

TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

Valtakunnalliset liikenne-ennusteet

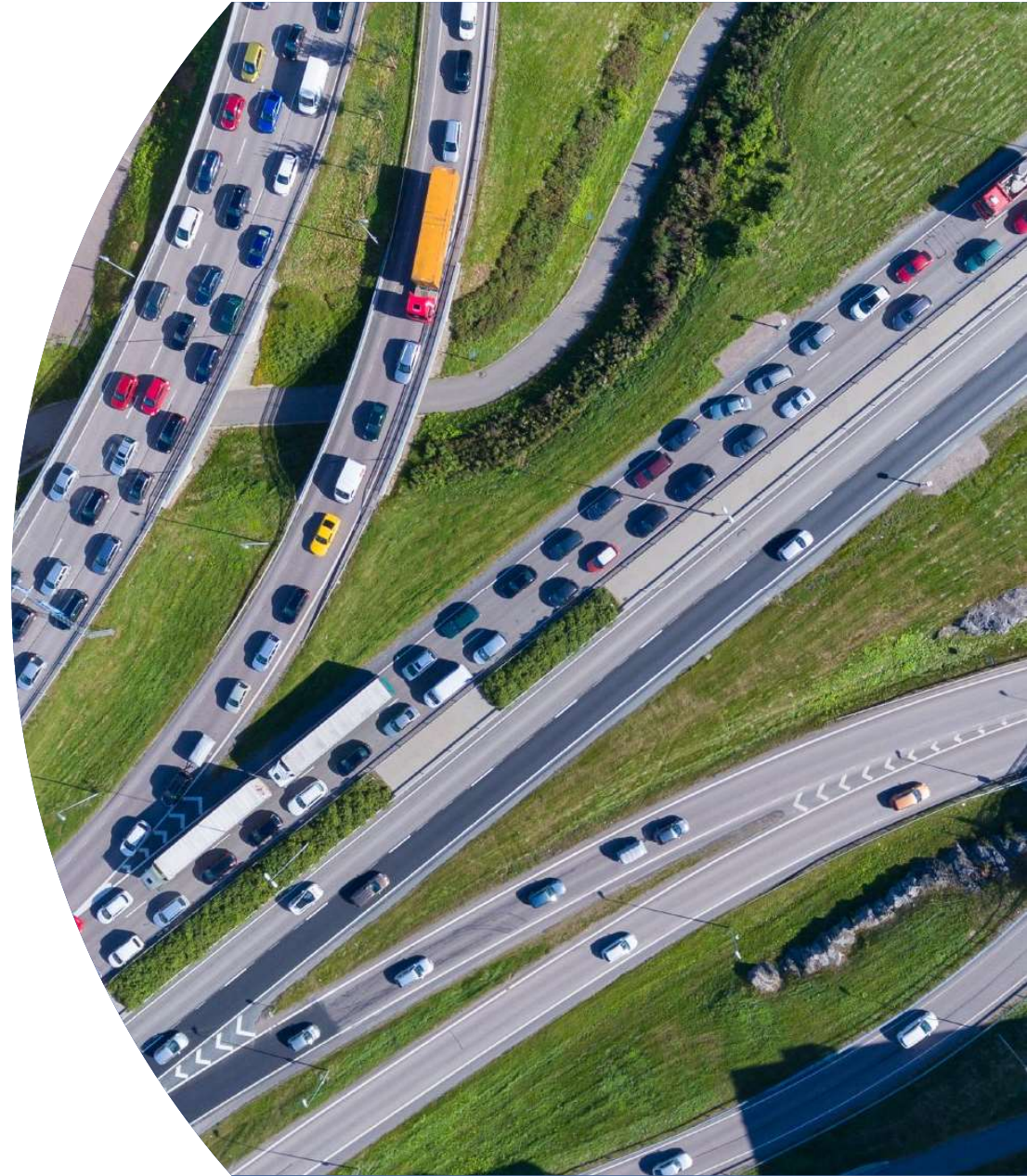
Keskeisten tulosten esittely

13.6.2024



Sisältö

- ▶ Hankkeen käytännön toteutus
- ▶ Tieliikenteen ennusteet
- ▶ Rautatieliikenteen ennusteet
- ▶ Meriliikenteen ennusteet



