

Jakelussa mainitut

Tarkastuskertomus 10/2016 Väylähankkeiden yhteiskuntataloudelliset kannattavuuslaskelmat

Jälkiseurantaraportti

Valtiontalouden tarkastusvirasto on tehnyt vakiomenettelyn mukaisesti jälkiseurannan Väylähankkeiden yhteiskuntataloudelliset kannattavuuslaskelmat -tuloksellisuustarkastuksesta.

Jälkiseurantaraportissa selvitetään, miten tarkastuksen kohteena oleva asia on kehittynyt ja mihin toimiin tarkastuskertomuksessa annettujen suositusten ja muiden kannanottojen perusteella on ryhdytty. Raportin tietoja hyödynnetään raportoitaessa vuosittain eduskunnalle olennaisista tarkastushavainnoista sekä viraston tarkastustoiminnan kohdentamisessa.

1 Jälkiseurannan toteutus

Jälkiseuranta toteutettiin 10.5.2016 päivätyn jälkiseurantasuunnitelman mukaisesti, tekijänä Katja Estlander.

Liikenne- ja viestintäministeriölle ja Väylävirastolle lähetettiin selvityspyyntö siitä, mihin yksilöityihin toimenpiteisiin nämä ovat tarkastuksen perusteella ryhtyneet, ja mitä näistä toimista on seurannut. Selvitystä pyydettiin seuraavista tarkastuskertomuksen suosituksista:

- 1) Liikennehallinnon tulisi tehdä arvioinnit kaikkien talousarvioissa nimettyjen valtion väylähankkeiden yhteiskuntataloudellisesta kannattavuudesta yleisesti hyväksytyillä systemaattisilla malleilla. Jos mallin perusteella yhteiskuntataloudellisesti kannattamattomaksi arvioidusta väylähankkeesta tehdään toteuttamispäätös, se tulisi perustella selkeästi ja läpinäkyvästi.

Vastuuviranomainen: Liikenne- ja viestintäministeriö

- 2) Liikenneviraston tulisi seurata väylähankkeiden yhteiskuntataloudellisten kannattavuusarvioiden toteutumista tähänastista kattavammin. Tämä parantaisi kuvaa hankkeiden suunnitteluvaiheessa tehtä-vien arvioiden luotettavuudesta ja pienentäisi riskiä, että valtion investointi valuu hukkaan.

Vastuuviranomainen: Väylävirasto.

Alkuperäisessä jälkiseurantasuunnitelmassa mainittu Liikennevirasto on korvattu LVM:n hallinnonalan vuoden 2019 vuoden virastouudistuksen mukaisesti Väylävirastoksi.

Selvityspyynnössä pyydettiin suositusten toteutumisen kuvaamisen lisäksi viisi tarkentavaa kysymystä. Jälkiseurantasuunnitelmassa esitettyjä neljää kysymystä täydennettiin lisäkysymyksellä (1) siitä, miten tarkastuksen valmistumisen jälkeen tapahtunut LVM:n hallinnonalan virastouudistus on vaikuttanut väylähankkeiden yhteiskuntataloudellisten laskelmien tekemisen ja hyödyntämisen vastuunjakoon. Tarkentavat kysymykset olivat seuraavat:

- 1) Miten LVM:n hallinnonalan vuoden 2019 virastouudistus on vaikuttanut väylähankkeiden yhteiskuntataloudellisten laskelmien teon ja hyödyntämisen vastuunjakoon?
- 2) Onko väylähankkearviointia kehitetty siten, että siinä otettaisiin entistä paremmin huomioon laaja-alaiset yhteiskuntataloudelliset vaikutukset ja tulevaisuuden uudet kommunikaatio- ja liikkumistavat?

- 3) Onko lisätty tietämystä siitä, missä määrin väylähankkeista eri varallisuuspiireille, kuten kuljetuspalveluja tuottaville yrityksille ja kuljetuspalvelujen tarvitsijoille, aiheutuvat välittömät taloudelliset hyödyt voidaan laskea hyödyiksi myös koko yhteiskunnan kannalta?
- 4) Onko kehitetty, mallinnettu ja ohjeistettu hyötyjä maksaa -mallia?
- 5) Onko Liikennevirastolla hankearviointien systemaattista laadunvarmistusmenettelyä?

