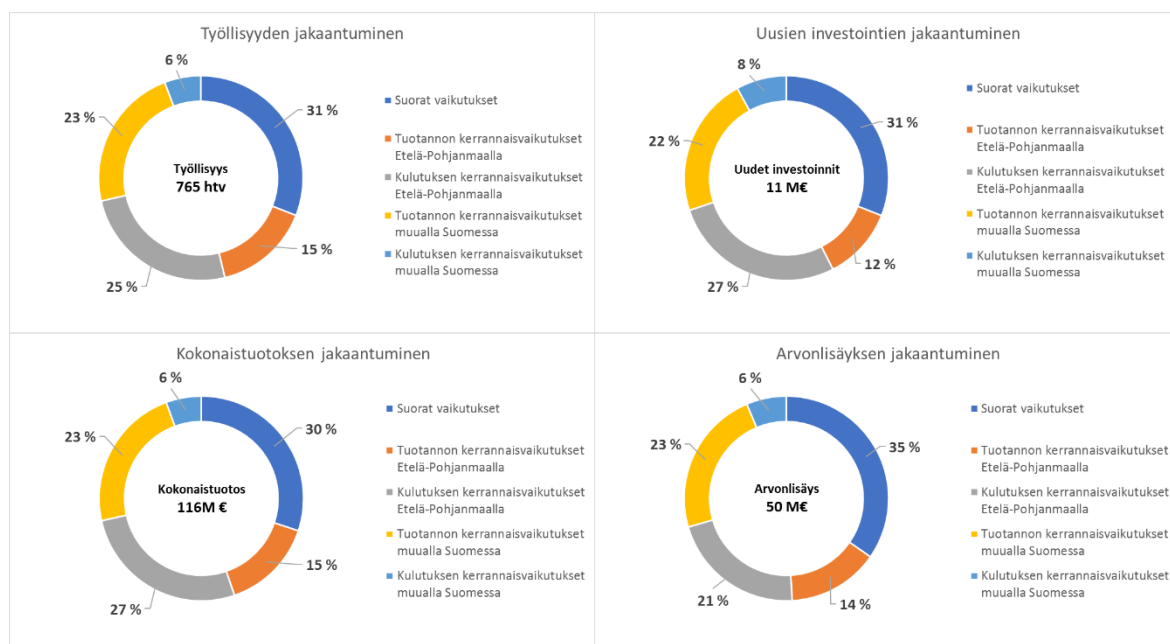
3.2 Tulokset

Seinäjoki-Tampere raiteen vuosittaiset vaikutukset kerrannaisvaikutuksineen koko arvoketjussa ovat:



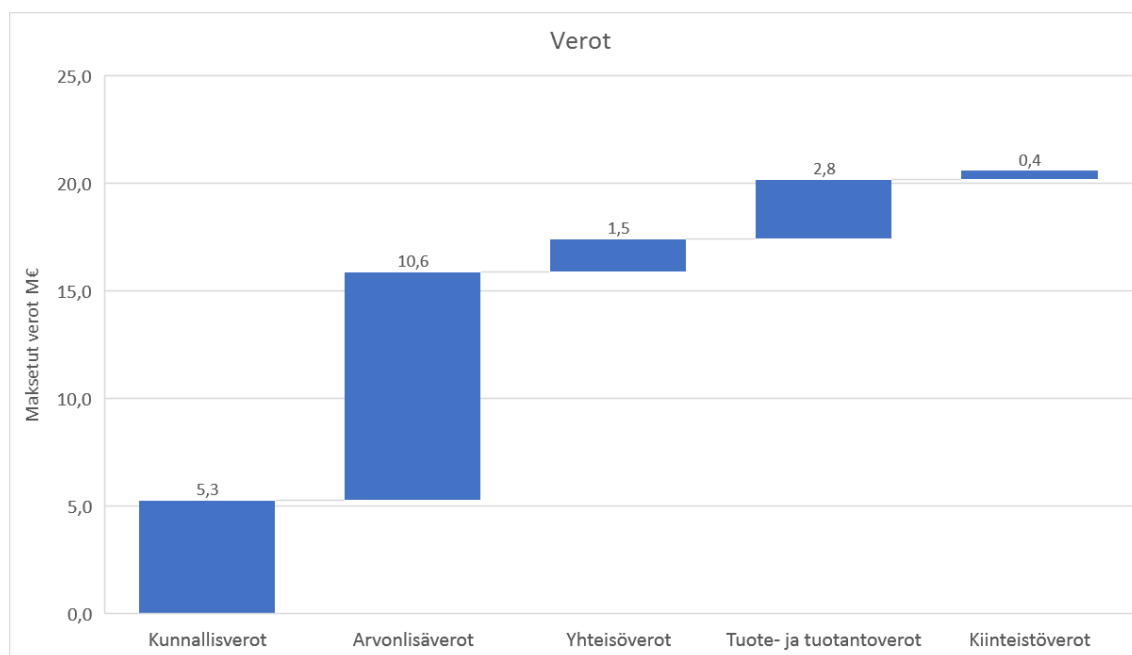
- Työllisyys → 765 htv
- Kokonaistuotos (liikevaihto) → 116 miljoonaa €
- Arvonlisäys → 50 miljoonaa €
- Uudet investoinnit → 11 miljoonaa €
- Verot → 18 miljoonaa €
 - Kunnallisverot → 5,3 miljoonaa €
 - Arvonlisäverot → 8,2 miljoonaa €
 - Yhteisöverot → 1,5 miljoonaa €
 - Tuote- ja tuotantoverot → 2,7 miljoonaa €
 - Kiinteistöverot → 0,5 miljoonaa €

Vaikutukset jakaantuvat maantieteellisesti Etelä-Pohjanmaalle ja muualle Suomeen sekä suoriin että tuotannon ja kulutuksen kerrannaisvaikutuksiin kuvan 3-1 mukaisesti.



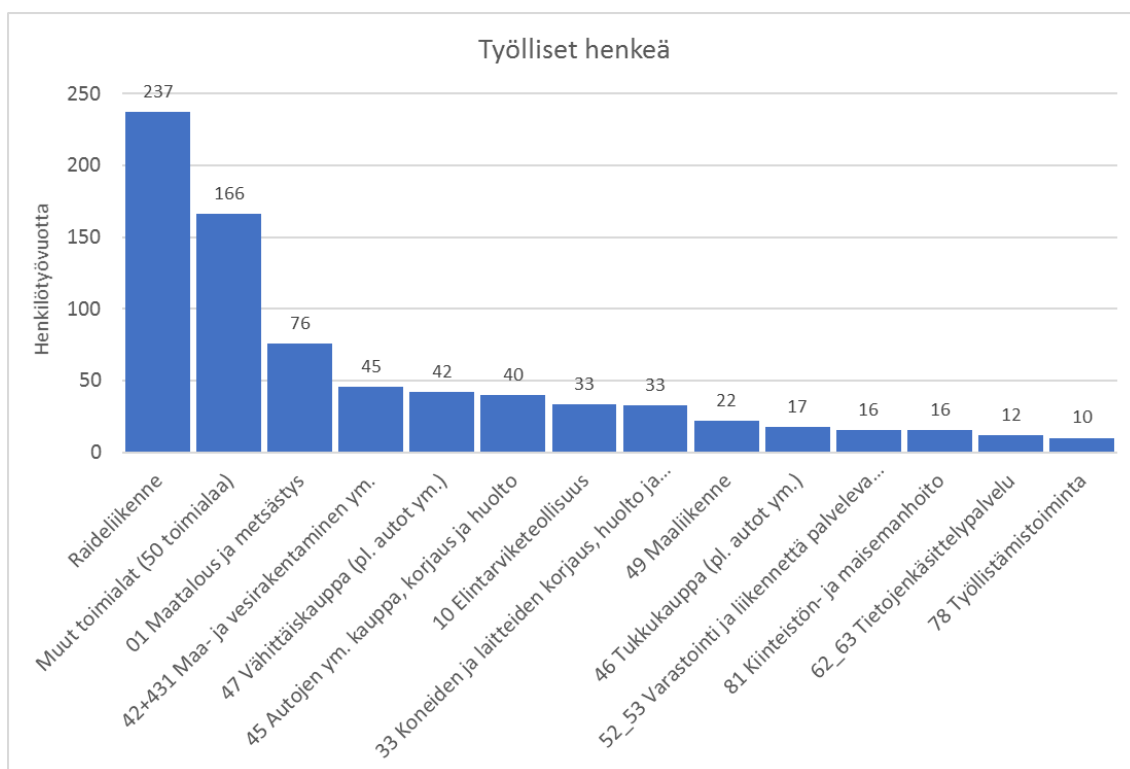
Kuva 3-1. Aluetalousvaikutusten maantieteellinen jakaantuminen sekä jakaantuminen suoriin ja tuotannon ja kulutuksen kerrannaisvaikutuksiin.

kuvassa 3-2 on esitetty raideyhteydestä johtuva verokertymän määrä eri verotyypeittäin Suomessa. Verokertymän jakaantuminen alueittain noudattaa kuvan 3-1 mukaista jakaumaa.