Hankkeen käytännön toteutus



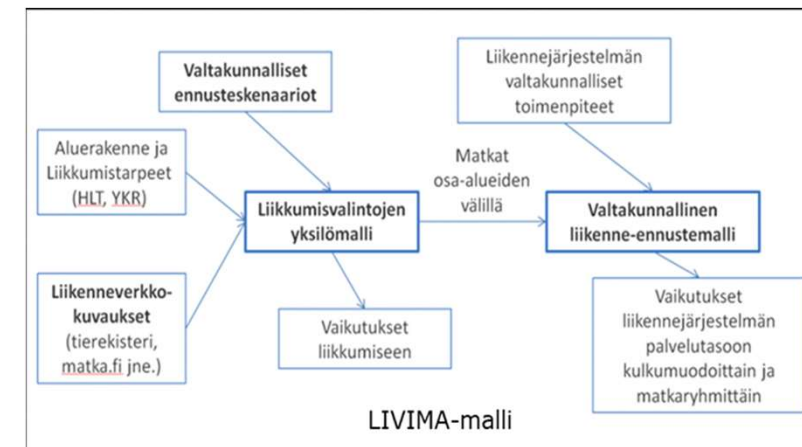
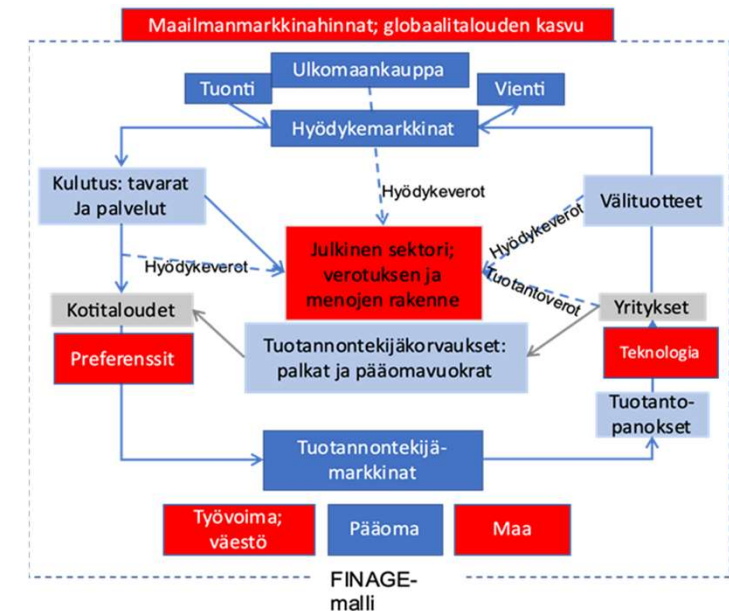
Liikenne-ennusteiden päivitystyö

- ▶ Hankkeessa on tuotettu toimintaympäristön kuvaukseen perustuen henkilö- ja tavaraliikenteen kokonaisennusteet sekä niistä johdetut liikennemuotokohtaiset ennusteet tie-, rautatie- ja meriliikenteelle.
- ▶ Tuotetut ennusteet ovat ns. perusennusteita, jotka kuvaavat sitä, mihin kehitys johtaa nykyisillä toimenpiteillä. Niissä ei ole huomioitu sellaisia poliittisia ohjauskeinoja, väyläinvestointeja tai muita toimenpiteitä, joista ei ole tehty päätöksiä.
- ▶ Vuonna 2024 valmistunut päivitys oli ns. suppea päivitys. Se tarkoitti, että hanke toteutettiin pienemmin kustannuksin ja tiiviimmässä aikataulussa kuin vuonna 2022. Ennustemenetelmä oli kuitenkin sama mutta mm. tavaraliikenteen sidosryhmien haastatteluja (40 kpl) ei tehty tällä kertaa.
- ▶ Tavaraliikenteen lähtökohdissa tai taustaennusteissa ei tapahtunut muiltakaan osin merkittäviä muutoksia, joten tavaraliikenteen ennusteet eivät muuttuneet verrattuna vuoden 2022 tilanteeseen.
- ▶ Raportti on ladattavissa Tutkimukset ja selvitykset –julkaisusarjassa, lisäksi on julkaistu yksityiskohtaisempi liiteaineisto sisältäen mm. taulukot ja kartat.

