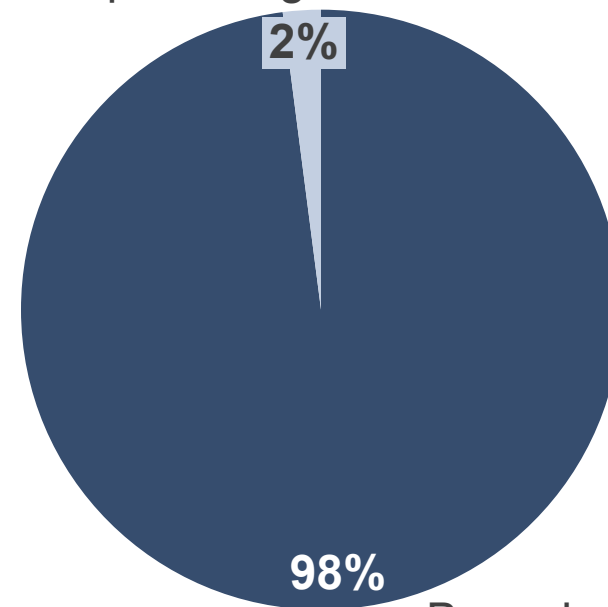


# **Effekter på den regionala ekonomin**

# Totalinvesteringarna under banans planerings- och byggskede

Entimmeståget till Åbo-projektets totalinvesteringar (ca 3800 M€) kan fördelas i investeringar i planeringsskedet 77 M€ (2%) och i byggskedet 3700 M€ (98%)

Banplaneringsskedet 77 M€

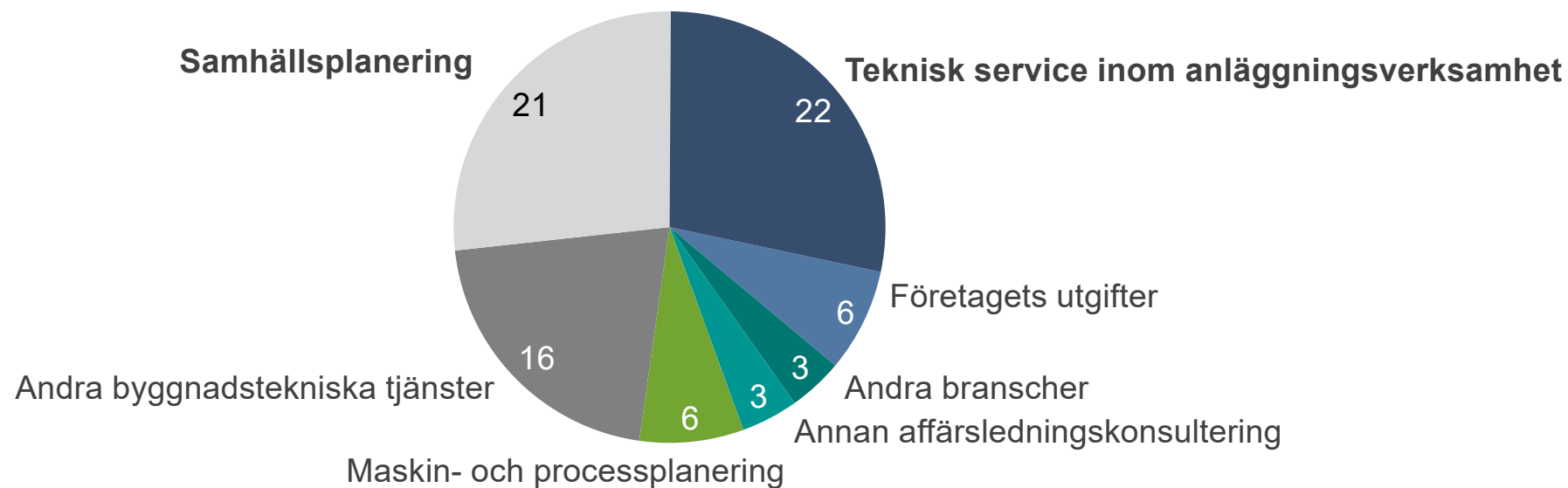


Byggskedet 3700 M€

# Investeringsarnas fördelning enligt branscher i planeringsskedet

Över hälften av **banplaneringsskedets** totalinvesteringar (77 M€) berör **samhällsplanering** och **teknisk service inom anläggningsverksamhet** inom anläggningsverksamhet.