Pyydettyjen kirjallisten selvitysten antamisen jälkeen pidettiin 10.5.2021 kokous, johon osallistuivat liikenne- ja viestintäministeriön ja Väyläviraston lisäksi Traficom, tarkastuksen valmistumisen jälkeen tapahtuneen hallinnonalan virastouudistuksen myötä muodostetun organisaation, edustajat.

Kokouksessa jälkiseurannan tekijä keskusteli selvityspyyntöjen perusteella tekemistään havainnoista vastuuviranomaisten kanssa ja pyysi näiltä suullisesti pieniä tarkennuksia selvityksissä annettuun tietoon. Vastuuviranomaisten kirjalliset selvitykset olivat sinänsä jo selkeitä ja kattavia. Koska vastuunjako ja toimintakenttä ovat huomattavasti muuttuneet tarkastuksen suositusten antamisen jälkeen, oli vielä tarpeen kuulla vastuuviranomaisia selvitysten perusteella syntyneen käsityksen muutamista yksityiskohdista. Kokouksessa käyty keskustelu suoraan vahvisti kirjallisten selvitysten perusteella jälkiseurannan tekijälle muodostunutta tulkintaa tarkastuksen suositusten toteutumisesta.

2 Jälkiseurannan havainnot

2.1 Suositus 1: Liikennehallinnon tulisi tehdä arvioinnit kaikkien talousarvioissa nimettyjen valtion väylähankkeiden yhteiskuntataloudellisesta kannattavuudesta yleisesti hyväksytyillä systemaattisilla malleilla

Valtion väylähankkeiden kannattavuusarviointia ja sen vastuita koskevaa lainsäädäntöä on uudistettu vuonna 2018 virastouudista koskeneiden lakimuutosten yhteydessä. Laki maanteistä ja liikennejärjestelmästä (503/2005) edellyttää ELY-keskusten tekemän kannattavuusarvioinnit merkittävien tiehankkeiden yleis- ja tiesuunnitelmille. Ratalaissa (110/2007) Väyläviraston edellytetään laativan kannattavuusarvioinnit merkittävillä ratahankkeille. Väylävirasto noudattaa vastaavaa menettelyä merkittävillä vesiväylähankkeille. Lainsäädännön vaatimukset täytetään, kun talousarviossa nimetyille merkittävillä valtion väylähankkeille on laadittu kannattavuusarvio. Kannattavuusarviointia ei tehdä kaikille talousarviossa nimetyille väylähankkeille.

Väylävirasto laatii LVM:n valtion talousarvioon esittämille hankkeille ja hankekokonaisuuksille perustelumuiot, joissa todetaan hankkeiden kannattavuudesta ja muista perusteluista. Virkavalmistelussa laaditut esitykset voivat kuitenkin muuttua poliittisessa käsittelyssä riippumatta siitä, mitä hankkeiden kannattavuudesta ja muista perusteluista on todettu. Poliittisessa käsittelyssä voidaan myös esittää ja päättää sellaisista hankkeista, joihin ei ole kohdistunut virkavalmistelua.

Valtion väylähankkeiden yhteiskuntataloudellinen kannattavuusarviointi tehdään yleisesti hyväksytyillä systemaattisilla malleilla, joilla on viranomaismääräyksen tai suosituksen asema. Väylävirasto on kehittänyt kannattavuusarvioinnin menetelmiä seuraamalla aihepiirin kansainvälistä tieteellistä tutkimusta (ml. Euroopan komission tutkimushankkeet), vertailumaiden (mm. muut Pohjoismaat ja Iso-Britannia) päivittyviä viranomaisohjeistuksia ja eri organisaatioiden (mm. Euroopan komissio sekä investointi- ja kehityspankit) aika ajoin uudistuvia suosituksia.

Kannattavuusarvioinnin systematiikkaan kytkeytyvät viranomaisten toimeksiannosta laaditut liikenneennusteet ja yleisessä käytössä olevat suunnittelutyökalut (mm. liikenteen kysynnän ja sijoittumisen mallintaminen ja yksittäisten vaikutusten, kuten esimerkiksi liikenneturvallisuuden ja päästöjen muutosten arviointimallit).