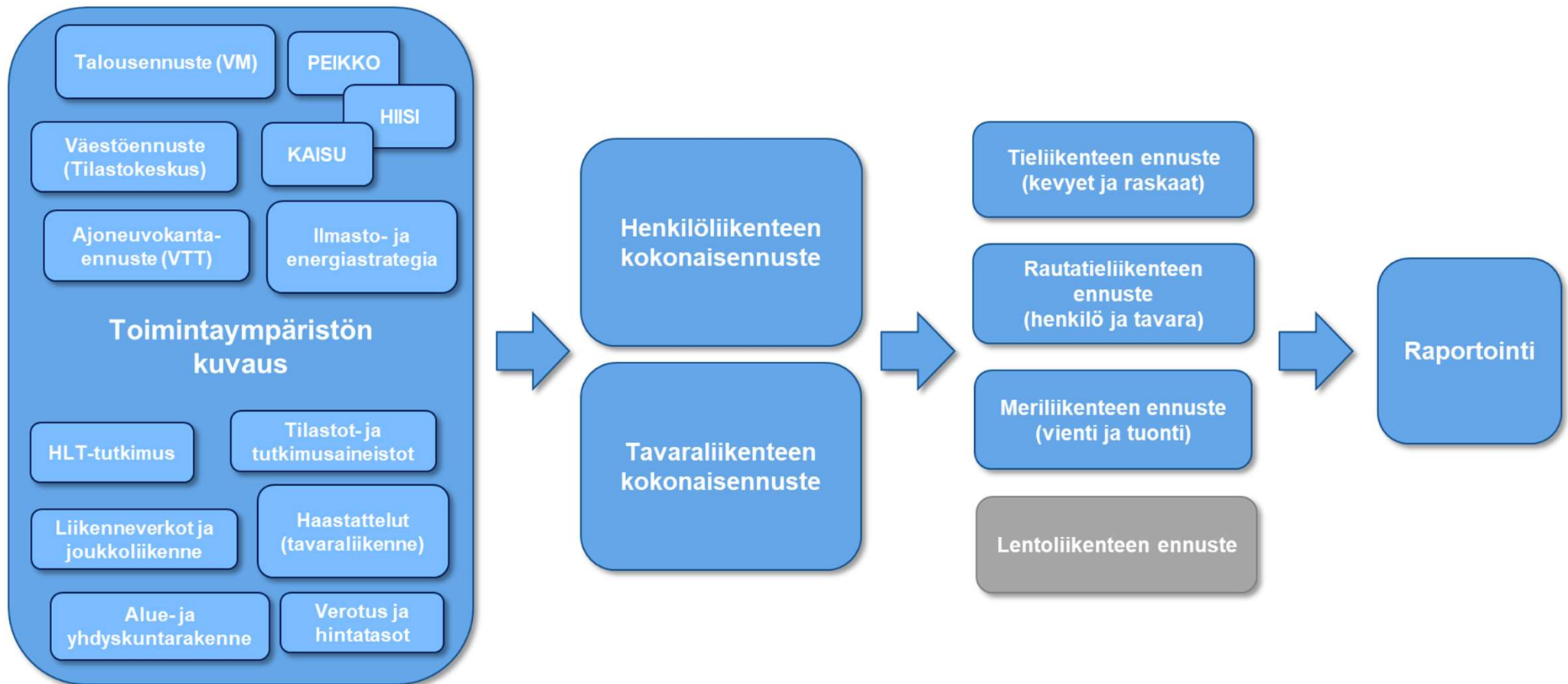


Liikenne-ennusteiden lähtökohdat

- ▶ Valtakunnallisten liikenne-ennusteiden lähtökohtana oleva toimintaympäristön kuvaus on yhdenmukainen valtiohallinnon eri sektorien tuottamien muiden virallisten ennuste- ja skenaariotarkastelujen kanssa.
- ▶ Keskeisiä ennusteita ovat mm. väestöennuste (Tilastokeskus), talousennuste (VM) ja ajoneuvokannan ennuste (VTT). Lisäksi on huomioitu ilmasto- ja energiastrategian linjaukset WEM-skenaarion (With Existing Measures) mukaisesti.
- ▶ Keskeisiä lähtökohtia ovat myös mm. ENKO-politiikkaskenaariot sekä HIISI (Hiilineutraali Suomi 2035), KAISU (Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma) sekä PEIKKO (Perusskenaariot energia- ja ilmastotoimien kokonaisuudelle kohti päästöttömyyttä).
- ▶ Kansantalouden mallinnus perustuu Valtion taloudellisessa tutkimuskeskuksessa (VATT) kehitetyn yleisen tasapainon mallin (FINAGE) tuottamiin laskelmiin.
- ▶ Liikenteen mallinnuksessa käytetty nykyistä liikennemallia (LIVIMA) henkilöliikenteen mallintamisen osalta. Tavaraliikenteen osalta vastaavaa valtakunnallista mallia ei ole käytettävissä Suomessa.