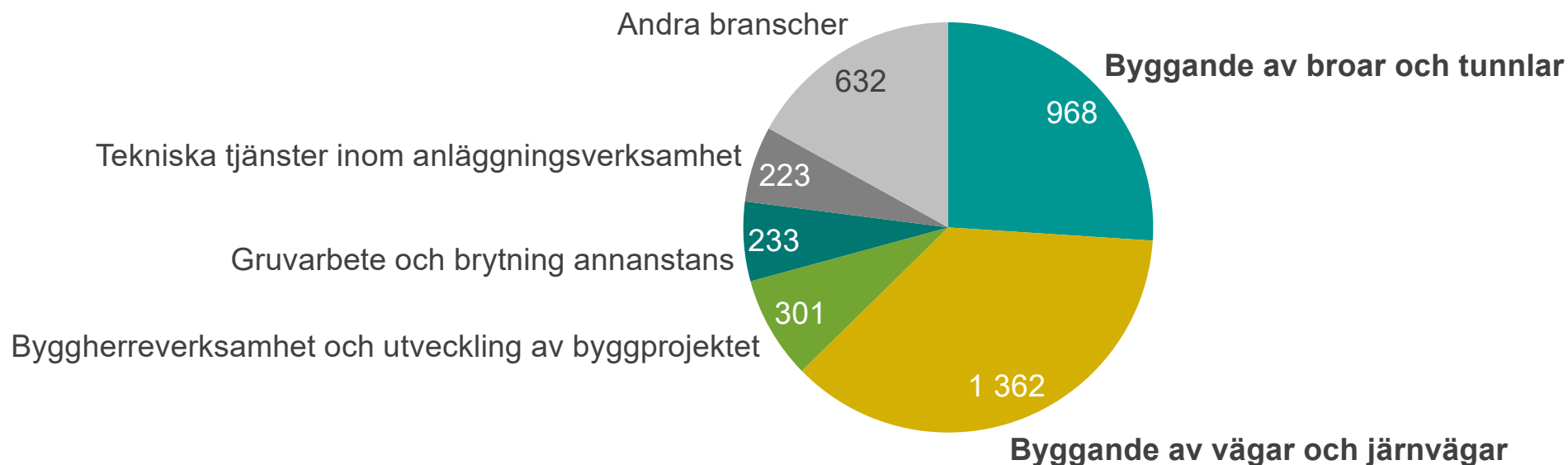
Banplaneringsskedets investeringar (M€)



# Investeringsarnas fördelning enligt branscher i byggskedet

Över 60% (ca 2 300 M€) av **byggskedets** totalinvesteringar\* (3 700 M€) berör **byggandet av broar och tunnlar** samt **byggandet av vägar och järnvägar**.

Byggskedets investeringar (M€)