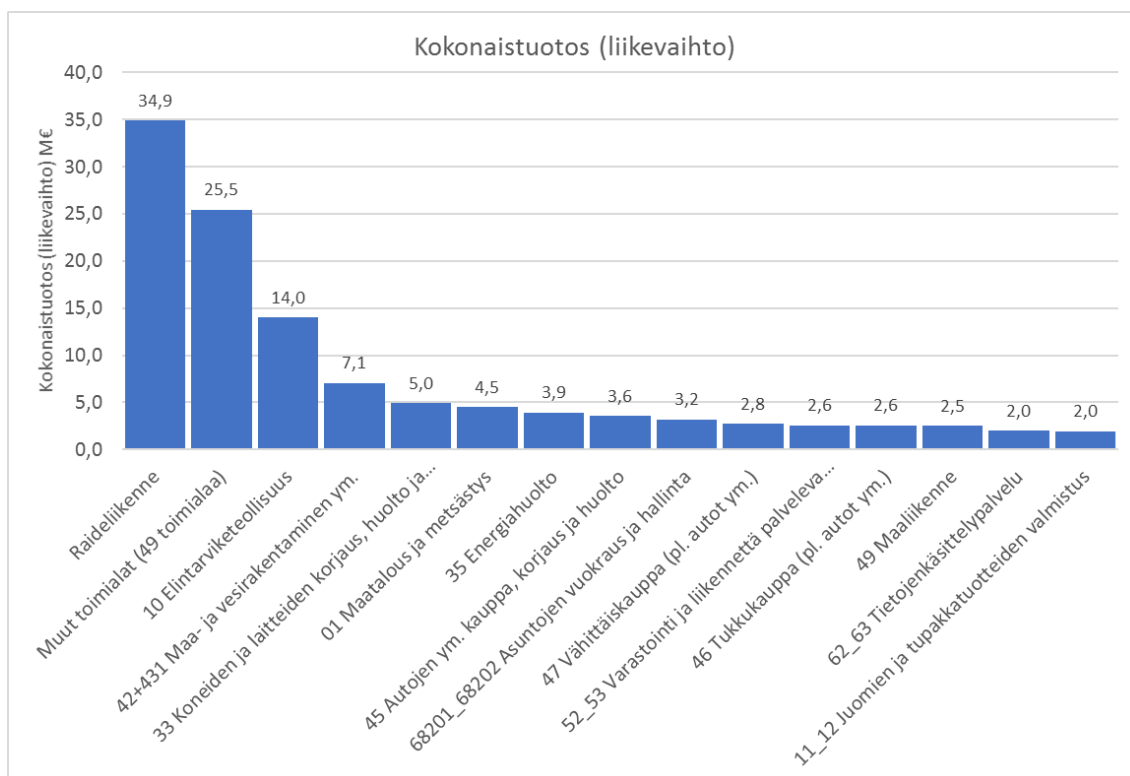


Kuva 3-2. Raideyhteydestä johtuva verokertymän määrä eri verotyypeittäin Suomessa.

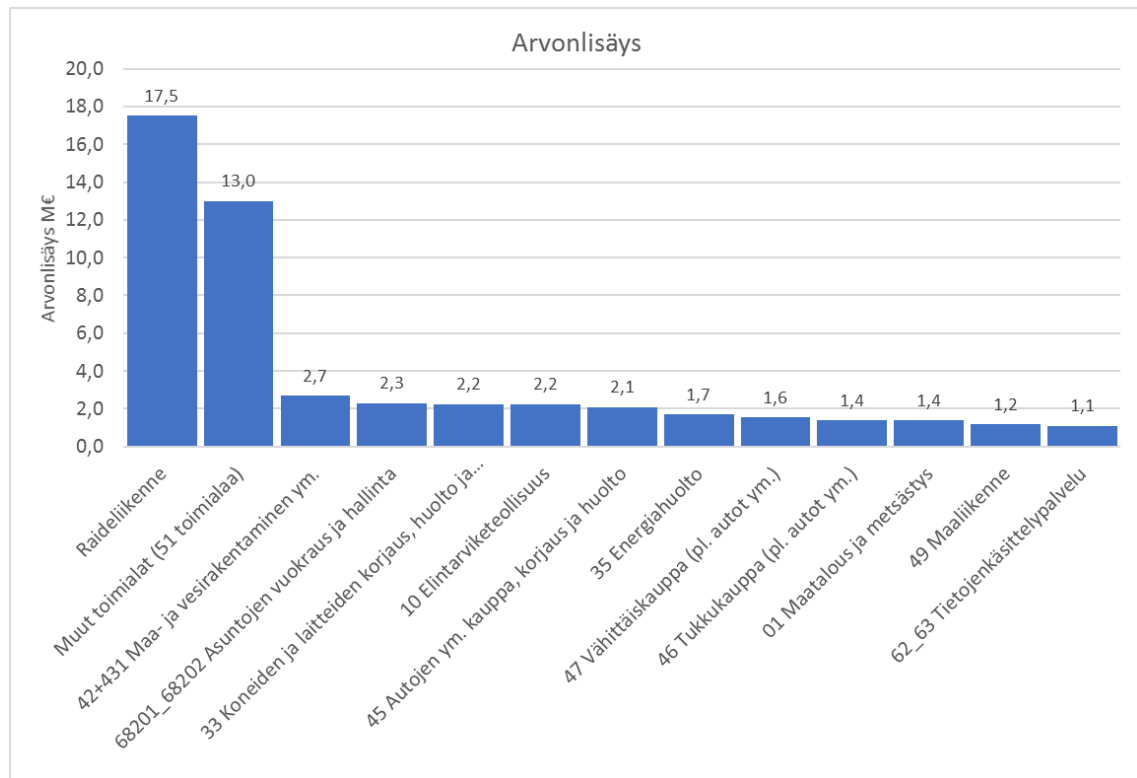
Kaikista Suomeen muodostuvista aluetalousvaikutuksista Seinäjoki-Tampere raideyhteydestä (sis. suorat vaikutukset, tuotannon kerrannaisvaikutukset sekä kulutuksen kerrannaisvaikutukset), suurimmat vaikutukset ovat suorat vaikutukset raideliikenteeseen. Tämän lisäksi syntyy muille toimialoille merkittäviä kerrannaisvaikutuksia (kuvat 3-3, 3-4, 3-5 ja 3-6).