Liikenne-ennusteiden menetelmäkuvaus

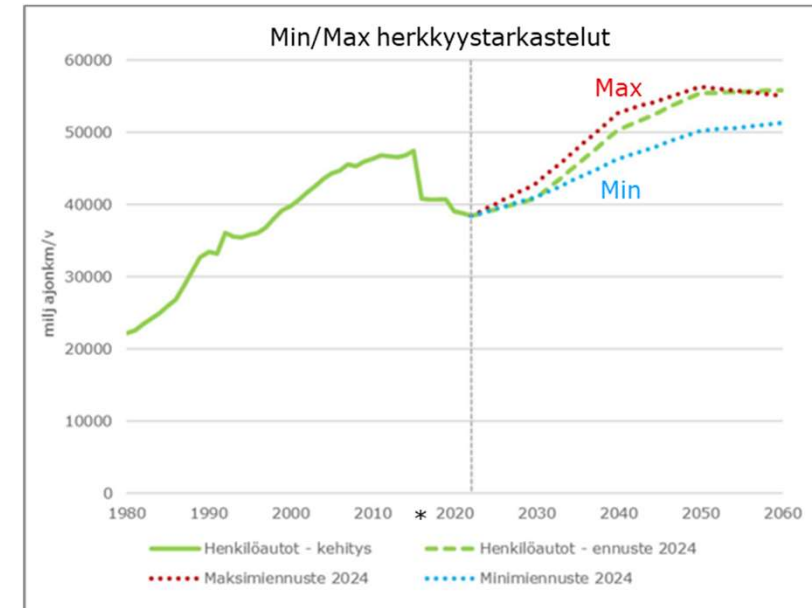
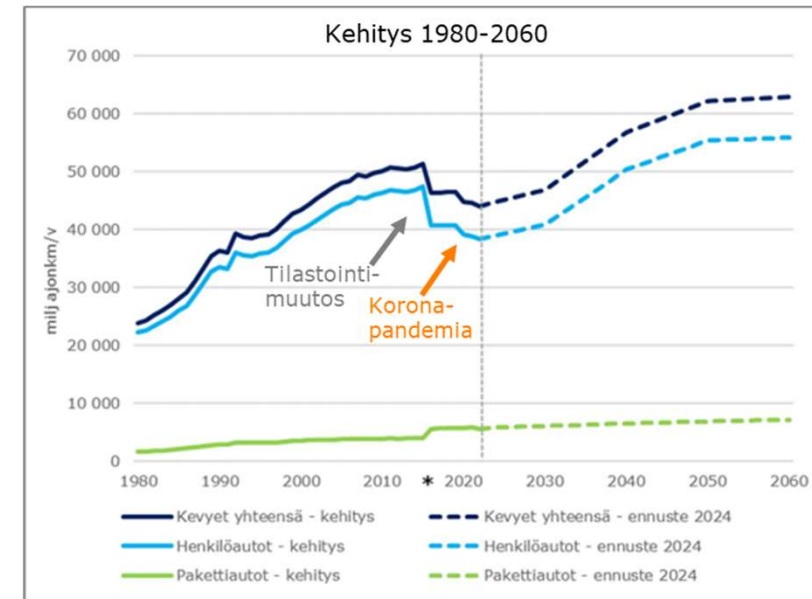


