



Laajan metropolialueen kehittäminen Suomessa – Helsingin ja Turun välinen tunnin juna – tutkimuksen päätulokset

- Tunnin junan oikorata lyhentää junamatkaa Helsingistä Turkuun 40 kilometriä ja matka-ajan tuntiin Kupittaa ja Pasilan välillä.
- Aikasäästöt, sujuva liikenne ja vähäisemmät hiilidioksidipäästöt tuovat vuosittaisia hyötyjä 30 miljoonaa €. Junalla matkustaminen kasvaa 40 % noin miljoonaan matkaan vuodessa.
- Uutta inhimillistä ja aineetonta pääomaa luovat työpaikat ovat vielä merkittävämpi tekijä investoinneille tuottaen arviolta 40–50 milj. € vuodessa.
- Liikenneviraston alustavissa arvioissa kaksiraiteisen radan kustannukset ovat 1.5 mrd. €, josta EU tukia on saatavissa 20–30%, kun raide on osa Euroopan ydinverkkokäytävää Tukholma-Pietari.
- 80 milj. € vuosittaisilla tuotoilla infrastruktuuri-investoinnit kaksiraiteiseen tunnin junaan rahoittaisivat itsensä 20 vuodessa.
- Väestöennusteiden mukainen alueen väestönkasvu tuo kerrannaisvaikutuksia, jotka lisäävät tunnin junan kannattavuutta entisestään.

Tunnin junan taustaa

Oikoradan rakentaminen Helsingin ja Turun välillä on vanhimpia sodanjälkeisiä rautatieverkon parantamissuunnitelmia. 1970-luvulla suurteollisuuden kuljetustarpeet sanelivat raitainvestoinnit Pohjanmaalle ja Itä-Suomeen. Tulevaisuuden Suomen talouskasvu perustuu yhä selvemmin osaamiseen. Ydinalueelle pendelöivien määrä on 40 prosenttia työllisistä Helsingin ja Turun seuduilla. Pitkän matkan pendelöijä on lisäksi 8000 Helsinki-Turku ratakäytävällä ja määrä kaksinkertaistuisi tunnin junan vaikutuksesta myös Kaupunkitutkimuksen ja Strafrican selvityksessä ”Helsinki-Turku-ratakäytävän taloudelliset vaikutukset”.

Matka-ajan puolittuminen tuntiin Turun ja Helsingin välillä ja 40 km lyhyempi junayhteys on merkittävä liikenneinvestointi vahvistettaessa laajan metropolialueen kehittämistä, johon kuuluvat Helsingin, Turun ja Tampereen kasvualueet. Suunniteltu noin 155 km pitkä kaksiraiteinen ratayhteys Helsingin ja Turun välillä pysähtyy Salossa ja mahdollisesti myös Lohjalla.

Tunnin junan luoma työmarkkinoiden integraatio

Hankkeen keskeisimpänä tavoitteena on arvioida aluetaloudellisia vaikutuksia sen kautta kuinka tunnin juna vaikuttaa yritysten toimeliaisuuteen ja talouskasvuun. Perinteinen kustannus-hyötyanalyysi ottaa huomioon liikenne-investoinneissa parantuneiden liikenneyhteyksien tuomat aikasäästöt ja liikennöinnin kasvun tuomat suorat hyödyt palveluluiden tuottajille. Yli 250 km/h keskinopeuden junayhteyksien rakentaminen on kannattamatonta kun matkaetäisyydet ovat alle 200 km joten vaihtoehtona on nykyisten Pendolino-junien käyttäminen entistä tehokkaammin niin että junien keskinopeus nousisi 155 km/h nykyisestä 110 km/h.

Kasvanut työperäinen liikenne vuodesta 1999 on jo nyt luonut alueilla uutta inhimillistä ja aineetonta pääomaa ja tunnin junan hyödyt perustuvat laajan metropolialueen integroinnin voimistamiseen. Aineetonta pääomaa ovat tutkimus- ja kehitystoiminta, uusi informaatio- ja telekommunikaatio sekä johtamisen ja markkinointipainostusten tuottama lisäarvo. Näissä ammateissa työskentelevien määrä on kasvanut vuosien 1999–2014 aikana niin että työpaikan vaihdot vanhasta uuteen työpaikkaan ovat kasvaneet 2.7 % vuodessa. Uutta inhimillistä pääomaa luovat taasen muiden työntekijöiden työpaikanvaihdot kun myös työntekijät luovat työssä toimintaa, jolla on kestävä arvo. Tutkimuksen mukaan uutta aineetonta ja inhimillistä pääomaa syntyy vain työpaikan vaihdossa kun taas pitkään samassa työssä olleiden lisäarvo yritykselle taantuu. Työmarkkinoiden integraatio pidemmältä etäisyydeltä mahdollistaa myös erilaisen tiedon jakamisen.

Tutkimuksen mukaan pitkän matkan pendelöinnin kasvu lisää työpaikkaliikkuvuutta Varsinais-Suomen ja Länsi-Uusimaan suunnalta Helsinkiin 54 % ja Helsingin suunnalta Turun kaupunkiin 94 %, ks. taulukko 1. Nämä kasvuluvut on johdettu pendelöinnin 40 % kasvusta tunnin junan käyttöönoton myötä.

Tunnin junan luoma talouskasvu

Tutkimuksen mukaan uusi aineeton pääoma tuo 2/3 ja inhimillinen pääoma 1/3 vuotuisista 40–50 milj. € tuotoista työmarkkinoiden integraatiosta. Suurin osa hyödyistä 90 % tulee uusista työtehtävistä Helsingissä. Uusi inhimillinen pääoma olisi sinänsä merkittävämpi tekijä talouskasvulle kuin aineeton pääoma, koska työpaikanvaihtoja on kymmenkertainen määrä. Negatiivinen kehitys rakennemuutoksessa ns. luova tuho on kuitenkin vienyt kannattavimmat työpaikat. Hyviä työpaikkoja on siten syntynyt Helsingin seuduilla lähinnä aineettoman pääoman ammateissa finanssikriisin jälkeen vuodesta 2008.

Huomattavaa on, että uusissa liikenneolosuhteissa uusi työ ei välttämättä edellytä asuinkunnan vaihtoa tai päivittäistä pendelöintiä työpaikoille. Etenkin osaamisvaltaisimmissa työpaikoissa on tyypillistä, että merkittävä osa työajasta tehdään asiakkaiden parissa tai etätöinä. Nopea työpaikan saavutettavuus on kuitenkin erittäin tärkeä osa työn toteutusta.

Uuden osaamisen luomisen rinnalla perinteisen kustannus-hyötylaskelman tuomat hyödyt matkustusajan säästöissä ovat vähäisemmät 30 milj. € vuosittain. Näissä laskelmissa on mukana ympäristöystävällisyys eli vähäisemmät hiilipäästöt, jotka kokonaisuutena kannalta laskisivat lippujen hintaa 5 € matkalta. Aikaisemman kokemuksen perusteella suuret ja paljon julkisuutta saavat investoinnit liikenneyhteyksiin saavat useimmiten aikaan myös ennakoimattomia lisähyötyjä. Kun otetaan huomioon alueen väestön ennustettu kasvu ja uuden liiketoiminnan tarjoamat työpaikat työperäinen matkustus kasvaa vielä ennustettua merkittävämmän.

Talouskasvuvaikutukset ovat Kaupunkitutkimuksen ja Strafican selvityksen arvioiman 35–70 milj. € haarukan yläpäässä. Tutkimustulokset tukevat toisiaan kun nämä arviot perustuvat talouskasvun suurempaan nopeuteen kasvukeskuksissa kuten Helsingin seudulla. Tutkimus antaa samalla tukea sille että verkottuminen yritystoiminnassa voi tapahtua laajalla metropolialueella joka kattaa Helsingin, Turun ja Tampereen kasvukeskukset. Tunnin juna antaisi myös lisäpontta merkittäviin kaavoitus- ja rakennushankkeisiin Turku-Kupittaa-Skanssi-Itäharjun alueella Turussa ja Helsingin suunnalla. Maan arvonnousua voitaisiin käyttää hankkeen rahoituksessa.

Laajan metropolialueen kehittäminen Suomessa – Helsingin ja Turun välinen tunnin juna -aineistot ja tutkimus

Tutkimuksessa on merkittävänä apuna ollut Kaupunkitutkimuksen Seppo Laakso, joka on toimittanut hankkeelle pendelöintiaineistoja. Pendelöinnissä on käytetty Helsingin kaupungin suunnitteluviraston tilaamia ja Tilastokeskuksen työssäkäyntiaineiston perusteella arvioituja pendelöintiaineistoja ammattiryhmittäin ja toimialoitain. Tutkimuksessa arvioidut pendelöinnin muutokset perustuvat kustannus-hyötyanalyyysiin, jossa aikasäästöjen lisäksi otetaan huomioon kaksiraiteisen yhteyden tarjoamat uudet ratkaisut juna-aikatauluissa ja Pendolinojunien jatkuva käyttö ilman tunnin taukoja. Arviot pendelöinnin muutoksista eroavat jonkin verran Laakson ym. tutkimuksesta, koska laskelmat perustuvat kaavamaisesti alueiden matkavastukseen.

Työpaikkaliikkuvuus perustuu Elinkeinoelämän keskusliiton EK työntekijäaineistoon, johon on yhdistetty Suomen asiakastiedon tilinpäätösaineistot. Aineiston jäsenyritykset tuottavat 65 % yksityisen sektorin BKT:stä.

Lisäinformaatio:

Professori Hannu Piekkola, Vaasan yliopisto

Puh. 044 0244349

hannu.piekkola@uva.fi

Taulukko 1. Työpaikkavaihdot vuosittain 2000–2013 keskiarvojen perusteella ja ennustettu muutos tunnin junan ansiosta

Uuden työpaikan sijainti	Edellisen työpaikan yrityksen sijainti			
	Helsinki-Turku käytävä pl. Helsinki		Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen	
		Muutos %		Muutos %
Helsingin alue	318	54		
Turku kaupunki	101	8	118	94
Muu Turun seutukunta	48	5	28	9
Turun seutukunta radanvarsi	9	75	30	38
Salon seutukunta	15	30	33	8
Lohja	24	30	25	10
Vihti, Karkkila	4	20	12	5
Rantarata	37	5	37	0

Rantarata: Raaseporin seutukunta, Kirkkonummi, Inkoo, Siuntio

Taulukko 2. Tunnin junan vaikutus talouskasvuun työmarkkinoilla edellisen työpaikan alueen mukaan, milj. € (vuoden 2015 hinnoin)

Uuden työpaikan alue	Helsinki-Turku käytävä (pl. Helsinki)					Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen				
	Uusi HC		Uusi IC		Kaikki	Uusi HC		Uusi IC		Kaikki
	Luova tuho	Luova tuho	Luova tuho	Luova tuho		Luova tuho	Luova tuho			
Helsingin alue	22.8	-13.8	14.0	8.4	31.4
Turku kaupunki	0.5	0.1	0.2	0.1	0.9	1.5	-0.5	3.4	-1.2	3.1
Turun seutu	0.3	-0.1	0.1	0.0	0.2	0.0	0.0	0.2	0.0	0.1
Turku radanvarsi	0.4	0.3	0.0	0.4	1.1	0.1	-0.2	0.2	-0.1	0.0
Salon seutukunta	0.6	0.7	0.4	0.1	1.9	0.4	0.0	1.1	0.0	1.5
Lohja	0.2	-0.5	-0.1	0.0	-0.4	0.0	0.0	-0.1	0.0	-0.1
Vihti, Karkkila	-0.1	0.1	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Rannikkoseutu	0.2	0.0	0.1	0.1	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Yhteensä	24.9	-13.2	14.9	9.1	35.7	2.0	-0.7	4.7	-1.3	4.7

HC=inhimillinen pääoma, IC=aineeton pääoma, Luova tuho=rakennemuutos seuraten HC tai IC intensiivisten yritysten markkinaosuuden muutoksesta. Työpaikan vaihtoja Helsingin alueen sisällä ei ole otettu huomioon laskelmissa.