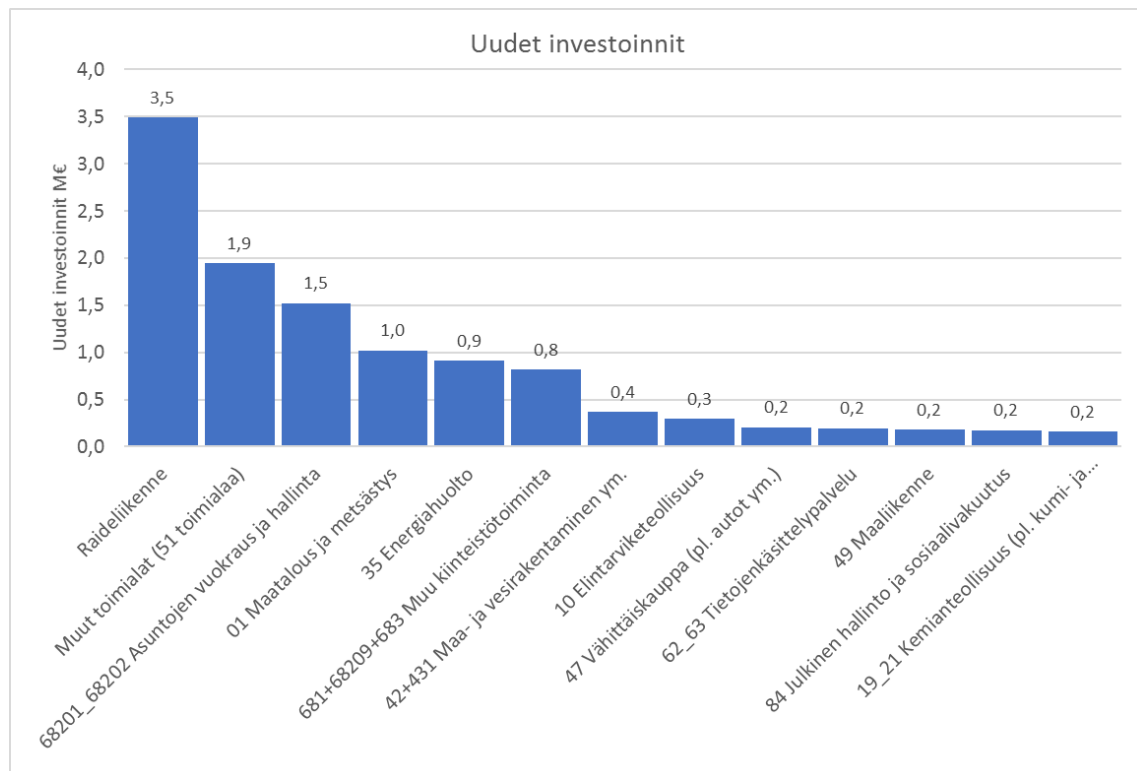
Kuva 3-3. Seinäjoki-Tampere raideyhteydestä muodostuvat työllisyysvaikutukset Suomessa.



Kuva 3-4. Seinäjoki-Tampere raideyhteydestä muodostuvat vaikutukset kokonaistuotokseen Suomessa.



Kuva 3-5. Seinäjoki-Tampere raideyhteydestä muodostuvat vaikutukset arvonlisäykseen Suomessa.



Kuva 3-6. Seinäjoki-Tampere raideyhteydestä muodostuvat vaikutukset uusiin investointeihin Suomessa.

4. RAKENTAMISEN AIKAISET ALUETALOUSVAIKUTUKSET

4.1 Lähtöoletukset

Tarkastelussa käytetyt lähtöoletukset rakentamisen aikaisille kustannuksille ovat olleet Tampere-Seinäjoki-Oulu-Kemi-Tornio -rata strategiakortin (21.1.2019) mukaiset lähtötiedot, missä on esitetty paras saatavilla oleva tieto kaksoisraiteen rakentamisen kustannuksista. Strategiakortin mukaan yhteysvälin kehittämistarpeet ja kustannukset (MAKU 130, 2010=100) koostuvat seuraavasti:

- Tampere-Ylöjärvi -lisäraide (130 M€)
- Ylöjärvi-Seinäjoki -välin kaksoisraide, toteutus mahdollinen vaiheittain (keskimääräisellä km-kustannuksella 750 M€)
- Tampere-Seinäjoki turvalaitteiden uusiminen (70 M€)

Tampere-Seinäjoki-Oulu-Kemi-Tornio -rata strategiakortin, mukaan Tampereen ja Seinäjoen välillä on tarve turvalaitteiden uusimiselle, koska nykyinen järjestelmä on tullut elinkaarensa päähän ja on häiriöaltis. Turvalaitteet katsotaan tässä osaksi ratahanketta. Mallinnuksissa otettiin myös huomioon kustannusarvioiden epävarmuus käyttämällä vaihteluväliä +/- 5 %, jolloin aluetalousvaikutuksille saatiin muodostettua vaihteluväli. Rakentamisen aikana arvioitiin yhtenä kokonaisuutena, jolloin kaikki tulokset kuvaavat vaikutuksia aluetalouteen koko ajanjaksolta, ottamatta kantaa vuosittaisiin vaikutuksiin.

4.2 Tulokset

Rakentamisen aikana syntyy suoria työllisyysvaikutuksia ja kerrannaisvaikutusten kautta muita työllisyysvaikutuksia. Työllisyysvaikutukset ovat kokonaisuudessaan 15 870 – 17 540 henkilötyövuotta. Tästä määrästä Etelä-Pohjanmaalle kohdistuu 8 310 – 9 190 henkilötyövuotta ja muualle Suomeen 7 560 – 8 350 htv.

Kaksoisraiteen rakentamisen investoinnin on lähtöaineistossa arvioitu olevan noin 950 miljoonaa euroa turvalaitteiden kanssa. Tämä investointi synnyttää uutta kysyntää ja liikevaihtoa niin Etelä-Pohjanmaalla kuin myös muuallakin Suomessa. Uuden kysynnän määrä tulee olemaan rakentamisaikana jopa 2,8 kertainen alkuperäiseen investointiin nähden ja kaksoisraiteen rakentamisen seurauksena kokonaistuotos kasvaa koko Suomessa yhteensä noin 2,6 – 2,8 miljardia euroa. Kokonaistuotoksen kasvusta noin 51 % muodostuu Etelä-Pohjanmaalla ja loput

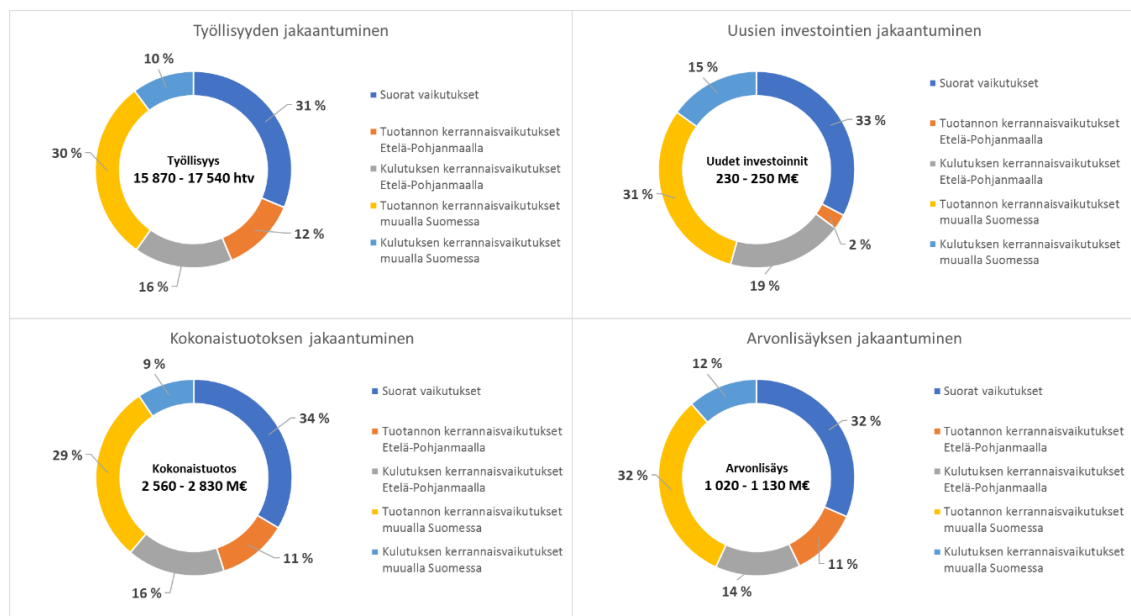
49 % muualla Suomessa. Samanaikaisesti Suomen bruttokansantuote (BKT) kasvaa noin 1,1 – 1,2 miljardia euroa, mikä vastaa 0,5 – 0,6 % koko Suomen BKT:stä ja 17,4 – 19,3 % Etelä-Pohjanmaan BKT:stä. Kaksoisraiteen rakentamiseksi yritysten ja eri toimialojen tulee investoida omaan toimintaansa, jotta niillä on mahdollista vastata rakentamisesta syntyvään uuteen kysyntään. Uusia investointeja syntyy alkuperäisen 950 miljoonan euron kaksoisraideinvestoinnin lisäksi noin 230 – 250 miljoonan euron arvosta. Rakentamisen aikana investoinnista muodostuvan taloudellisen toiminnan arvonlisäys ylittää alkuperäisen investoinnin suuruuden ja arvonlisäystä muodostuu 1,13 kertaisesti alkuperäiseen investointiin nähden. Rakentamisen aikana verotuloja muodostuu yhteisöveroista, kiinteistöveroista, kunnallisveroista, arvonlisäveroista sekä tuote- ja tuotantoveroista, joita yhteensä maksetaan noin 417 – 461 miljoonaa euroa.