Tieliikenne



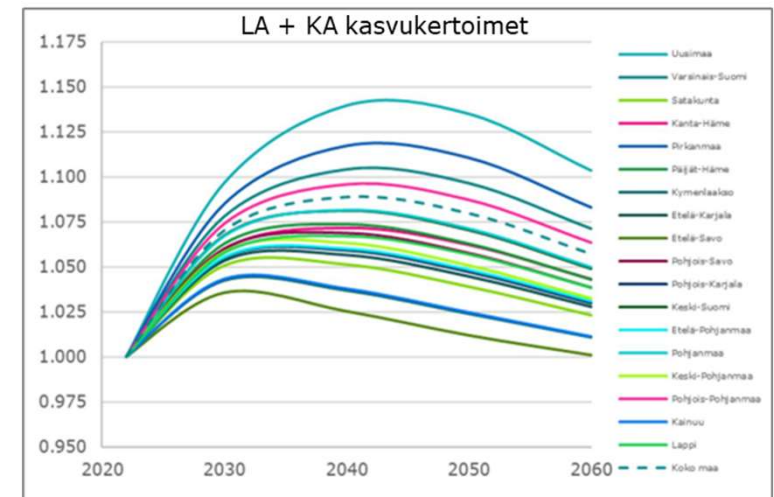
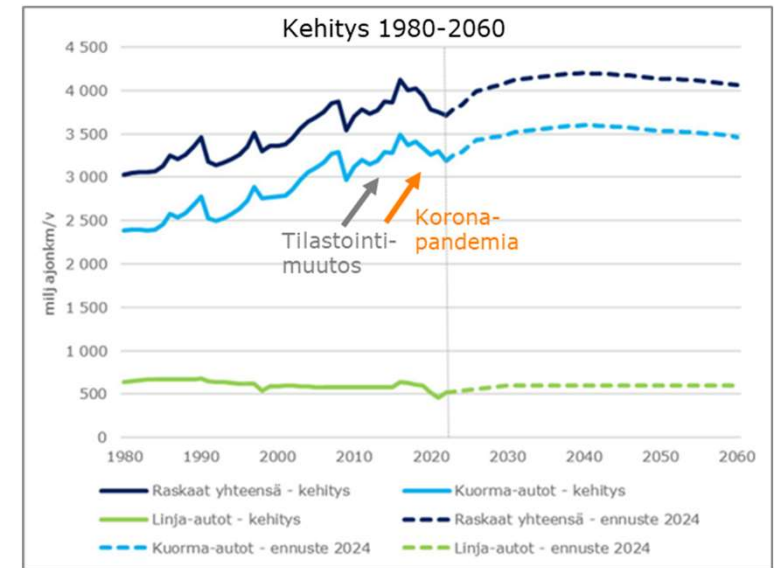
Tieliikenteen ennuste (kevyet ajoneuvot)

- ▶ Tieliikenteen kevyiden ajoneuvojen suorite-ennuste sisältää henkilö- ja pakettiautojen suoritteet.
- ▶ Henkilöautoliikenteen ennusteen lähtökohtana on henkilöliikenteen kokonaisennuste. Pakettiautoliikenteen ennuste on tuotettu bruttokansantuotteen kehitysennusteen pohjalta.
- ▶ Kevyiden ajoneuvojen liikenne kasvaa koko ennustejakson vuoteen 2060 asti. Kasvun taustalla on sähköautojen määrän voimakas kasvu (925.000 vuonna 2030), joka alentaa liikkumisen kustannuksia merkittävästi.
- ▶ Ennustetun kehityksen (perusura) lisäksi tuotettiin herkkyystarkasteluja (min/max). Ne perustuvat sähköautojen määrän tulevaan kehityksen, josta on esitetty erilaisia arvioita.
- ▶ Epävarmuudet liittyvät pitkällä aikavälillä erityisesti sähköautojen määrään ja käyttökustannusten tasoon, jotka heijastuvat mm. suoritteisiin ja kulutapaosuuksiin.



Tieliikenteen ennuste (raskaat ajoneuvot)

- ▶ Tieliikenteen raskaiden ajoneuvojen suorite-ennuste sisältää kuorma- ja linja-autojen suoritteet.
- ▶ Kuorma-autojen suorite-ennusteen lähtökohtana on tavaraliikenteen kokonaisennuste. Linja-autoliikenteen ennusteen lähtökohtana on henkilöliikenteen kokonaisennuste.
- ▶ Kuorma-autoliikenteen ennuste perustuu tavaraliikenteen kokonaisennusteeseen (2022) ja siitä kuljetusintensiteetti-menetelmällä laskettuun kuljetussuoritteeseen. Tämä on edelleen sovitettu nykytilanteen tilastoituun ajosuoritteeseen.
- ▶ Raskaiden ajoneuvojen suorite kasvaa ennustejaksolla vuoteen 2040 asti, minkä jälkeen suoritteet kääntyvät lievään laskuun.
- ▶ Epävarmuudet liittyvät pitkällä aikavälillä kuorma-autojen osalta teollisuuden tulevaisuuden kehitysnäkymiin ja linja-autojen osalta yleisemmin koko joukkoliikenteen kilpailukykyyn.