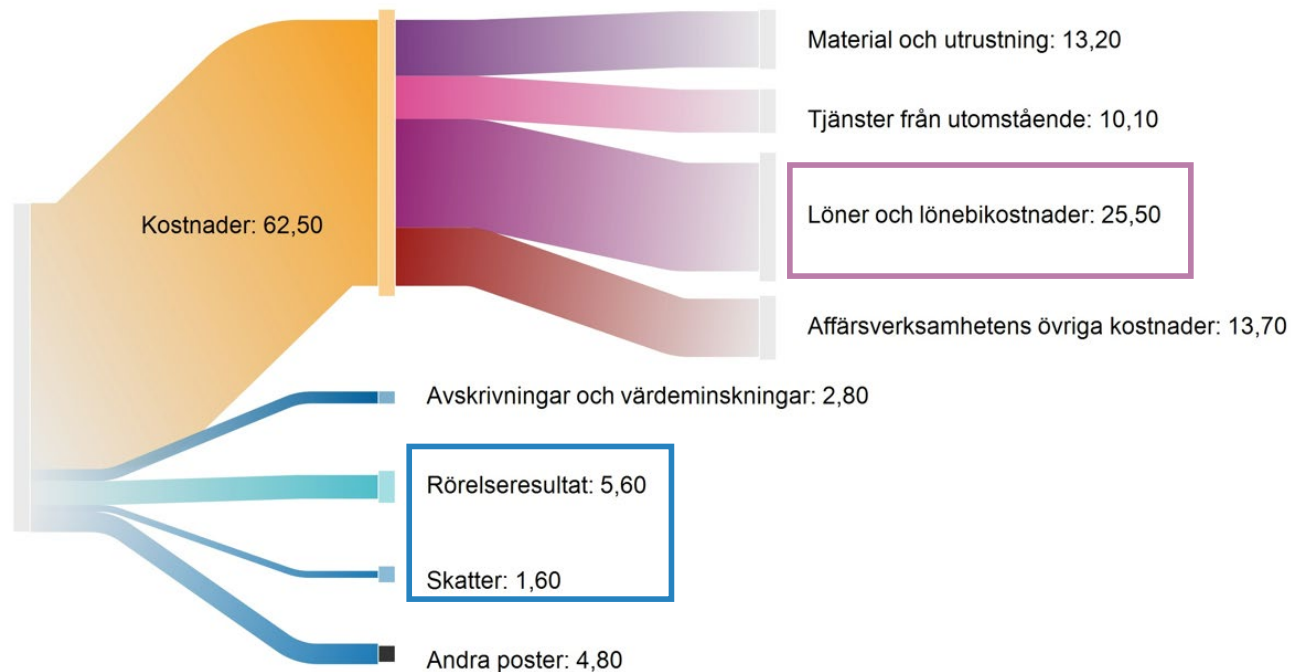
\* Byggskedets arbetsuppgifter inom ledning och övervakning finns med i investeringsfördelningen, bl.a. under rubrikerna Tekniska tjänster inom anläggningsverksamhet och Andra branscher.

# Hur planeringsskedets investeringar (77 M€) kanaliseras till löner och skatteintäkter

Investeringarna under projektets planeringsskede kanaliseras till Entimmeståget till Åbo Ab:s och tjänsteleverantörernas utgifter och andra poster (M€).

Speciellt intressanta med tanke på effekterna på den regionala ekonomin är **tjänsteleverantörernas personalkostnader**, med andra ord **den sysselsättning som uppkommer samt inkomstskatten och samfundsskatten** som lönerna och företagets vinst genererar.

## Banplaneringsskedets totalinvesteringar\* (M€)



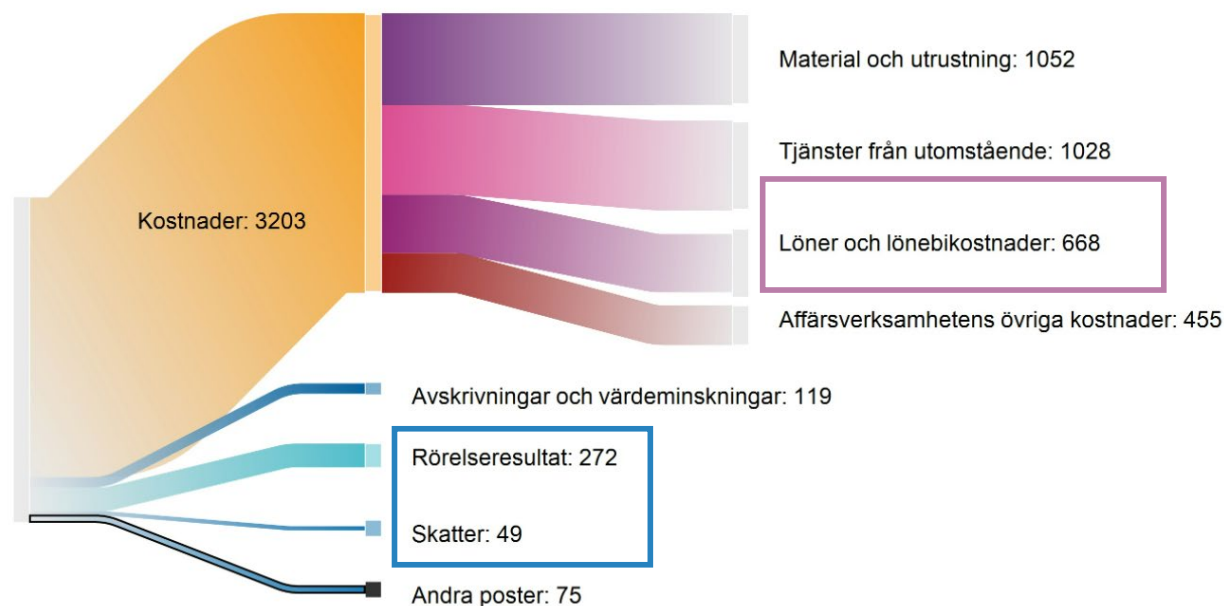
\* De presenterade penningflödena är relativa (avstämde med totalkostnaderna 77 M€).

# Hur byggskedets investeringar (3 700 M€) kanaliseras till löner och skatteintäkter

Investeringarna under byggskedet kanaliseras till underleverantörernas och entreprenörernas kostnader (material och utrustning, service, personal och annat) samt till företagsvinster och skatter.

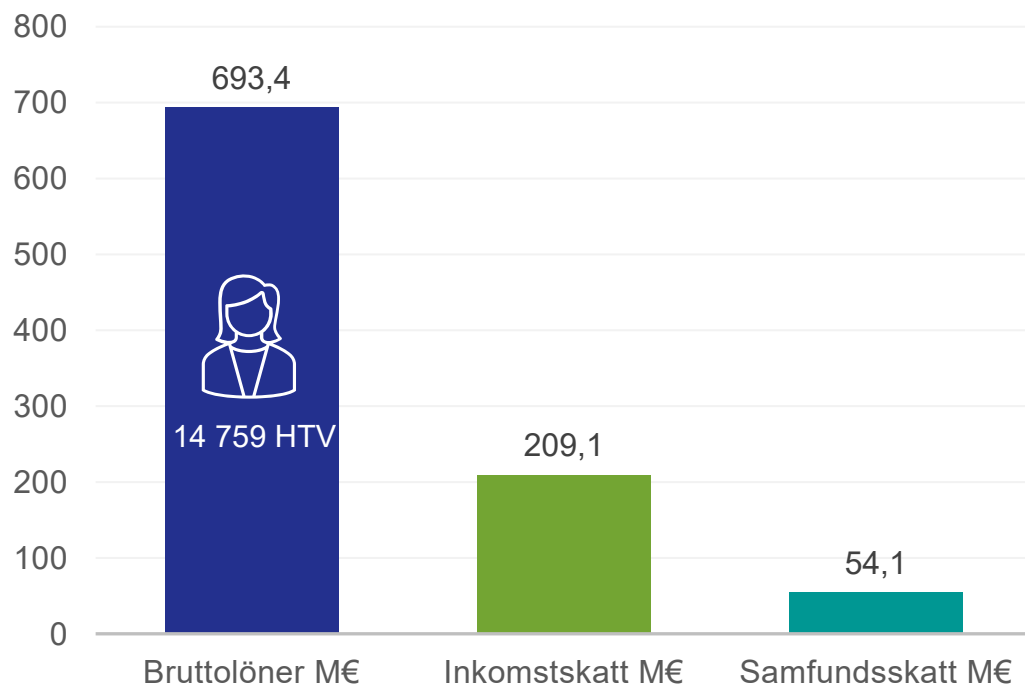
Speciellt intressanta med tanke på effekterna på den regionala ekonomin är underleverantörernas och entreprenörernas **personalkostnader**, med andra ord **den sysselsättning som uppkommer** samt **inkomstskatten och samfundsskatten** som lönerna och företagets vinst genererar.