Rakentamisajan keskeiset tulokset on kuvattu +/- 5 % vaihteluvälillä kuvassa 4-1.

Kaksoisraiteen rakentamisaikaiset vaikutukset aluetalouteen (investointi 950 M€)		
	Työllisyys	+/-
	Kasvaa on noin 16 702 henkilötyövuotta • Etelä-Pohjanmaa 8 750 htv • Muu Suomi 7 952 htv	Koko Suomi 835 henkilötyövuotta • Etelä-Pohjanmaa 437 htv • Muu Suomi 398 htv
	Kokonaistuotos (liikevaihto)	+/-
	Kasvaa 2,7 miljardia € • Etelä-Pohjanmaa 1 379 M€ • Muu Suomi 1 314 M€	Koko Suomi 135 miljoonaa € • Etelä-Pohjanmaa 1 450 M€ • Muu Suomi 1 380 M€
	Bruttokansantuote	+/-
	Kasvaa 1,1 miljardia € • 18,3 % Etelä-Pohjanmaan BKT:sta • 0,5 % koko Suomen BKT:sta	Koko Suomi 57 miljoonaa €
	Uudet investoinnit	+/-
	244 miljoonaa €	12 miljoonaa €
	Verot	+/-
	Verotulot yhteensä 439 miljoonaa € —Yhteisöverot 38 M€ —Kiinteistöverot 7 M€ —Kunnallisverot 105 M€ —Arvonlisäverot 227 M€ —Tuote- ja tuotantoverot 61 M€	Koko Suomi 22 miljoonaa € —Yhteisöverot 2 M€ —Kiinteistöverot 0,4 M€ —Kunnallisverot 5 M€ —Arvonlisäverot 11 M€ —Tuote- ja tuotantoverot 3 M€
	Tunnusluvut	
	—Arvonlisäys / alkuperäinen investointi 1,13 —Kokonaistuotos / alkuperäinen investointi 2,83 —Uudet investoinnit / alkuperäinen investointi 0,26	

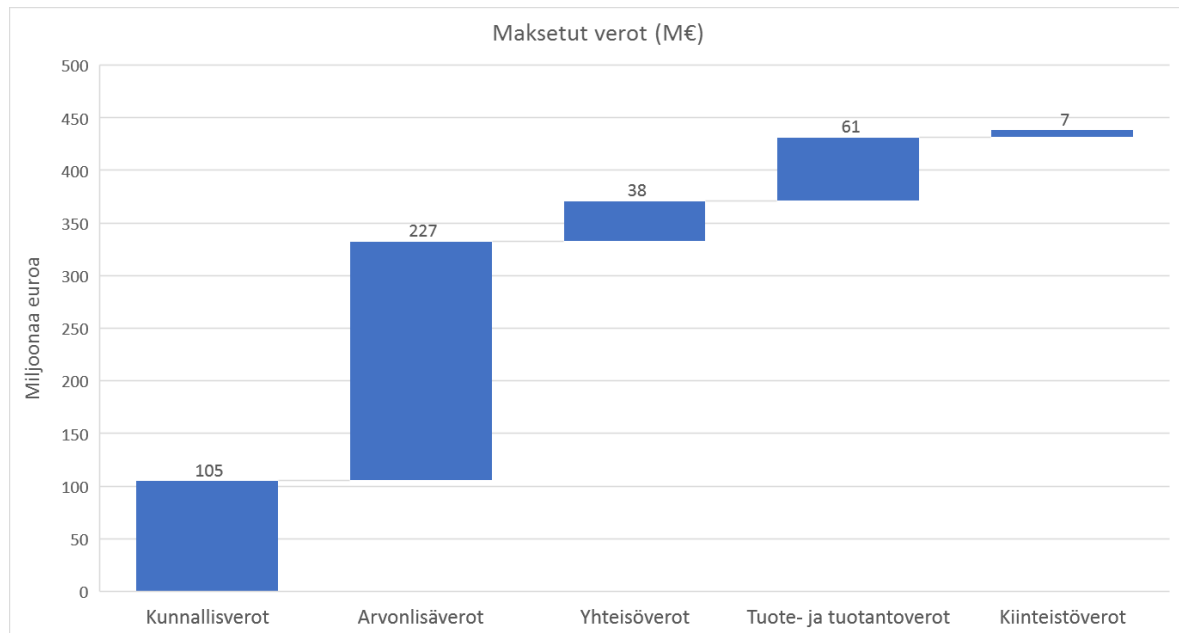
Kuva 4-1. Yhteenveto keskeisistä tuloksista rakentamisen aikana. Investointi: Tampere-Ylöjärvi -lisäraide 130 M€, Ylöjärvi-Seinäjoki -välin kaksoisraide 750 M€ ja Tampere-Seinäjoki turvalaitteiden uusiminen 70 M€.

Aluetalousvaikutukset jakaantuvat maantieteellisesti Etelä-Pohjanmaalle ja muualla Suomeen sekä suoriin että tuotannon ja kulutuksen kerrannaisvaikutuksiin kuvan 4-2 mukaisesti.



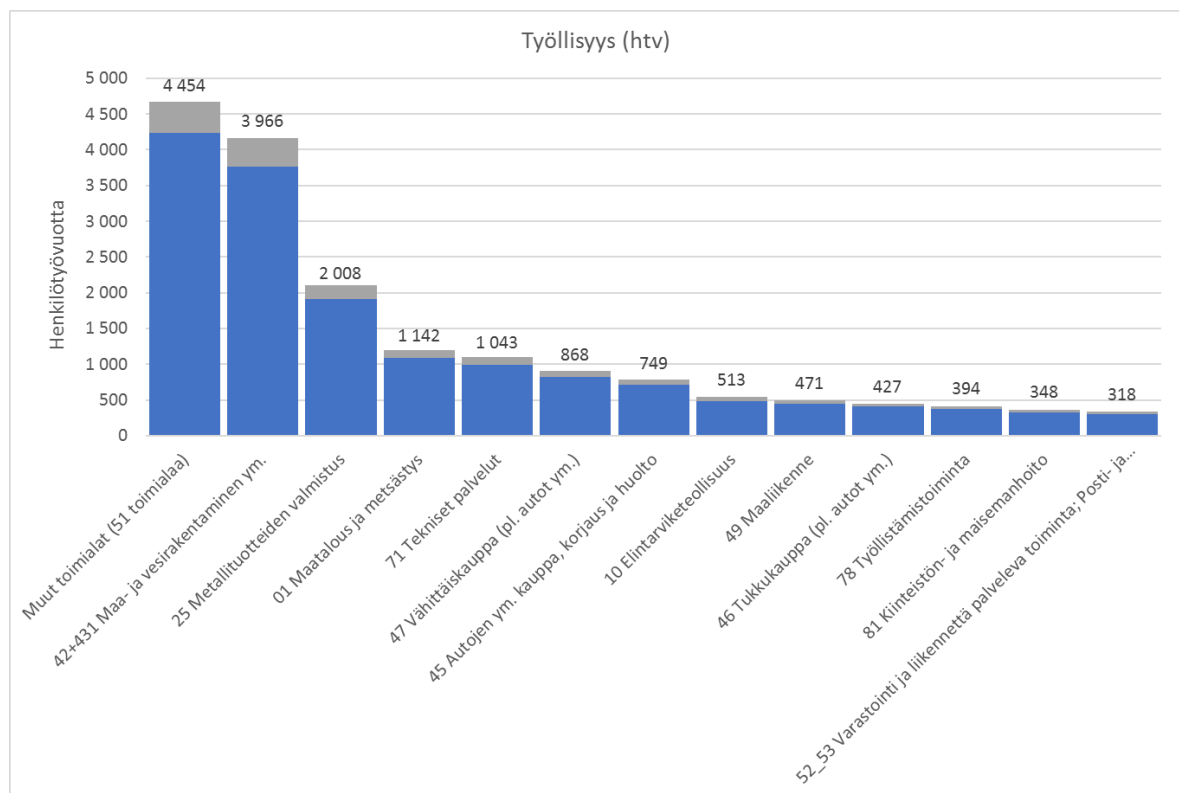
Kuva 4-2. Aluetalousvaikutusten maantieteellinen jakaantuminen sekä jakaantuminen suoriin ja tuotannon ja kulutuksen kerrannaisvaikutuksiin.