2.2 Suositus 2: Väyläviraston (korvaa tarkastuskertomuksessa mainitun Liikenneviraston, liikennehallinnon vuoden 2019 virastouudistuksen seurauksena) tulisi seurata väylähankkeiden yhteiskuntataloudellisten kannattavuusarvioiden toteutumista tähänastista kattavammin

Laki maanteistä ja liikennejärjestelmästä (32 §) ja ratalaki (27 §) määräävät Väyläviraston ja ELY-keskusten jälkiarvioinneista ja nämä tahot vastaavat jälkiarviointiin toimintalinjasta ja menettelystä.

Väylävirastossa on tehty viime vuosina sekä suppeita että laajempia jälkiarviointeja. Suppeat jälkiarviointit ovat keskittyneet liikenteellisten vaikutusten ja kannattavuuden sekä kustannusten toteutumisen arviointiin. Suppean jälkiarviointin tekeminen on usein kustannussyistä perusteltu vaihtoehto, jos ei ole erityistä tarvetta laajemman ja myös kalliimman jälkiarviointin tekemiselle.

Suppea jälkiarviointi on tehty esimerkiksi seitsemästä meriväylähankkeesta (Väyläviraston julkaisuja 8/2020). Laaja jälkiarviointi on tehty esimerkiksi hankkeista Lahden moottoritie ja oikorata (2011), Kehärata (2018) ja Tampereen läntinen kehätie (2019).

2.3 Tarkentavat kysymykset

2.1.3 Miten LVM:n hallinnonalan vuoden 2019 virastouudistus on vaikuttanut väylähankkeiden yhteiskuntataloudellisten laskelmien teon ja hyödyntämisen vastuunjakoon?

Virastouudistuksen jälkeen väylähankkeiden yhteiskuntataloudellisten laskelmien laatimisen vastuut säilyivät väyläpidosta vastuullisilla viranomaisilla, eli Väylävirastolla (ent. Liikennevirasto) ja ELY-keskuksilla. Hankearvioinneissa tuotetun tiedon hyödyntämisestä vastaa edelleen ensisijaisesti Väylävirasto. Tietoa hyödynnetään muun muassa väyläpidon ohjelmoinnissa ja määräraharapeiden perustelmissa.

Traficomilla on puolestaan vastuu esimerkiksi valtakunnallisten liikennemallien kehittämisestä. Kehitettävät liikennemallit tulevat valmistuessaan toimimaan hyödyllisinä työkaluina myös hankearviointien ja yhteiskuntataloudellisten laskelmien laatimisessa.

Osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne12) toimeenpanoa on Liikenne- ja viestintävirastolle tunnistettu vastuu väylähankkeiden arvioinnin laadunvarmistuksesta sekä niissä tuotettujen tietojen hyödyntämisessä. Tietoon pohjautuvan päätöksenteon kehittäminen koko hallinnonalalla parantaa päätöksenteon läpinäkyvyyttä. Liikenne12-suunnitelmassa pyritään laajentamaan hankearviointin yhteismitallista tietopohjaa kuntien, kuntayhtymien (kuten HSL) ja maakuntaliittojen kanssa.

2.2.3 Onko väylähankkeiden arviointia kehitetty siten, että siinä otettaisiin entistä paremmin huomioon laaja-alaiset yhteiskuntataloudelliset vaikutukset ja tulevaisuuden uudet kommunikaatio- ja liikkumistavat?

LVM on laatinut liikenneväylähankkeiden laajempien taloudellisten vaikutusten tarkasteluun yleiskehikon (LVM 5/2020). Yleiskehikon sisältämien keskeisten vaikutusten (mm. työmarkkina-, kasautumis-, kiinteistömarkkina- ja aluetalousvaikutukset) tarkastelemisesta on tehty esiselvityksiä, mutta vakiintuneiden arviointimenettelyjen luominen edellyttää vielä lisää tutkimusta ja työkalujen kehittämistä.

Väylävirastossa on tehty laajempien taloudellisten vaikutusten arviointeja, joissa on sovellettu LVM:n tarkastelukehikkoa, esimerkiksi arviointi: Helsinki – Turku nopean junayhteyden laajemmat taloudelliset vaikutukset (2020)

Väyläviraston tavoitteena on laajentaa hankearviointia myös muihin kuin isoihin kehittämisinvestointeihin, esimerkiksi perusväylänpidon pieniin parantamisinvestointeihin, peruskorjauksiin (korvausinvestoinnit) sekä ratapihojen kehittämishankkeisiin. Aiheeseen liittyvät kehitystyöt ovat valmistumassa ja vuonna 2021 laaditaan ohjeistusta mainittujen toimenpidetyyppien hankearviointia varten.

Väylävirasto on kehittänyt myös kannattavuuslaskelman ulkopuolelle jäävien väylähankkeiden ympäristön ja terveyteen liittyvien vaikutusten määrällistä ja yhdenmukaista arviointia. Kehittämisinvestointien osalta hankearvioinnin uusi ohjeistus julkaistiin vuonna 2020.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutuksen yhteydessä hankearviointia laajennetaan Väyläviraston kehittämis- ja parantamishankkeisiin sekä myös kaupunkiseutujen raidehankkeisiin nykyistä useammin. Tarvittaessa tätä tukemaan tehdään lainsäädäntömuutoksia mm. ratalakiin ja lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä.

Tulevaisuuden uusien kommunikaatio- ja liikkumistapojen merkitys väyläinvestoinneille tulee ottaa huomioon liikenteen kysyntäennusteissa. Toistaiseksi liikkumisen muutoksista ei ole vielä riittävästi tilastotietoa niin, että sen pohjalta olisi mahdollista laatia systemaattisia vaikutusarvioinnin menettelyjä. Liikenne- ja viestintävirasto on aloittanut valtakunnallisen liikenne-ennustemallijärjestelmän kehittämistyön, joka jatkuu 2020-luvun loppupuolelle saakka. Osana tätä kehitystyötä tullaan huomioimaan uudet kommunikaatio- ja liikkumistavat. Tämä vaatii kuitenkin erityistä huomiota mallijärjestelmän kehittämisessä käytettävien tietoaineistojen, kuten henkilöliikennetutkimuksella tuotettavien tietojen, kehittämistä.

Hankearvioinnissa käytettävässä tiehankkeiden vaikutusten arviointityökalussa IVAR:issa otetaan jo huomioon sähköautojen ja vähäpäästöisten autojen yleistyminen.

2.3.3 Onko lisätty tietämystä siitä, missä määrin väylähankkeista eri varallisuuspiireille, kuten kuljetuspalveluja tuottaville yrityksille ja kuljetuspalvelujen tarvitsijoille, aiheutuvat välittömät taloudelliset hyödyt voidaan laskea hyödyiksi myös koko yhteiskunnan kannalta?

Väylähankkeiden suorien liikenteellisten vaikutusten tarkastelu kattaa yleisesti hyväksytyllä tavalla eri varallisuuspiireihin kohdistuvat keskeiset välittömät taloudelliset hyödyt (ja haitat), eli matka- ja kuljetuskustannukset, aikakustannukset, liikenneturvallisuusvaikutukset sekä päästö- ja meluvaikutukset

Kyseiset välittömät hyödyt (myös haitat) ja niiden aikaansaamat laajemmat taloudelliset vaikutukset ovat laajasti vakiintuneen käsityksen mukaisesti koko yhteiskuntaan kohdistuvia hyötyjä (ja haittoja). Välittömien vaikutusten tarkastelun yksityiskohtia, esimerkiksi joukkoliikennematkojen ja kuljetusten matka-ajan muutosten tarkastelua ja arvottamista, on kehitetty Väyläviraston toimesta ja tietämys on siten lisääntynyt. Yhteiskuntaan laajemmalle kohdistuvien vaikutusten ymmärrystä on lisätty laajempien taloudellisten vaikutusten arvioinnissa, ks. vastaus kysymykseen 2. Hyötyjen jakaumavaikutuksia ei ole juuri tutkittu, esimerkiksi hyötyjen kohdistumista eri sukupuolten tai eri tulotason ihmisten kesken. Liikennehankkeiden aiheuttamia hyötyjä yritysten sisäisissä tuotantoprosesseissa ei osata arvioida tietopuutteiden takia. Yritysten antamien tietojen validointia varten ei myöskään ole käytettävissä työkaluja.

2.4.3 Onko kehitetty, mallinnettu ja ohjeistettu hyötyjä maksaa -mallia?

Rahoitustarkastelut eivät sisälly liikenneväylähankkeiden kannattavuusarviointiin. Vaihtoehtoisia väyläinvestointien rahoitusmalleja, ml. hyötyjä maksaa -malli, on arvioitu tapaustarkasteluina erilaisten hanketyyppien yhteyksissä. Eräiden valtion meriväyläinvestointien kustannuksia on viime vuosina jaettu hankkeesta hyötävän satamayhtiön kanssa. Suurten ratahankkeiden suunnitteluun ja toteuttamiseen luotu hankeyhtiömalli on merkittävä askel kohti hyötyjä maksaa -periaatteen toteuttamista. Sopimuksellisen yhteisrahoitusmallin (investointikustannusten jakamisen) periaatteita kehitetään ja toteutusta seurataan Liikenne12 -suunnitelman toteutuksen yhteydessä

Kustannusten jakaminen hyötyjäosapuolten kanssa ei ole ollut yleinen malli valtion väyläinvestointien rahoittamisessa. Liikenne12 -suunnitelmassa tuodaan esille väylähankkeiden rahoitustarkastelujen laajentaminen, ja siinä käsitellään myös sopimuksellisen yhteisrahoituksen periaatteita.

Hyötyjä maksaa -mallin yleistyminen ja valtion liikenneväylärahoituksen laajeneminen talousarvio-rahituksen ulkopuolelle edellyttää yleisperiaatteiden kehittämistä poliittisen hyväksynnän kera. Huomiota tulee ottaa valtion mahdollisuudet rahoittaa investointikustannuksia myös eräiden liikenteeltä kannettujen maksujen ja verojen (esimerkiksi ratamaksu ja väylämaksu) muodossa lainsäädännön sallimalla tavalla.

2.5.3 Onko Liikennevirastolla (Väylävirastolla) hankearviointien systemaattista laadunvarmistusmenettelyä?

Väylävirasto seuraa hankearviointien laadintaa suoraan rata- ja vesiväylähankkeiden hankearviointien tilaajana. Väylävirasto tilaa rata- ja vesiväylähankkeiden hankearvioinnit palveluntuottajalta ja ohjaa niitä tilaajan roolissa. Väylävirasto arvioi myös ELY-keskusten toimesta laadittujen tiehankkeiden arviointeja. ELY-keskusten tilaamien tiehankkeiden hankearviointien ohjaamiseen osallistutaan tarvittaessa määrin. Väyläviraston asiantuntijoiden työ hankearviointien laadinta- ja arviointiprosesseissa on haavattu tehokkaaksi tavaksi varmistaa arviointien laatu ja Väylävirastojen ohjeiden noudattaminen.

Laadunvarmistuksen systematisointiin tullaan kiinnittämään erityistä huomiota tulevina vuosina ja siihen liittyvän toimintamallin määrittely on käynnissä Liikenne- ja viestintävirastossa. Toimintamallin tarkoituksena on varmistaa laadunvarmistukseen käytettävien resurssien määrä sekä luoda Liikenne- ja viestintävirastolle selkeä rooli osana hankearviointien laadunvarmistusta.

Liikenne- ja viestintäministeriön, Väyläviraston ja Traficommin esittämät tiedot väylähankkeiden yhteiskunnallisten laskelmien tekemisen ja hyödyntämisen nykytilasta olivat keskenään täysin yhtenevät.

2.4 Arvio siitä, missä määrin tarkastuskohteessa on tapahtunut tarkastuksen suositusten tai muiden kannanottojen suuntaista kehitystä.

Tarkastuksen ensimmäinen suositus on suurelta osin toteutunut. Hankkeiden yhteiskuntataloudellista vaikutusarviointia on kehitetty suosituksissa esitettyyn suuntaan. Toimintaympäristön muutos hallinnon alan vuonna 2019 toteutuneen virastouudistuksen seurauksena on vaatinut hallinnon alan virastojen keskinäisten vastuiden määrittelyä, minkä lisäksi on astunut voimaan uusia käytänteitä, kuten esimerkiksi kansallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen. Nämä ovat osaltaan edistäneet tarkastuksen suositusten toteutumista, mutta myös asettaneet uusia tarpeita ja reunaehtoja hankkeiden yhteiskuntataloudelliselle arvioinnille ja sen menetelmäkehitykselle.

Valtion väylähankkeiden kannattavuusarvioinnin menetelmiä ja käytänteitä on kehitetty LVM:n ohjauksessa tarkastuksen ensimmäisen suosituksen mukaisesti. Kannattavuusarviointia ei tehdä kaikille talousarviossa nimetyille väylähankkeille, mutta lainsäädännön vaatimusten merkittävien hankkeiden

arvioinnista voidaan katsoa täyttyvän. Lainsäädäntö ei kuitenkaan täysin yksiselitteisesti määrittele, mikä on merkittävä hanke. Valtion väylähankkeiden suunnittelua ohjaavat erityisesti seuraavat lait: Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä (23.6.2005/503), ratalaki (2.2.2007/110), sekä maankäyttö- ja rakennuslaki (5.2.1999/132). Valtiokonttorin määräys Investointien suunnittelu ja seuranta on tullut voimaan 1.5.2021.

Tarkastuksen ensimmäisen suosituksen maininnasta perusteluiden läpinäkyvyydestä siinä tapauksessa, että toteutetaan muita kuin yhteiskuntataloudellisesti tehokkaita hankkeita, on todettava, että virkavalmistelussa laaditut esitykset voivat muuttua poliittisessa käsittelyssä riippumatta hankkeiden yhteiskuntataloudellisen arvioinnin tuloksista. Poliittisessa käsittelyssä voidaan myös esittää ja päättää sellaisista hankkeista, joihin ei ole kohdistunut virkavalmistelua. Tällaisten hankepäätösten yhteydessä korostuu poliittisen läpinäkyvyyden parantamisen tarve.

Tarkastuksen toinen suositus on täysin toteutunut Väylävirastossa tehtävän hankkeiden jälkiseurannan käytäntöjen kehitystyön myötä.

3 Yhteenvedo ja jatkotoimet

Tarkastuksen kohteina olivat valtion suurten ja keskikokoisten väylähankkeiden kannattavuuslaskelmat sekä kannattavuuden hallintakäytännöt. Tarkastuksessa todettiin, että Liikennevirasto on laatinut systemaattisia väylähankkeiden hankearviointiohjeita ja päivittänyt niitä aika ajoin. Hankearvioinnit on myös yleisesti ottaen tehty Liikennehallinnon arviointiohjeiden mukaisesti. Tarkastuksessa tunnistettiin hankearvioinnin käytänteiden kehittämistarpeita. Tarkastuksessa havaittiin myös, että eduskunta on päättänyt useiden valtion talousarvioissa nimettyjen uusien valtion väylähankkeiden toteuttamisesta ilman ohjeiden tai minkään muunkaan systemaattisen ajatusmallin mukaista hankearviointia.

Tarkastuksen ensimmäinen suositus hankkeiden yhteiskuntataloudellisen vaikutusarvioinnin kehittämiseksi on suurelta osin toteutunut. Niiden hankepäätösten, joita ei tehdä yhteiskuntataloudellisen hyvän tehokkuuden perusteella, osalta tarkastuksen suositus kohdistuu osittain virkamiesvalmistelun ulkopuolisen poliittisen päätöksenteon käytänteisiin.

Tarkastuksen toisen suosituksen vastuuorganisaation, Liikenneviraston, korvaa tässä jälkiseurantaraportissa Väylävirasto, hallinnonalan vuoden 2019 virastouudistuksen seurauksena. Väylävirasto on tarkastuksen toisen suosituksen mukaisesti parantanut väylähankkeiden yhteiskuntataloudellisten kannattavuusarvioiden toteutumisen seurannan kattavuutta.

LVM:n johdolla on syytä jatkaa tarkempaa määrittelyä siitä, mitkä väylähankkeet ovat merkittäviä hankkeita, joista on aina tarpeen tehdä kattava yhteiskuntataloudellinen arvio.

Laajojen strategisten suunnitelmien, kuten esimerkiksi kansallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, yhteydessä korostuu ohjelmatason vaikutusten arviointi. Ohjelmatason suunnittelun arviointimenetelmien kehitystyötä on tarpeen jatkaa, jotta esimerkiksi erilaisten hankekorien tuottamien hyötyjen suuruutta voidaan edustavasti arvioida ja vertailla keskenään. Väyläviraston PRIO-työkalu on toimiva vertailun väline, jonka hyödyntämiseen ja kehittämiseen kannattaa panostaa.

Jälkiseurantaa ei ole tarvetta jatkaa.

Vesa Koivunen
apulaisjohtaja, Kestävä julkinen talous

Katja Estlander
johtava tuloksellisuustarkastaja

JAKELU Väylävirasto
Traficom
Liikenne- ja viestintäministeriö