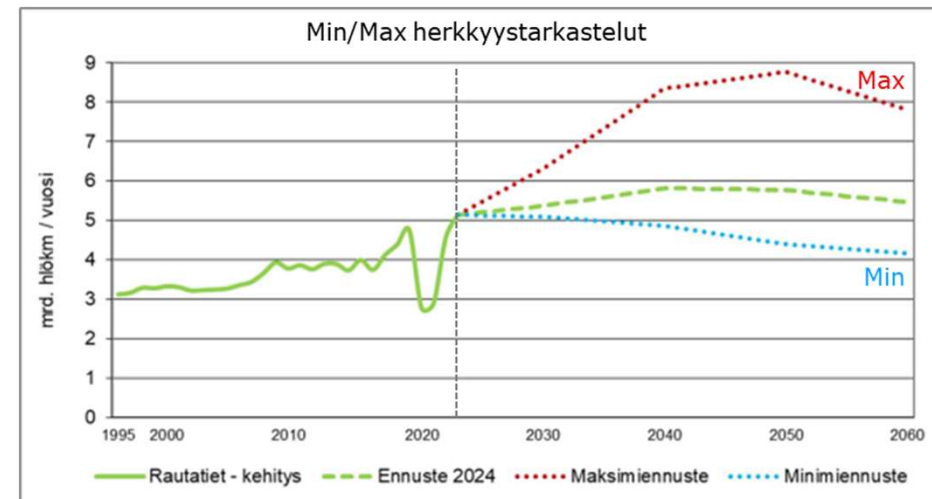
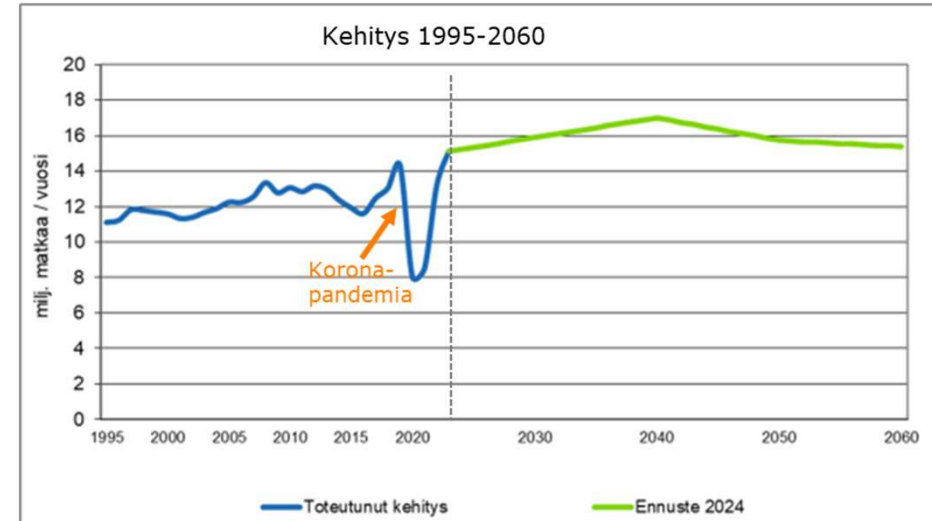