Kuvassa 4-3 on esitetty rakentamisvaiheen verokertymä verotyypeittäin Suomessa. Verokertymä on esitetty minimi ja maksimikertymän välisenä keskiarvona. Verokertymän jakaantuminen alueittain noudattaa kuvan 4-2 mukaista jakaumaa.

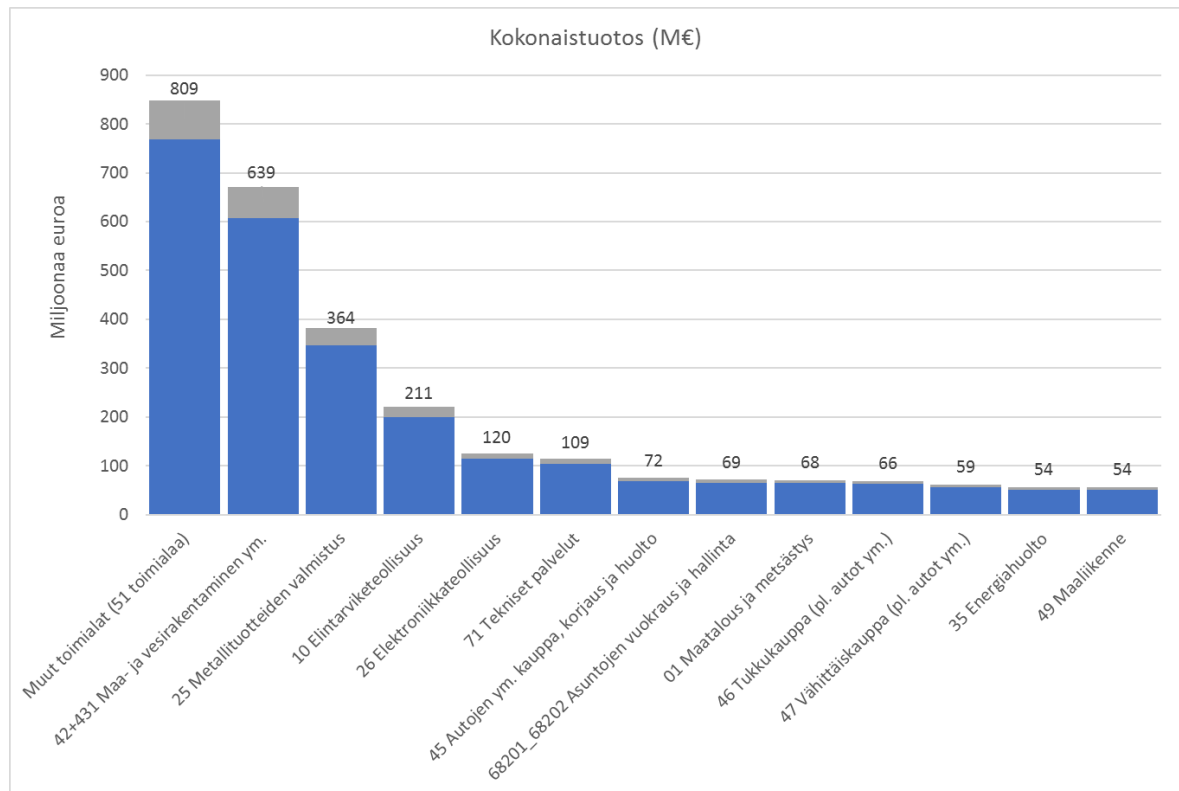


Kuva 4-3. Rakentamisaikainen verokertymä verotyypeittäin Suomessa.

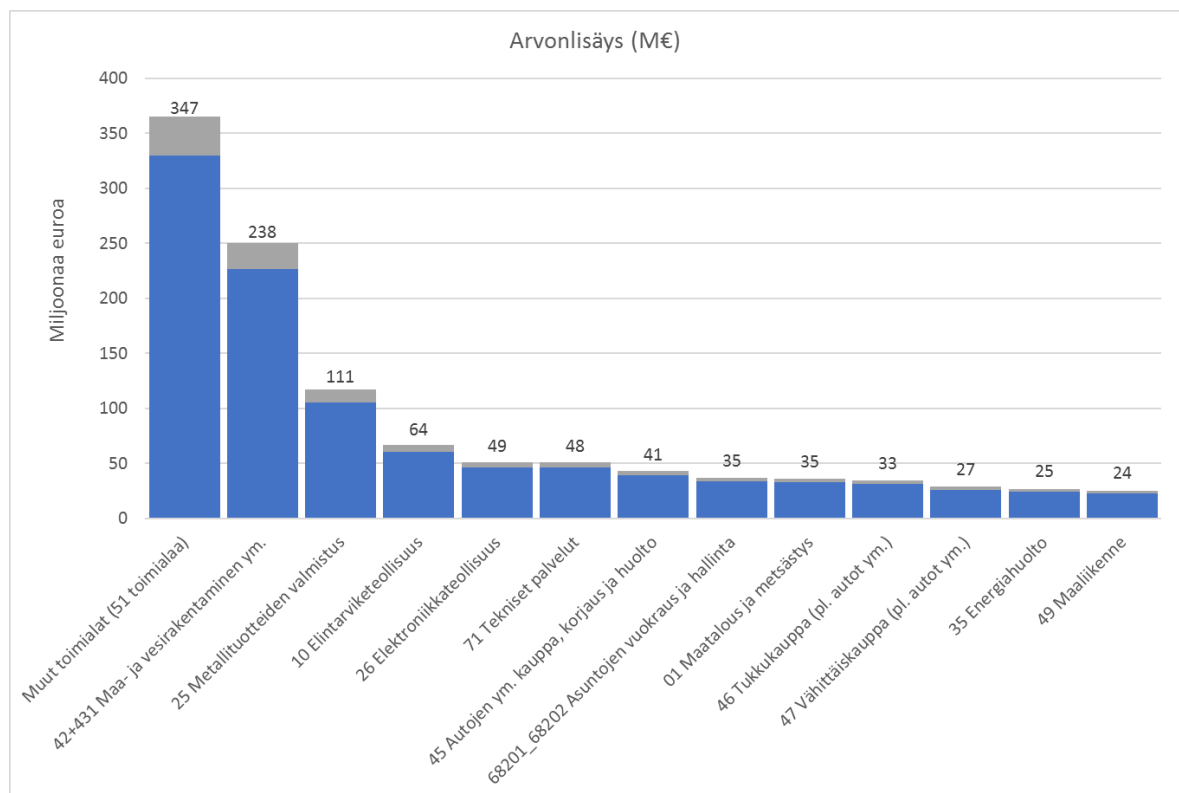
Kaikki aluetalousvaikutukset mallinnettiin 63 toimialan tarkkuudella Etelä-Pohjanmaalla ja muualla Suomessa. Syntyvät aluetalousvaikutukset vaihtelevat toimialoittain. Suurimpia yksittäisille toimialoille kohdistuvia aluetalousvaikutuksia on kuvattu kuvissa 4-4, 4-5, 4-6 ja 4-7.