## Byggskedets totalinvesteringar\* (M€)



\* De presenterade penningflödena är relativa (avstämde med totalkostnaderna (3 700 M€)).

# Planerings- och byggskedena ger en sammanlagd sysselsättning på 14 800 årsverken



14 800 årsverken motsvarar sysselsättningen av alla invånare i arbetsför ålder i en kommun av Resos storlek i ett år\*.

## Totalinvesteringarna på cirka 3 800 M€

genererar under hela projektet:

- **Sysselsättning ca 14 800 årsverken**
- **Löneinkomster ca 700 M€**
- **Skatteinkomster sammanlagt ca 260 M€**, av vilka
  - inkomstskatt 210 M€
  - samfundsskatt 50 M€

Effekterna på sysselsättning, löner och skatter när projektet är klart och banan kan användas har inte tagits med i beräkningarna.

\* Reso har 24 810 invånare, av vilka 61 %, eller ca 15 130 personer, är i arbetsför ålder (Statistikcentralen 2021).

# Sammandrag och slutledningar



- Entimmeståget till Åbo-projektets sysselsättningseffekt under hela planerings- och byggskedet är **ca 14 800 årsverken** och **skatteintäkterna sammanlagt ca 260 miljoner euro**.
  - I denna utredning har man inte tagit ställning till hur stor del av tjänsterna som kunde skaffas i hemlandet eller hur mycket efterfrågan på arbetskraft i detta projekt skulle minska sysselsättningen i andra byggprojekt eller branscher.
  - Utredningen fokuserar endast på de direkta sysselsättningseffekterna under byggskedet, detta grundligt och på noggrann nivå. Det är möjligt att användningen av byggbranschens genomsnittliga koefficient som sådan på byggprojektets totala kostnader ger en större bild av sysselsättningseffekterna än de i verkligheten är.
  - Med tanke på de verkliga effekterna av Entimmeståget till Åbo-projektet är det i fortsättningen framför allt av intresse att utreda banans effekter på den regionala ekonomin när banan används: vilka nya investeringar, hurdan företagsverksamhet och hurdana arbetsmöjligheter den effektiviserade rörligheten och bättre tillgängligheten kan leda till och hur banan möjliggör arbete och boende på flera ställen och därigenom kanske en jämnare ekonomisk utveckling i regionen.
- Gaia räknade utsläppsminskningspotentialen för Entimmeståget till Åbo med de metoder som nu är möjliga samt med metoder för år 2030. Om alla nu tillgängliga åtgärder för utsläppsminskning skulle användas, kunde man nå en **minskning på 36,2 % i utsläppen under byggskedet**. Den nya utsläppseffekten skulle då vara 662 kt CO<sub>2</sub>e. I bästa fall kunde man **på 2030-talet uppnå en minskning på 79,7 %** i utsläppen under byggskedet. Då skulle utsläppseffekten vara 210 kt CO<sub>2</sub>e.
  - Vid beräkningen av utsläppsminskningspotentialen beaktades inte utsläppsminskningståtgärdernas kostnadseffekt. Det skulle vara intressant att fortsätta utredningen med hur åtgärderna påverkar byggprojektets kostnader.
- I fråga om följd effekterna när banan väl används konstaterades att projektet har potentiella positiva effekter ur alla de granskade perspektiven. På landsomfattande nivå uppnås de mest betydande effekterna av **boende- och pendlingsområdets integration, företagsekosystemens utveckling samt nya servicehelheter som påverkar sätten att resa i framtiden**. Om effekterna ska uppnås krävs omfattande samarbete mellan olika aktörer, särskilt kommunerna.



ASIAKKAAMME TEKEVÄT  
MAAILMASTA PUHTAAMMAN  
JA TURVALLISEMMAN.