Rautatieliikenne



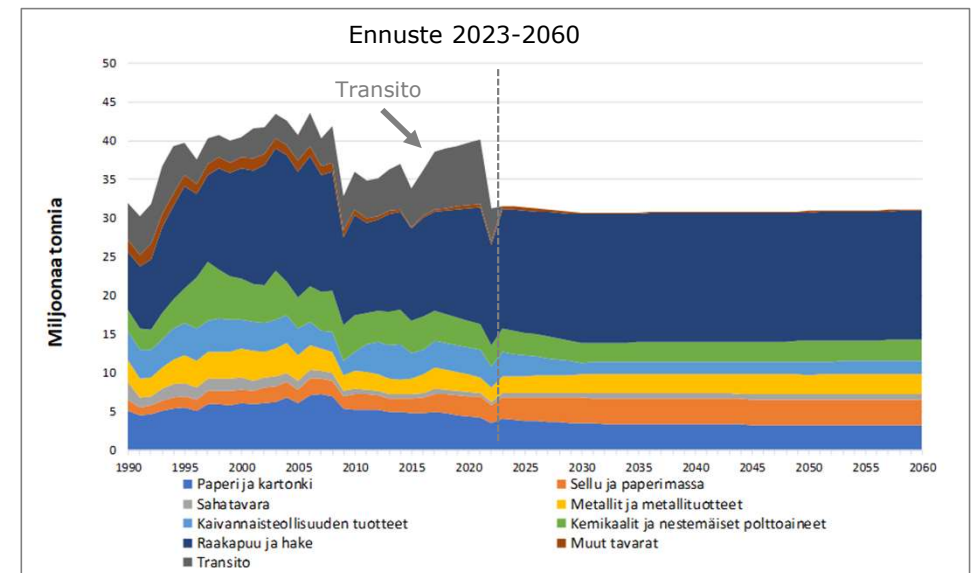
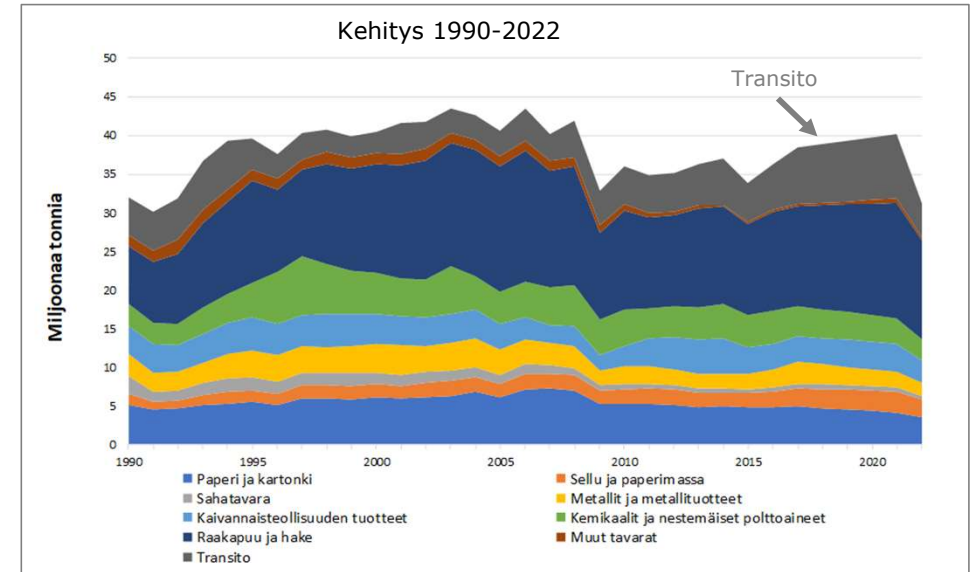
Rautatieliikenteen ennuste (henkilöliikenne)

- ▶ Kaukojunaliikenteen ennuste perustuu liikennemallilla (LIVIMA) tehtyyn henkilöliikenteen kokonaisennusteeseen. Helsingin seudun lähijunaliikenteen ennuste on tehty HSL:n liikennemallilla (HELMET).
- ▶ Kaukojunaliikenteen suoritetta kasvattavat väestön voimakas keskittyminen suuriin kaupunkeihin, väestön ikääntyminen ja reaalitulojen kasvu.
- ▶ Toisaalta suoritetta vähentää pitkällä aikavälillä junaliikenteen kilpailukyvyyn heikkeneminen suhteessa henkilöautoiluun, jonka kustannukset laskevat sähköistymisen myötä.
- ▶ Uusimmassa ennusteessa kaukojunaliikenteen ennustetaan kasvavan vuoteen 2040 saakka, jonka jälkeen kysyntä alkaa hitaasti vähentyä.
- ▶ Ennustetun kehityksen (perusura) lisäksi tuotettiin herkkyystarkasteluja (min/max). Ne perustuvat siihen, miten liikkumisen kustannukset kehittyvät tulevaisuudessa.



Rautatieliikenteen ennuste (tavaraliikenne)

- ▶ Rautateiden tavaraliikenteen ennusteen lähtökohtana on tavaraliikenteen kokonaisennuste sekä osin meriliikenteen viennin ja tuonnin ennusteet.
- ▶ Lisäksi on hyödynnetty rautateiden tavaraliikenteen yritysten haastatteluja (2022) sekä raakapuukuljetusten osalta valtakunnallista optimointimallia (2022).
- ▶ Tavarakuljetusten osalta ennusteet eivät muuttuneet, sillä niiden lähtökohdissa tai taustaennusteissa ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia verrattuna vuoden 2022 tilanteeseen.
- ▶ Rautatieliikenteen tavarakuljetusten arvioidaan pysyvän noin 30 milj. tonnin tasolla koko ennustejaksolla. Muutokset liittyvät eri tavararyhmien kuljetusmäärien kehittymiseen.
- ▶ Epävarmuudet liittyvät pitkällä aikavälillä teollisuuden tulevaisuuden kehitysnäkymiin ja logistisiin ratkaisuihin sekä transitoliikenteen tilanteeseen.