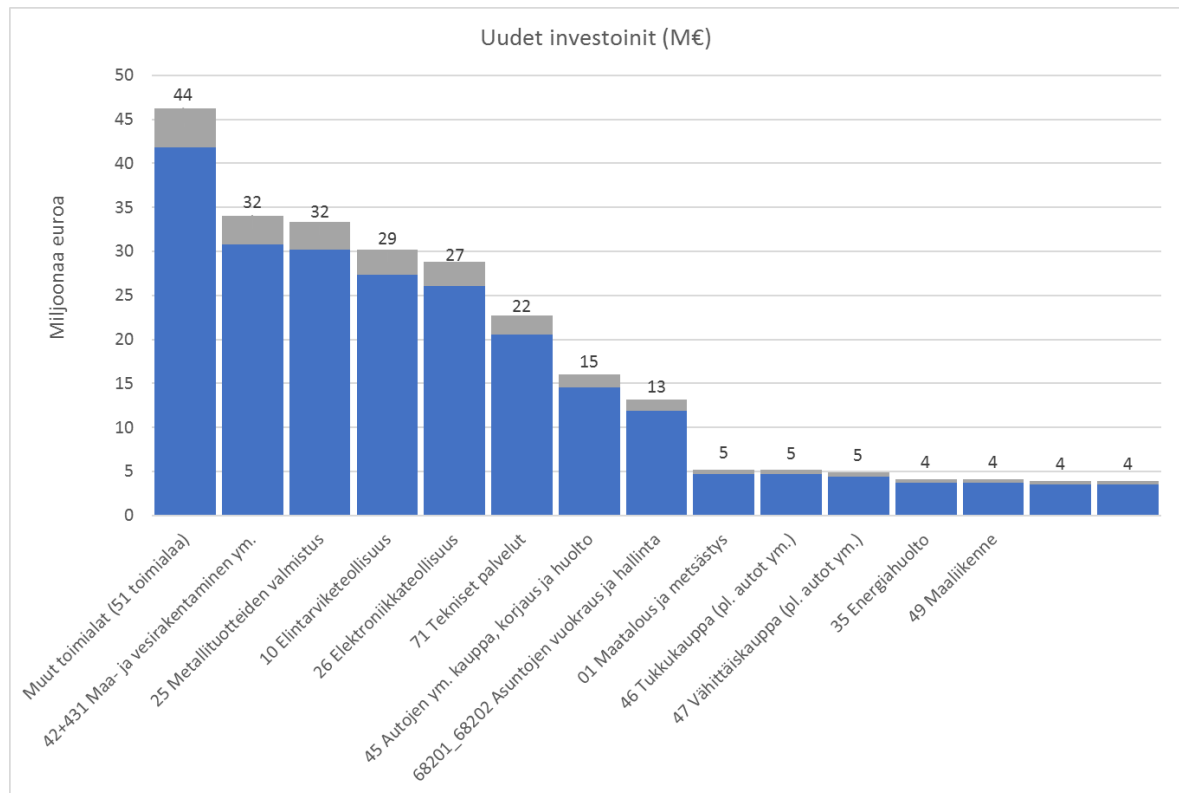
Kuva 4-4. Rakentamisaikaiset työllisyysvaikutukset Suomessa. Sininen osa on minimi, harmaa osa on maksimi ja lukuarvo kuvaa minimin ja maksimin keskiarvoa.



Kuva 4-5. Rakentamisaikaiset vaikutukset kokonaistuotokseen Suomessa. Sininen osa on minimi, harmaa osa on maksimi ja lukuarvo kuvaa minimin ja maksimin keskiarvoa.



Kuva 4-6. Rakentamisaikaiset vaikutukset arvonlisäykseen Suomessa. Sininen osa on minimi, harmaa osa on maksimi ja lukuarvo kuvaa minimin ja maksimin keskiarvoa.



Kuva 4-7. Rakentamisaikaiset vaikutukset uusiin investointeihin Suomessa. Sininen osa on minimi, harmaa osa on maksimi ja lukuarvo kuvaa minimin ja maksimin keskiarvoa.

5. KÄYTÖN AIKAISET ALUETALOUSVAIKUTUKSET

5.1 Lähtöoletukset

Käytönaikana aluetalousvaikutuksia syntyy kaksoisraiteen käytöstä ja sen vaikutuksista muihin liikennemuotoihin. Käytönaikaisissa aluetalousvaikutuksissa muuttuvana lähtötietona toimi tiedot liikennemääristä ja -ennusteista. Valtakunnallisten liikenne-ennusteiden mukaan vuonna 2030 Tampere – Parkano välillä tullaan tekemään noin 3 315 000 matkaa ja Parkano – Seinäjoki välillä noin 3 250 000 matkaa. Kaksoisraide mahdollistaa rautatieliikenteen markkinaosuuden nostaminen nykyisestä 5 %:sta 8 %:iin, jolloin se tarkoittaa noin 1,5 miljoonan matkustajan lisäystä molemmilla yhteysväleillä. Samanaikaisesti tieliikenteen suoritteet vähenevät kaksoisraiteen seurauksena.

Mallinnuksessa käytettiin oletusta, että raideliikenne korvaa tieliikennettä yhteysvälillä Seinäjoki – Tampere. Vähenevän tieliikennesuoritteiden osalta huomioitiin myös kulkutapajakauma. Viimeisimpien tavaraliikenne-ennusteiden perusteella tavaraliikenteen määrän ei oleteta muuttuvan merkittävästi kaksoisraiteen takia.

Mallinnuksissa otettiin huomioon kustannusten ja liikennemääräennusteiden epävarmuus käyttämällä vaihteluväliä +/- 5 %, jolloin aluetalousvaikutuksille saatiin muodostettua vaihteluväli. Käytönaikaiset vaikutukset diskontattiin 3,5 % korkokannalla 30 vuoden käytölle.

5.2 Tulokset

Käytönaikaiset vaikutukset työllisyyteen vaihtelevat merkittävästi niin toimialoittain kuin alueittainkin. Kokonaisuutena työllisyysvaikutukset, 30 vuoden käytönajalta, tulevat olemaan noin 2 430 – 2 680 henkilötyövuotta vähemmän kuin tilanteessa, että liikkumisen tarve katettaisiin tieliikenteessä. Jos työllisyysvaikutukset jakaantuisivat tasaisesti 30 vuoden tarkasteluajanjaksoille, olisi vuosittainen työvoiman tarve noin 80 – 90 henkilötyövuotta vähemmän kuin tilanteessa ilman kaksoisraidetta. Tämä työvoimantarve on pois tieliikenteen arvoketjusta mutta samanaikaisesti työvoimaa vapautuu muille toimialoille. Käytön aikana (30 v.) työllisyysvaikutukset Etelä-Pohjanmaalla tulevat olemaan noin 570 – 630 henkilötyövuotta enemmän kuin tilanteessa ilman kaksoisraidetta. Työpaikkoina tämä tarkoittaa noin 20 uutta työpaikkaa.

Käytön aikana tieliikenteen suoritteiden vähentymisen seurauksena kysyntä laskee koko arvoketjussa Suomentasolla noin 170 – 190 miljoonaa euroa. Myös kysynnän muutoksissa ja kokonaistuotoksen määrässä alueellisesti ja toimialoittain on suuria eroja. Kokonaistuotoksen muutos käytönaikana on noin -19 % kokonaisinvestoinnin suuruudesta. Vaikutukset BKT:hen koko Suomen tasolla tulee olemaan noin -0,1 % verrattuna nykyiseen BKT:n määrään. Vaikka Kokonaistuotos ja työllisyys vähenee käytönaikana verrattuna tilanteeseen, että liikkumisen tarve katettaisiin tieliikenteen ratkaisulla, syntyy koko Suomen tasolla uusia investointeja noin 7 miljoonan euron edestä enemmän kuin edellä kuvatussa tilanteessa.

Käytönaikana nykyisillä verokannoilla ja verotettavilla kohteilla verotuloja kertyisi noin 100 – 110 miljoonaa euroa vähemmän kuin vertailutilanteessa. Käytönaikaisia verotuloja tarkasteltaessa tulee kuitenkin huomioida, että verotusta on esitetty muutettavan vähäpäästöisempiä ratkaisuja kannustavaksi ja edistäväksi, jolloin liikenteen verotuksessa ja verokannoissa voi tulla merkittäviäkin uudistuksia 30 vuoden tarkasteluajanjakson aikana.

Käytönajan keskeiset tulokset on kuvattu +/- 5 % vaihteluvälillä kuvassa 5-1.

Kaksoisraiteen käytön aikaiset vaikutukset aluetalouteen (investointi 950 M€)		
	Työllisyys	+/-
	Laskee on noin 2 556 henkilötyövuotta • Etelä-Pohjanmaa +601 htv • Muu Suomi -3 156 htv	Koko Suomi 128 henkilötyövuotta • Etelä-Pohjanmaa 30 htv • Muu Suomi 158 htv
	Kokonaistuotos (liikevaihto)	+/-
	Laskee 176 miljoonaa € • Etelä-Pohjanmaa +639 M€ • Muu Suomi -816 M€	Koko Suomi 9 miljoonaa € • Etelä-Pohjanmaa 32 M€ • Muu Suomi 41 M€
	Bruttokansantuote	+/-
	Laskee 175 miljoonaa € • 18,3 % Etelä-Pohjanmaan BKT:sta • 0,5 % koko Suomen BKT:sta	Koko Suomi 9 miljoonaa €
	Uudet investoinnit	+/-
	7 miljoonaa €	0,4 miljoonaa €
	Verot	+/-
	Verotulot yhteensä -106 miljoonaa € —Yhteisöverot -24 M€ —Kiinteistöverot 2 M€ —Kunnallisverot -3 M€ —Arvonlisäverot -69 M€ —Tuote- ja tuotantoverot -12 M€	Koko Suomi 5 miljoonaa € —Yhteisöverot 1,2 M€ —Kiinteistöverot 0,1 M€ —Kunnallisverot 0,1 M€ —Arvonlisäverot 3,4 M€ —Tuote- ja tuotantoverot 0,6 M€
	Tunnusluvut	
	—Arvonlisäys / alkuperäinen investointi -0,17 —Kokonaistuotos / alkuperäinen investointi -0,19 —Uudet investoinnit / alkuperäinen investointi 0,01	

Kuva 5-1. Yhteenveto keskeisistä tuloksista käytön aikana. Investointi: Tampere-Ylöjärvi -lisäraide 130 M€, Ylöjärvi-Seinäjoki -välin kaksoisraide 750 M€ ja Tampere-Seinäjoki turvalaitteiden uusiminen 70 M€.

Käytön ajan aluetalousvaikutukset muodostuvat kaksoisraiteen synnyttämistä positiivisista aluetalousvaikutuksista sekä vähenevän henkilöautoliikenteen synnyttämistä negatiivisista aluetalousvaikutuksista. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että rataverkoston kehittäminen ja kehittyminen lisää raideliikenteen käyttöastetta ja synnyttää samalla uutta taloudellista toimeliaisuutta. Samanaikaisesti tieliikenne ja erityisesti henkilöautoliikenne vähenevät, kun osa tienkäyttäjistä siirtyy käyttämään raideliikennettä. Vähentynyt henkilöautoliikenne vähentää myös kysyntää muilla henkilöautoliikenteeseen läheisesti sidoksissa olevilla toimialoilla, kuten mm. polttoaineiden jakelussa, autojen korjauksessa ja huollossa sekä autokaupassa.

Aikaisemmissa selvityksissä on nostettu esiin, että liikenteen siirtyessä maantieltä raiteille, matkan estevaikutus vähentyy, jolloin tehtävien matkojen määrä ja suorite voi kasvaa myös nettona. Tätä ei kuitenkaan ole huomioitu tehdyssä tarkastelussa, koska sen mallintamiseksi ei ollut käytettävissä riittävästi lähtötietoja. Jos matkojen määrä ja suorite kasvaa myös nettona kaksoisraiteen seurauksena, olisivat vähenevät aluetalousvaikutukset pienemmät, koska raideliikenne ei korvaisi niin paljon tieliikennettä kuin lähtöoletuksissa on arvioitu.

Taulukossa 5-1 on esitetty käytön aikaiset vaikutukset eroteltuna erikseen kaksoisraiteen vaikutus aluetalouteen sekä tieliikenteen suoritevähennyksen vaikutus aluetalouteen.

Taulukko 5-1. Käytönajan vaikutukset jaoteltuna kaksoisraiteen lisäävään kysyntään muille toimialoille sekä vähentyvän tieliikenteen vähenevään kysyntään muille toimialoille. Investointi: Tampere-Ylöjärvi -lisäraide 130 M€, Ylöjärvi-Seinäjoki -välin kaksoisraide 750 M€ ja Tampere-Seinäjoki turvalaitteiden uusiminen 70 M€.

Muuttuja	Kaksoisraide		Tieliikenteen suoritevähenemä		Yhteensä	
	Muutos	+/-	Muutos	+/-	Muutos	+/-
Työllisyys (htv)	10 768	538	-13 324	666	-2 556	128
Etelä-Pohjanmaa	7 691	385	-7 091	355	601	30
muu Suomi	3 076	154	-6 233	312	-3 156	158
Kokonaistuotos (M€)	3 221	161	-3 398	170	-176	9
Etelä-Pohjanmaa	2 303	115	-1 663	83	639	32
muu Suomi	919	46	-1 734	87	-816	41
Bruttokansantuote (M€)	1 475	74	-1 650	83	-175	9
Etelä-Pohjanmaan bkt:sta %	23,8 %		-26,6 %		-2,8 %	
Suomen bkt:sta %	0,6 %		-0,7 %		-0,1 %	
Uudet investoinnit (M€)	313	16	-306	15	7	0,4
Verotulot (M€)	504	25	-609	30,5	-106	5
Yhteisöverot	42	2,1	-66	3,3	-24	1,2
kiinteistöverot	12	0,6	-10	0,5	2	0,1
Kunnallisverot	146	7,3	-149	7,4	-3	0,1
Arvonlisäverot	227	11,3	-295	14,8	-69	3,4
Tuote- ja tuotantoverot	77	3,9	-89	4,5	-12	0,6
Tunnusluvut						
Arvonlisäys / alkuperäinen investointi	1,47		-1,64		-0,17	
Kokonaistuotos / alkuperäinen investointi	3,39		-3,58		-0,19	
Uudet investoinnit / alkuperäinen investointi	0,33		-0,32		0,01	

6. KOKONAISVAIKUTUKSET ALUETALOUTEEN

6.1 Kokonaisvaikutukset

Kaksoisraiteen kokonaisvaikutukset saadaan selville, kun lasketaan yhteen rakentamisaikaiset ja käytön aikaiset vaikutukset. Kokonaisvaikutuksia tarkasteltaessa niin euromääräiset kuin työpaikkavaikutuksetkin ovat merkittäviä. Kokonaisvaikutusten keskeiset tulokset on kuvattu +/- 5 % vaihteluvälillä kuvassa 6-1.

Kaksoisraiteen kokonaisvaikutukset aluetalouteen (investointi 950 M€)		
	Työllisyys	+/-
	Kasvaa on noin 14 146 henkilötyövuotta • Etelä-Pohjanmaa 9 350 htv • Muu Suomi 4 796 htv	Koko Suomi 707 henkilötyövuotta • Etelä-Pohjanmaa 468 htv • Muu Suomi 240 htv
	Kokonaistuotos (liikevaihto)	+/-
	Kasvaa 2,5 miljardia € • Etelä-Pohjanmaa 2 019 M€ • Muu Suomi 495 M€	Koko Suomi 126 miljoonaa € • Etelä-Pohjanmaa 101 M€ • Muu Suomi 25 M€
	Bruttokansantuote	+/-
	Kasvaa 1,0 miljardia € • 18,3 % Etelä-Pohjanmaan BKT:sta • 0,5 % koko Suomen BKT:sta	Koko Suomi 48 miljoonaa €
	Uudet investoinnit	+/-
	251 miljoonaa €	13 miljoonaa €
	Verot	+/-
	Verotulot yhteensä 333 miljoonaa € — Yhteisöverot 15 M€ — Kiinteistöverot 9 M€ — Kunnallisverot 103 M€ — Arvonlisäverot 159 M€ — Tuote- ja tuotantoverot 48 M€	Koko Suomi 27 miljoonaa € — Yhteisöverot 0,7 M€ — Kiinteistöverot 0,4 M€ — Kunnallisverot 5,1 M€ — Arvonlisäverot 7,9 M€ — Tuote- ja tuotantoverot 2,4 M€
	Tunnusluvut	
	— Arvonlisäys / alkuperäinen investointi 0,96 — Kokonaistuotos / alkuperäinen investointi 2,65 — Uudet investoinnit / alkuperäinen investointi 0,26	

Kuva 6-1. Yhteenveto keskeisistä tuloksista käytön aikana. Investointi: Tampere-Ylöjärvi -lisäraide 130 M€, Ylöjärvi-Seinäjoki -välin kaksoisraide 750 M€ ja Tampere-Seinäjoki turvalaitteiden uusiminen 70 M€.

Rakentamisaikaisiin investointikustannuksiin suhteutetut vaikutukset ovat varsin suuret kaksoisraiteella ja rakentamisen sekä käytönaikana syntyy yhteensä uutta kysyntää 2,65 kertaisesti alkuperäisen investoinnin verran. Kaksoisraiteen seurauksena alueelle ja koko Suomeen tulee myös positiivinen talouden kierre ja uusia investointeja syntyykin 0,26 kertaisesti alkuperäisen investoinnin lisäksi (noin 240 – 260 miljoonan euron arvosta).

Kaksoisraiteen vaikutukset liikennemarkkinoihin tulevat myös olemaan merkittävät, sillä tehtävien matkojen nettomäärän ja -suoritteen pysyessä samalla tasolla, henkilöautoliikenteen suoritevähenemä tulee olemaan noin 4 600 miljoonaa kilometriä koko tarkasteluajanjakson aikana. Tämä henkilöautoliikenteen suoritelmäärän vähenemä johtuu lisääntyneestä raideliikenteen käytöstä.

Henkilöautosuoritteen vähenemä vaikuttaa myös liikenteen kasvihuonekaasupäästöihin. Junaliikenteen käytönaikaisesta energiankulutuksesta ei synny suoria kasvihuonekaasupäästöjä muuta kuin taajamajunista, jotka toimivat polttomoottorilla. Sähkökäyttöiselle liikenteelle voidaan

kuitenkin laskea sähköntuotannon aiheuttamat päästöt. Hyödyntämällä VTT:n LIPASTO-yksikköpäästötietokannan tietoja eri kulkuneuvoille ja kulkumuodoille sekä tilastokeskuksen energiantuotannon yksikköpäästötietoja, saadaan arvioitua kaksoisraiteen vaikutusta alueen kasvihuonekaasupäästöihin. Edellä kuvattujen tietokantojen sekä kilometrisuoritteiden perusteella kasvihuonekaasupäästöt vähenevät käytön aikana 30 vuoden tarkastelujaksolla yhteensä noin 4,81 Mt CO₂-ekv. Vuosittainen päästövähennys tulisi olemaan noin 160 288 t CO₂-ekv. /vuosi, mikä on 1,4 % kaikesta Suomessa liikenteen päästöistä vuonna 2017.

Kaksoisraiteen seurauksena kysyntä eri toimialoilla muuttuu ja alueen elinkeinorakenne muuttuu, jolloin osalle toimialoista syntyy positiivisia vaikutuksia ja osalle toimialoista muodostuu negatiivisia vaikutuksia. Raideliikenteen kehittämisellä on esimerkiksi erittäin merkittäviä vaikutuksia rakennusmarkkinoille. Rakentamisen aikana kaksoisraiteen uusi kysyntä rakentaminen -toimialalla kasvaa noin 610 – 670 miljoonaa euroa. Käytönaikana aluetalousvaikutukset rakentaminen -toimialalle ovat myös positiiviset, yhteensä noin 45 - 50 miljoonaa euroa koko tarkastelujakson aikana. Käytännössä rakentaminen -toimialalla aluetalousvaikutukset ovat seurausta raideliikenteen tarpeesta tehdä korjausrakentamista. Rakentaminen -toimialan kokonaiskysyntää vähentää vähentynyt henkilöautoliikenne ja sen aikaansaamat kerrannaisvaikutukset, jolloin rakentamisen tarve on vähäisempi kuin vertailutilanteessa ilman kaksoisraidetta.

Kaksoisraide voi myös mahdollistaa sujuvamman työvoiman liikkumisen Tampereen ja Seinäjoen välillä, jolloin työssäkäyntialueet laajenevat ja pendelöintikynnykset madaltuvat. Tämä voi heijastua aluerakenteellisina muutoksina.

Kokonaisuutena arvioitaessa elinkeinoelämän kilpailukykyä ja raideliikenteen kehityksen vaikutuksia siihen nähdään että nettovaikutukset ovat positiivisia aluetalouteen, mutta vaikutukset kohdistuvat useille eri toimialoille ja maantieteellisille alueille. Raideliikenteen kehityksen seurauksena myös toimialojen väliset vuorovaikutussuhteet sekä alueelliset elinkeinorakenteet muuttuvat samalla mukautuen uuteen toimintaan. Tällaisissa tilanteissa aina on ns. häviäjiä ja voittajia, jolloin yrityksen ja toimialan kokemat kilpailukykyvaikutukset ovat yrityskohtaisia. Toimialarakenne kehittyy markkinataloudessa markkinoilla olevan kysynnän ja tarjonnan mukaisesti, jolloin voidaan olettaa, että alueen elinkeinorakenne muuttuu ja sopeutuu sen mukaisesti, kun toimialojen ja yritysten tuotteille ja palveluille on kysyntää.

6.2 Tuloksissa huomioitava

Tämä vaikutusselvitys keskittyy pelkästään edellä kuvatulla tavalla hankkeen rakentamisen ja käytön aikaisiin aluetalousvaikutuksiin. Käytönaikaisia verotuloja tarkasteltaessa tulee huomioida, että verotusta on esitetty muutettavan vähäpäästöisempiä ratkaisuja kannustavaksi ja edistäväksi, jolloin liikenteen verotuksessa ja verokannoissa tulee todennäköisesti tapahtumaan merkittäviäkin uudistuksia 30 vuoden tarkasteluajanjakson aikana, millä tulee olemaan positiivista merkitystä käytön aikaisiin aluetalousvaikutuksiin.

Päätöksentekoon vaikuttavat muutkin tekijät kuin mitä aluetalousvaikutuksiin sisältyy. Näitä ovat mm. agglomeraatiovaikutukset (ns. kasautumisilmiö ja siitä johtuvat elinkeinovaikutukset), vaikutukset kaupunkikehityksen edellytyksiin ja maankäyttöön, vaikutukset maan arvon kehitykseen, vaikutukset seutujen ja alueiden kilpailukykyyn, vaikutukset päästöihin ja päästöjen kerrannaisvaikutuksiin, muut ympäristövaikutukset ja niiden kerrannaisvaikutukset sekä vaikutukset työmarkkina-alueisiin ja työvoiman liikkuvuuteen. Tämän vuoksi käytön aikaisia vaikutuksia ei pidä lukea kaksoisraiteen käytön aikaisina kokonaisvaikutuksina.