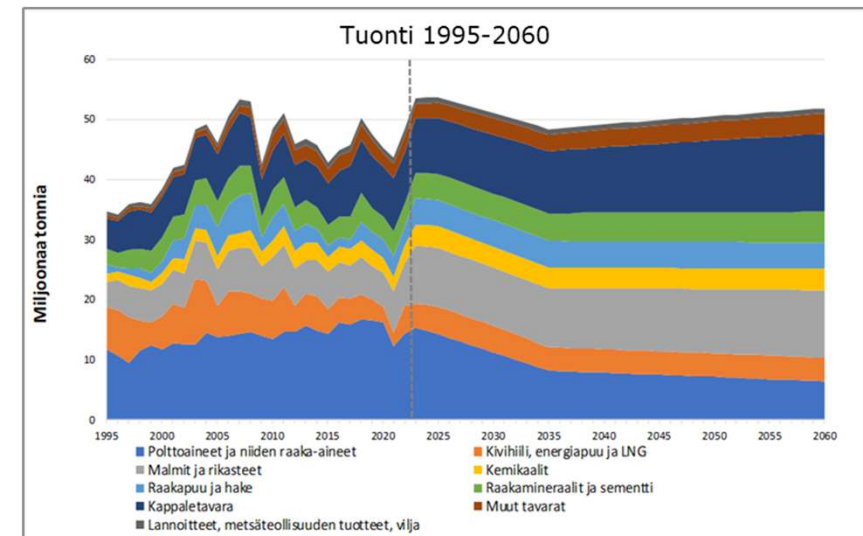
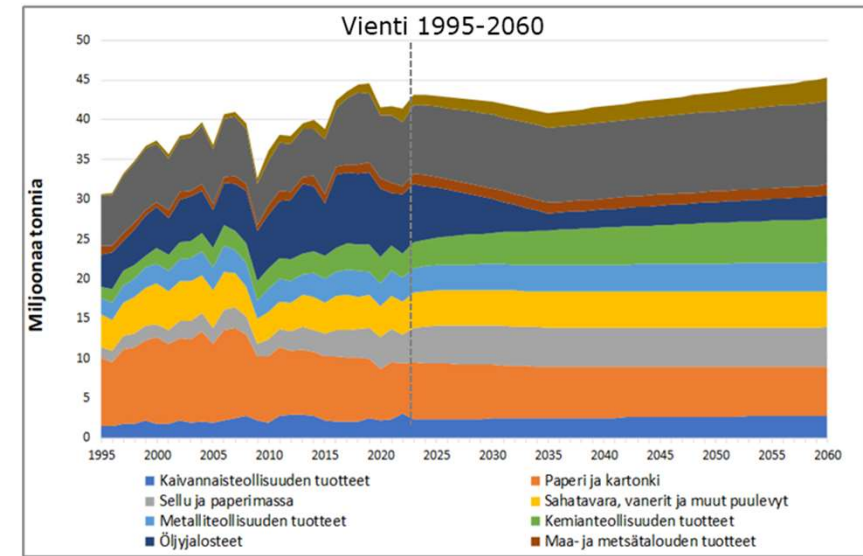


Meriliikenne



Meriliikenteen ennusteet (tavaraliikenne)

- ▶ Vientiennusteiden keskeisenä lähtökohtana on HIISI-työssä laaditut toimialakohtaiset taustaennusteet (2022) sekä OECD:n tuottamat vientimarkkinoiden talousennusteet. Lisäksi on hyödynnetty rautateiden tavaraliikenteen haastatteluja (2022).
- ▶ Toimialoilla, joiden tuonti on sidoksissa vientiin, tuontiennusteet laadittiin vientiennusteiden perusteella. Osa tuontikuljetuksista on sidoksissa Suomen talouden kehitykseen, jolloin käytettiin lähtökohtana Suomen talousennustetta.
- ▶ Tavarakuljetusten osalta ennusteet eivät muuttuneet, sillä niiden lähtökohdissa tai taustaennusteissa ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia verrattuna vuoden 2022 tilanteeseen.
- ▶ Vienti- ja tuontikuljetusten arvioidaan vähentyvän ennustejakson alkupuolella mutta kääntyvän sen jälkeen kasvuun. Taustalla on mm. teollisuuden tuotantorakenteen ja kysynnän muutokset.
- ▶ Epävarmuudet liittyvät pitkällä aikavälillä teollisuuden tulevaisuuden kehitysnäkymiin, kilpailukyvyn säilymiseen ja vientimarkkinoiden kehittymiseen.



Kysymykset ja kommentit



Kiitos

Tieliikenne: Hannu Kuikka

Rautatieliikenne: Marko Mäenpää

Meriliikenne: Tuomas Kiiski

TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto