



Ennusteseuranta 2001

Tieliikenne-ennusteen 1997 - 2030 toteutumatarcastelu

Sisäisiä julkaisuja 9/2001

Ennusteseuranta 2001

Tieliikenne-ennusteen 1997 - 2030 toteutumatarcastelu

Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 9/2001

TIEHALLINTO

Helsinki 2001

ISSN 1457-991X
TIEH 4000277

Oy Edita Ab
Helsinki 2001

Julkaisua myy/saatavana:
Tiehallinto, julkaisumyynti
Telefaksi 0204 22 2652
S-posti julkaisumyynti@tiehallinto.fi
www.tiehallinto.fi/julk2.htm

TIEHALLINTO
Tie- ja liikennetekniikka
Opastinsilta 12 A
PL 33
00521 HELSINKI
Puhelinvaihte 0204 22 150

Asiasanat: Liikenne-ennuste, liikenteen kehitys, vaikuttavat tekijät

Aiheluokka: 03

TIIVISTELMÄ

Taloudellinen kasvu on ollut viime vuosina Suomessa nopeaa. Liikenteen kehitys ei ole kuitenkaan entiseen tapaan seurannut bruttokansantuotteen kasvua, vaan jäi 1990-luvulla selvästikin siitä jälkeen. Bruttokansantuotteen muutos vaikuttaa suoranaisesti tavaraliikenteen määrään, mutta talouskasvun ja henkilöliikenteen välinen suhde ei ole yhtä suoraviivainen. Henkilöliikenteen kehitykseen vaikuttaakin talouskasvun sijasta kotitalouksien tulojen kehitys ja niiden jakaantuminen eri kotitalouksille. 1980-luvun lopulle asti kotitalouksien tulojen kehitys seurasi bruttokansantuotteen kasvua, mutta viime vuosikymmenellä tulojen kasvu jäi selvästikin jälkeen talouskasvusta. Liikenteen kehitys onkin 1990-luvulta lähtien seurannut lähinnä tulokehitystä

Kotitalouksien käytettävissä olevat mediaanitulot saavuttivat lamaa edeltävän tason vasta vuonna 1999. Vuoden 2000 alussa siis noin puolella kotitalouksista tulot olivat edelleen vuoden 1990 tasolla tai sen alapuolella. Heikohkolla tulokehityksellä on ollut jo vaikutusta liikenteen määrään. Autojen hankinta on vähentynyt, mikä on hidastanut autokannan kasvua ja liikenteen kasvua.

Kotitalouksien tulokehitys näkyy liikennemenojen kehityksessä. Laman jälkeen liikenteen osuus kulutusmenoista ei ole nopean talouskasvun oloissa nousnut entiseen tapaan. Kotitalouksien fyysiseen liikenteeseen käyttämät varat olivat vuosituhannen vaihteessa edelleen vuoden 1990 tason alapuolella. Sen sijaan tietoliikennemenot kasvoivat myös laman aikana ja kasvavat selvästi muita liikennemenoja ja muuta kulutusta nopeammin.

Maan sisäinen muuttoliike on parina kolmena viime vuotena ollut selvästi suurempaa kuin Tilastokeskuksen alueellisessa väestöennusteessa on arvioitu. Kasvukeskuksiin on muuttanut noin kaksinkertainen määrä väkeä TK:n ennusteeseen verrattuna ja muuttotappioalueilla väestön määrän pieneneminen on ollut jopa moninkertaista ennustettuun verrattuna.

Kokonaisuutena tieliikenteen kehitys vuosina 1997 - 2000 on ollut ennustetun kaltaista. Liikenteen kasvu on ollut ennustetun mukaista myös Etelä- ja Väli-Suomessa ja muuttovoittoalueilla, joten ennustettua suurempi muuttoliike ei ole toistaiseksi näkynyt liikenteen kehityksessä. Pohjois-Suomessa tieliikenteen kehitys on ollut selvästi ennustettua vähäisempää, ja alueen ennuste kaipaakin tarkistamista.

Muuttoliikkeen vaikutukset liikenteen kehitykseen näkynevät vasta viipeellä. Kasvukeskuksiin muuttajat ovat yleensä koulutettuja nuoria ja hankkivat autoja vasta myöhemmin, jolloin se näkyy liikenteen kasvuna kasvukeskusten ympäristöissä ja niitä yhdistävillä pääteillä. Vastaavasti muuttotappioalueilla vanhojen ikäryhmien lisääntyminen hidastaa jatkossa liikenteen kasvua.

Tieliikenteen kehitys on melko hidasta myös jatkossa ja seurannee koko maan osalta vuonna 1999 tarkistettua ennustetta. Sen sijaan kasvukeskuksissa ja pääteillä liikenteen kasvu lienee ennakoitua nopeampaa.

ESIPUHE

Tielaitoksen vuonna 1995 valmistunutta liikenne- ja autokantaennustetta tarkistettiin vuonna 1999. Tarkistus koski lähinnä liikenteen alueellista ja tieluokittaista jakautumista, mikä perustui Tilastokeskuksen vuonna 1998 valmistuneisiin uusiin alueellisiin väestöennusteisiin. Myös koko maan tieliikenne-ennustetta tarkistettiin hiukan liikenteen toteutumatietojen ja uusien väestöennusteiden perusteella.

Tarkistettu ennustettu julkaistiin raportissa: Tieliikenne-ennuste vuosille 1997-2030, eli ennusteen perusvuosi oli 1997. Vuonna 2000 on siis kolme ennustevuotta kulunut. Nyt tehdyssä ennusteseurannassa on verrattu liikenteen vuosien 1997 - 2000 kehitystä ennustettuun. Autokannan osalta vertailu on suoritettu vuoden 1995 ennusteeseen, koska sen jälkeen ei ole tehty uusia autokantaennusteita. Lisäksi on tarkasteltu ennusteen perustana olevia taustatekijöitä ja niiden toteutumista sekä esitelty laadittuja uusia taustatekijöiden ennusteita.

Pääpaino ennusteseurannassa on taustatekijöiden eli liikenteen yhteiskunnallisen toimintaympäristön muutosten tarkastelussa Seurantatarkastelun perusteella on tehty johtopäätöksiä ennusteen käyttökelpoisuudesta, taustatekijöiden vaikutuksista liikenteen kehitykseen ja tuotu esille mahdollisia uusia liikenteen kehitykseen vaikuttavia muutostekijöitä.

Helsingissä, huhtikuussa 2001

Tiehallinto
Tie- ja liikennetekniikka

Sisältö

1	JOHDANTO	7
2	ENNUSTEEN TAUSTATEKIJÄT	8
2.1	Talouskehitys	8
2.2	Alueellinen kehitys	8
2.3	Kotitalouksien tulojen ja kulutuksen kehitys	10
2.4	Bruttokansantuote ja liikenne	11
2.5	Kotitalouksien säästämisasteen muutokset	13
2.6	Tuloerojen kasvu	13
2.7	Liikenteen kulutusmenot	15
2.8	Henkilöauton kustannukset	17
2.9	Väestön ja kotitalouksien lukumäärän kehitys	19
2.10	Ajokorttien määrän kehitys	21
3	ENNUSTEEN TOTEUTUMA	23
3.1	Autokanta	23
3.2	Uusien autojen hankinta	24
3.3	Liikenne	25
3.3.1	Liikenne tieluokittain	26
3.3.2	Liikenne alueittain	27
3.4	Yhteenveto ennusteesta ja toteutumasta	29
4	UUSIA TAUSTATEKIJÖIDEN KEHITYSNÄKYMIÄ	30
4.1	Suomen talouskehityksen näkymiä	30
4.2	Alueellinen talous-, työllisyys ja väestökehitys vuoteen 2004	31
4.3	Suomen kilpailukyky ja uusi talous	32
4.4	Eriarvoisuus kasvaa	33
4.4.1	Suomi globaalissa maailmassa	34
4.4.2	Amerikastako mallia?	35
4.5	Liikennettä lisääviä ja vähentäviä tekijöitä	36
4.5.1	Liikennettä lisääviä tekijöitä	36
4.6	Tieliikennettä vähentäviä tekijöitä	38
5	JOHTOPÄÄTÖKSIÄ	39
6	LÄHTEET	40
7	LIITETAULUKOT	41

1 JOHDANTO

Suomen taloudellisessa ja yhteiskunnallisessa toimintaympäristössä on tapahtumassa muutoksia. Globaalissa maailmassa, jossa raaka-aineet, pääoma teknologia ja työvoima voivat liikkua vapaasti, yritysten sijaintipaikkakilpailun merkitys korostuu. Viime aikoina maan talouspolitiikassa onkin korostunut kansallisen toimintaympäristön kehittäminen yritystoimintaa ja talouskasvua tukevaksi. Perinteinen elinkeinopolitiikka on muuttunut kilpailukyky politiikaksi, jonka pyrkimyksenä on tehdä maa tai alue houkuttelevaksi sijaintipaikaksi kansainvälisesti kilpailukykyisille yrityksille.

Suomen kansantalouden kilpailukyky onkin ollut eri tutkimuslaitosten vertailujen perusteella hyvä viime vuosina. Talous- ja tulopolitiikan muuttuminen yritystoimintaa ja kilpailukykyä pönkittäväksi on merkinnyt sitä, että voimavaroja ei ole riittänyt entiseen tapaan tasapainoiseen alueelliseen kehitykseen ja hyvinvointipalvelujen kehittämiseen. Alueellinen ja sosiaalinen eriarvoisuus on kasvamassa.

Vuoden 2001 alkupuolella maailman talouskehityksessä vallitsee epävarma tilanne. USA:n lähes kymmenen vuotta jatkunut talouskasvu on hidastumassa ja mielenkiinto kohdistuu siihen, tapahtuuko ns. pehmeä lasku, eli talouskasvu vain hidastuisi jonkin verran, vai ajautuuko maailman talous USA:n vanavedessä jopa taantumaan. Globaalissa taloudessa eri maiden taloudellinen riippuvuus on kasvanut ja Suomen kansantalouden herkkyyttä ulkoisille vaikutuksille lisää viennin ja erityisesti tieto- ja viestintäteknologian viennin suuri osuus. USA:n talouskasvun hidastuminen hidastanee ainakin jonkin verran myös Suomen talouskehitystä.

Viime vuosikymmenen puolivälissä uudelleen voimistunut muuttoliike näyttää jatkuvan ja se voi vaikuttaa jatkossa ennustettua enemmän liikenteen jakautumiseen eri alueille ja tieluokille. Etenkin Pohjois-Suomessa arvioitua suurempi muuttoliike näkyy jo nyt selvästi liikenteen kehityksessä. Lapissa liikenne on vähentynyt viime vuosina. Tilastokeskus julkisti nykyisen väestöennusteensa vuonna 1998, ja uusi ennuste on tulossa vuonna 2001.

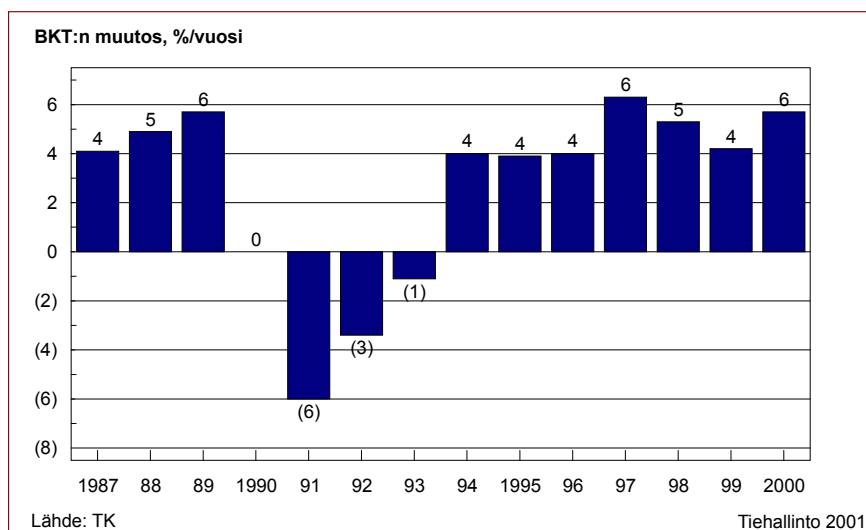
Liikenteen kannalta toimintaympäristön muutokset merkitsevät hidastuvaa kasvua ja kasvun sijoittumista kasvukeskusten ympäristöihin ja niitä yhdistäville päätteille.

2 ENNUSTEEN TAUSTATEKIJÄT

Suomen talouskehitys on viime vuosina ollut ennakoitua nopeampaa, mutta tulokehitys on jäänyt jälkeen talouskasvusta, ja tuloerot ovat kasvaneet. Yksityinen kulutus on ollut tienestejä suurempaa, joten säästämisaste on pienentynyt. Kotitalouksien liikennemenot ovat laman jälkeen kasvaneet tietoliikennettä lukuun ottamatta hitaanaisesti. Väestön kehitys on ollut koko maan osalta ennustetun kaltaista, mutta alueellinen muuttoliike on ollut selvästi ennustettua suurempaa. Henkilöauton kustannusten kehitys on ollut maltillista, ja ajokorttien määrä on jatkanut kasvuaan. Alue- ja yhdyskuntarakenne jatkaa hajaantumistaan.

2.1 Talouskehitys

Talouden kasvu oli viime vuosikymmenen jälkipuoliskolla keskimäärin noin viisi prosenttia vuodessa (*kuva 1*). Suomen talouskasvu on ollut pari prosenttia nopeampaa kuin EU-maissa keskimäärin ja lähes kaksi prosenttia enemmän kuin oli ennustettu (VM). Nopean kasvun taustalla on ollut erityisesti elektroniikka- ja sähkötekninen teollisuus sekä nopeasti kasvanut vienti.



Kuva 1. Bruttokansantuotteen kehitys vuosina 1987 – 2000.

Elektroniikka- ja sähköteknisen teollisuuden tuotanto viisinkertaistui 1990-luvulla, ja sen osuus viennistä on jo kolmannes. Sen vaikutus on ollut Tilastokeskuksen mukaan lähes puolet bruttokansantuotteen kasvusta vuonna 1999 /1/. Viennin osuus BKT:sta nousi viime vuosikymmenellä 23 noin 40 prosenttiin.

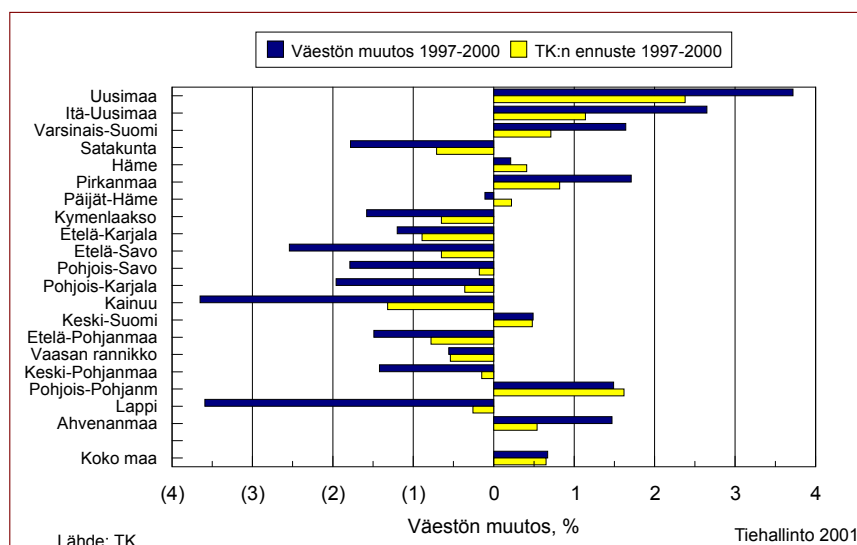
2.2 Alueellinen kehitys

Koko maan osalta Tilastokeskuksen vuonna 1998 laatima väestöennuste on osunut hyvin kohdalleen vuoden 2000 lopun tilanteessa. Alueellinen väestön kehitys on sen sijaan poikennut huomattavastikin ennustetusta kuluneen kolmen vuoden aikana. Päijät-Hämettä lukuun ottamatta maakuntien väestö-

nuste on ollut samansuuntainen toteutuneen kehityksen kanssa, mutta väestönmuutokset ovat maakunnissa olleet selvästikin ennustettua suurempia. Muuttovoittomaakunnissa väestön kasvu on ollut ennustettua nopeampaa ja muuttotappiomaakunnissa hitaampaa (kuva 2).

Pohjois-Pohjanmaan maakunnassa väestön kehitys on ollut ennustetun kaltaista. Uudenmaan, Itä-Uudenmaan, Varsinais-Suomen, Pirkanmaan ja Ahvenanmaan maakunnissa toteutunut muuttovoitto on ollut noin kaksinkertainen ennustettuun verrattuna. Muuttotappiomaakunnissa väestön väheneminen on ollut ennustettuun verrattuna vielä suurempaa, jopa moninkertainen. Uudella maalla väestö on kasvanut vuosina 1997 - 2000 lähes 4 prosentilla ja vastaavasti Kainuussa ja Lapissa väestö on vähentynyt lähes 4 prosentilla.

Vaikka muuttoliike onkin ollut ennustejakson alussa selvästikin arvioitua suurempaa, ei voida vielä tehdä johtopäätöksiä väestön alueellista sijoittumisesta parin kolmen vuosikymmenen kuluttua. Muuttoliike saattaa ajan myötä tasaantua tai sitten jopa lisääntyä nykyisestäään. Väestön sijoittumiseen vaikuttaa tuotantotoiminnan ja työpaikkojen tuleva alueellinen sijainti ja tähän taas maassa harjoitettu alue- ym. politiikka. Tilastokeskuksen uusi alueellinen väestöennuste valmistuu kesällä 2001.



Kuva 2. Väestön kehitys maakunnittain ja Tilastokeskuksen ennusteen mukainen kehitys vuosina 1997 – 2000.

Taloudellinen kasvu on viime vuosina keskittynyt vain muutamaan keskukseseen. Varsinaisia kasvukeskuksia on ollut vain kolme: pääkaupunkiseutu, Tampereen ja Oulun seudut. Näillä seuduilla väestön kasvun lisäksi myös tuotanto ja työllisyys ovat lisääntyneet yli maan keskiarvon. Lisäksi Turun ja Jyväskylän seuduilla väestö ja työllisyys ovat kasvaneet nopeammin kuin maan keskiarvo.

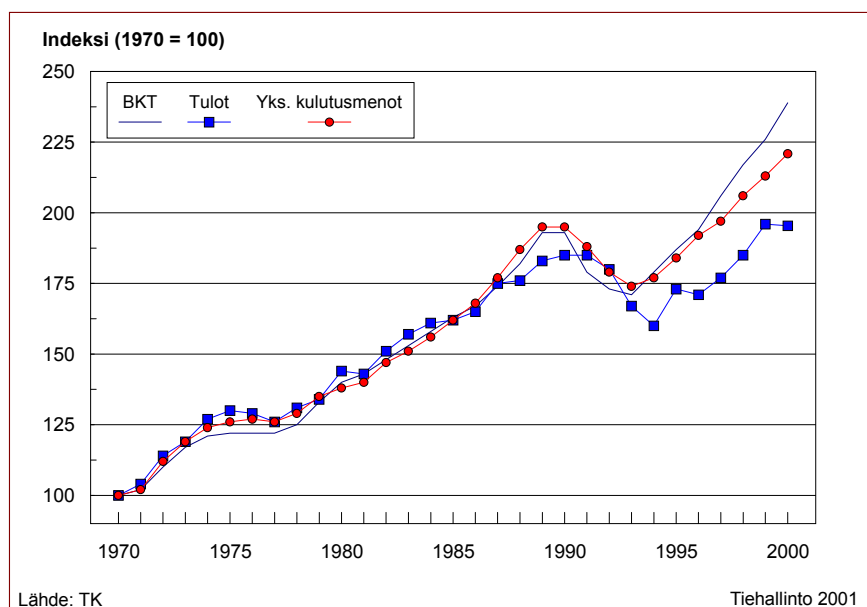
Kasvukeskusten ohella Tilastokeskuksen tekemän selvityksen mukaan maan lounaisrannikko, Helsingin ja Uudenkaupungin väliin jäävä alue, on kehittynyt muuta maata nopeammin. Alue ei ole yhtenäinen, vaan muodostuu muutamasta kehityspisteestä, ja vahvimpia kasvualueita ovat pääkaupunkiseudun li-

säksi Salon ja Lohjan seudut. Maan 85 seutukunnasta vain 8 on viimeisen seitsemän vuoden aikana yltänyt koko maan keskiarvoa parempaan kehitykseen, kun otetaan huomioon tuotannossa, työllisyydessä ja väestön kehityksessä tapahtuneet muutokset. Muut 77 seutukuntaa jäivät keskiarvon alapuolelle.

2.3 Kotitalouksien tulojen ja kulutuksen kehitys

Yksityinen kulutus on seurannut vuosina 1970 - 2000 melko tarkasti bruttokansantuotteen kasvua. Vasta 1990-luvulla se jäi hiukan BKT:n kehityksestä jälkeeseen. Kotitalouksien tulojen kasvu seurasi myös talouskasvua aina 1980-luvun loppupuolelle asti, mutta on sen jälkeen erkaantunut selvästikin talouskasvusta (kuva 3). Tulojen hidastuneeseen kehitykseen ovat vaikuttanut mm. viime vuosikymmenen palkkaratkaisut, joissa palkkoja jätettiin korottamatta tai korotettiin niin vähän, että reaaliensioiden kehitys jäi jälkeeseen tuottavuuden kasvusta. Korkean työttömyyden oloissa ei syntynyt myöskään palkkaliukumaa. Tuloja suurempi kulutus on rahoitettu säästöillä ja säästämisaste (kuva 7) onkin viime vuosina pienentynyt selvästi.

Laman aikana tulonsiirtojen osuus kotitalouksien tuloista kasvoi ja palkkojen osuus pieneni. Erityisesti työttömyyden lisääntyminen kasvatti tulonsiirtoja palkkojen kustannuksella. Koska noudatetun palkkapolitiikan johdosta kansantalouden palkkasumma on kasvanut hitaasti myös laman jälkeen, sen osuus bruttokansantuotteesta on laskenut 45,4 prosenttiin vuonna 2000, sen oltua 54,5 prosenttia vuonna 1990. Palkkoja pitäisi siis nostaa 20 %, jotta niiden osuus palaisi entiselle tasolle.

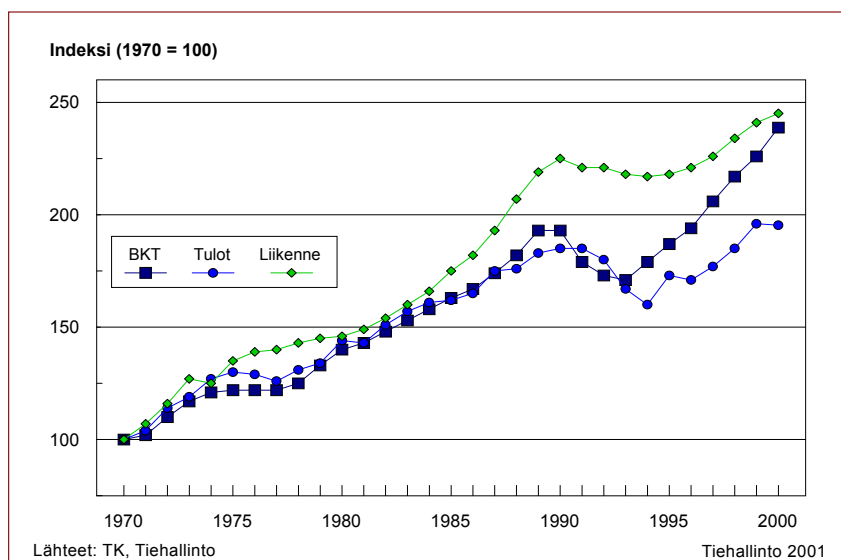


Kuva 3. Bruttokansantuotteen, kotitalouksien käytettävissä olevien reaalityulojen ja kulutuksen kehitys vuosina 1970 – 2000.

2.4 Bruttokansantuote ja liikenne

Tulojen bruttokansantuotetta hitaampi kasvu on merkinnyt sitä, että myös liikenteen kasvuvauhti on erkaantunut talouskasvusta. Suomessa tieliikenteen kasvu oli hiukan bruttokansantuotteen kasvua nopeampaa aina 1990-luvun alkupuolelle asti (kuva 4). 1990-luvulla BKT kasvoi 24 prosentilla, kotitalouksien tulot 5 ja tieliikenne 9 prosentilla, joen liikenteen kasvu on noudattanut lähinnä tulojen kasvua.

Laman aikana liikenne ei toisaalta pienentynyt BKT:n pienenemistä vastaavasti, vaan jäi lähes ennalleen. Polttoaineen hankintaan käytettiin myös laman aikana lähes saman verran rahaa kuin ennen lamaa, vaikka liikenteen osuus kulutuksesta laskikin laman aikana.



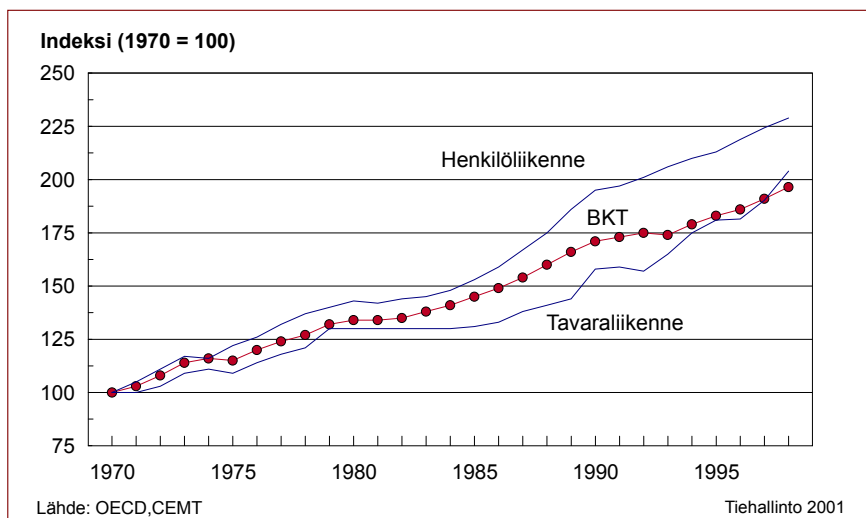
Kuva 4. Bruttokansantuotteen, kotitalouksienkäytettävissä olevien reaalityulojen ja tieliikenteen (autokm) kehitys vuosina 1970 - 2000

Liikenteen ja BKT yhteyden muutos Suomessa viime vuosikymmenellä on poikkeuksellista verrattuna muihin autoistuneisiin maihin. EU-maissa keskimäärin niin henkilö- kuin tavaraliikennekin on kasvanut myös 1990-luvulla talouskasvua kanssa samaa tahtia, itse asiassa jopa taloutta nopeammin (kuva 5). Maanteillä liikenteen kasvu on ollut vielä keskimääräistä henkilö- ja tavaraliikenteen kasvua nopeampaa.

Monissa maissa autokohtaiset ajosuoritteet ovat olleet kasvussa, mikä osaltaan on lisännyt liikenteen kasvua. Esim. Tanskassa henkilöautoliikenteen kasvu on ollut kaksi kertaa suurempaa kuin autokannan kasvu. Suomessa autokannan ikä on hillinnyt jossain määrin ajosuoritteen kasvua.

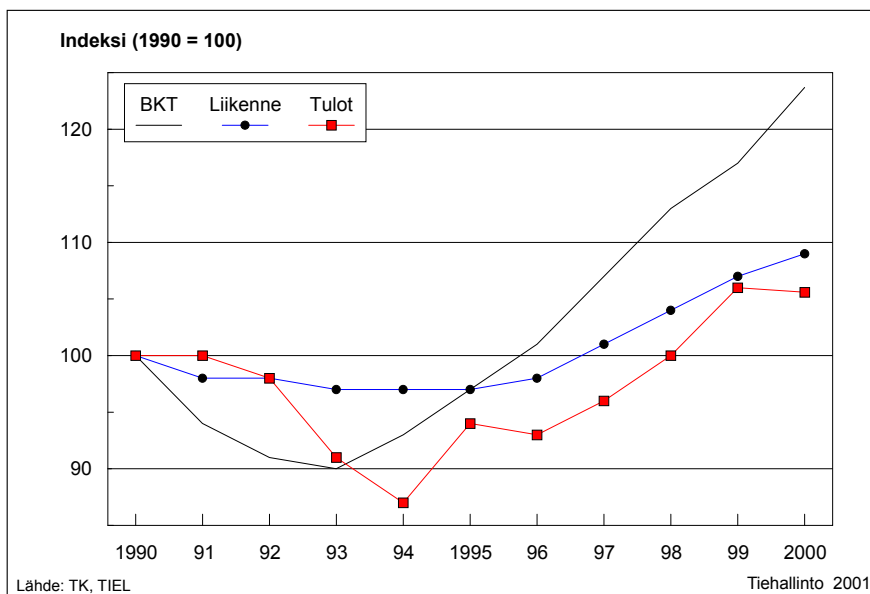
Henkilöautotiheys on Suomessa selvästikin pienempi kuin EU-maissa keskimäärin (vuonna 1998 EU 451 autoa/1000 asukasta, Suomi 392). Autotiheys on EU-maissa edelleen lineaarisessa kasvussa ja tuskin Suomessakaan autotiheys on lähellä kyllästymistasoa, joten sen voidaan odottaa edelleen kasvavan, mikäli taloudelliset edellytykset sille ovat olemassa.

Autotiheyden kasvaessa ja lähestyessä kyllästymistasoa henkilöautoliikenteen kasvu hidastuu jo luonnostaan. Tästä ei vielä liene Suomessa kysymys, joten liikenteen (lähinnä henkilöautoliikenteen) BKT:tta hitaampi kasvu selittynee tulokehityksen erkaantumisesta talouskasvusta.



Kuva 5. Bruttokansantuotteen, henkilöliikenteen (blökm, kaikki liikennemuodot) ja tavaraliikenteen (tkm, kaikki liikennemuodot) kehitys EU-maissa vuosina 1970 – 1998.

Kuvasta 6 voidaan nähdä, että 1990-luvulla liikenteen kasvu on ollut lähempänä tulojen kuin BKT:n kasvua. Koska kulutus on kasvanut tulojen kasvua nopeammin, liikenteen kasvua on saatettu osittain ylläpitää myös kuluttamalla säästöjä. Myös jatkossa tieliikenteen kehitys seurannee kotitalouksien taloudellisen aseman muutoksia pikemminkin kuin koko kansantalouden kasvua.

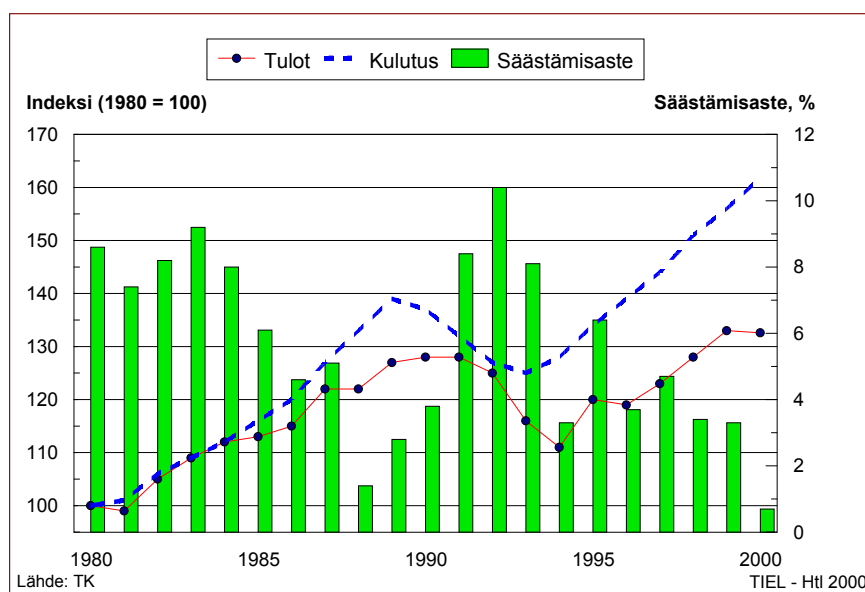


Kuva 6. Bruttokansantuotteen, kotitalouksien käytettävissä olevien tulojen ja tieliikenteen (autokm) kehitys vuosina 1990 – 2000.

2.5 Kotitalouksien säästämisasteen muutokset

Tulojen ja kulutuksen eritahtinen kehitys näkyy kotitalouksien säästämisasteen (säästöön jäävä osuus tuloista) muutoksessa. Myös 1980-luvun lopulla kulutettiin säästöjä ja säästämisaste pieneni selvästi. Tällöin myös tulojen kehitys alkoi jäädä jälkeen BKT:n kehityksestä. Laman aikana säästämisaste oli jälleen korkealla tulokehityksen ollessa taantuvaa (kuva 7). Säästämisastetta piti korkealla laman aiheuttama epävarmuus tulevaisuudesta. Suurtyöttömyys ja sosiaaliturvan leikkaamiset lisäsivät säästämistarvetta. Talouden alettua jälleen kasvaa 1990-luvun jälkimmäisellä puoliskolla säästäminen on jälleen vähentynyt.

Vuonna 2000 säästämisaste putosi 0,7 prosenttiin, eli alemmalle tasolla kuin 1980-luvun lopulla. Tilastokeskuksen uuden käytännön mukaan optioita ja myyntivoittoja ei ole laskettu mukaan säästämisasteeseen. Niiden kanssa säästämisaste olisi selvästikin korkeampi. Ilman optioita ja omaisuustuloja säästämisasteluvut ovat kuitenkin paremmin vertailukelpoisia keskenään. Säästämisasteen lasku johtui vuonna 2000 lisääntyneestä kulutuksesta, kun samanlaisesti reaalitytulot laskivat. Kotitalouksien kulutus lisääntyi vuonna 2000 3,7 prosentilla ja tulot vähenivät 0,3 prosentilla.

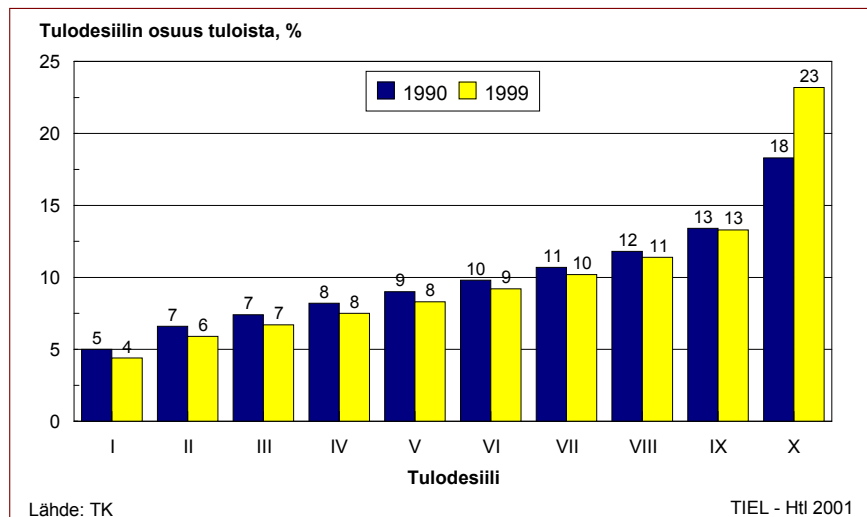


Kuva 7. Kotitalouksien käytettävissä olevien tulojen, kulutuksen ja säästämisasteen kehitys vuosina 1980 - 2000 (1980 = 100).

2.6 Tuloerojen kasvu

Tuloerot pysyivät Suomessa lähes muuttumattomina vuodesta 1966 aina 1990-luvun puoleen väliin asti. Myöskään laman aikana tuloerot eivät kasvaneet, kun sosiaaliturva ja tulonsiirrot paikkasivat heikkotuloisimpien asemaa ja tulokehitys oli yleensäkin heikkoa. Poikkeuksena oli kuitenkin vuosi 1993, jolloin tuloerot kasvoivat toteutetun pääomaverotuksen uudistuksen seurauksena. 1990-luvun puolen välin jälkeen tuloerot alkoivat kasvaa, ja kasvu nopeutui viime vuosikymmenen lopussa erityisesti pääomatulojen (ja optioiden) nopean kasvun takia.

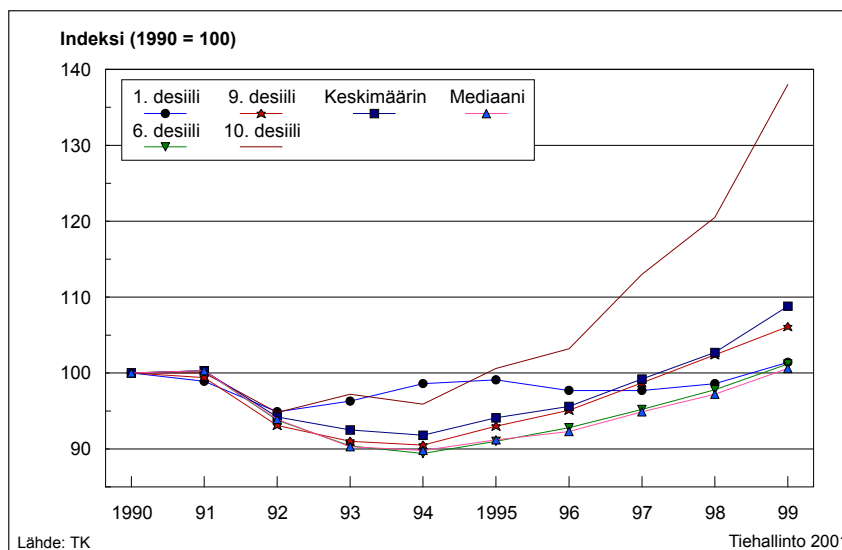
Eniten 1990-luvulla tulojaan on lisännyt suurituloisin kymmenesosa (desiili) kotitalouksista. Tilastokeskuksen tulojaon ennakkotilaston 1999 mukaan sen tulo-osuus on kasvanut 18,3 prosentista 23,2 prosenttiin ansiotuloista vuosina 1990 - 1999 /2/. Pienituloisimman desiilin tulot ovat pudonneet 5,0 prosentista 4,4 prosenttiin (kuva 8).



Kuva 8. Kotitalouksien tulo-osuudet desiileittäin (desiilin osuus kotitalouksien tuloista) vuosina 1990 ja 1999.

Tuloerojen nopeaa kasvua korostaa seikka, että kaikki muut kuin ylin kymmenes menettivät tulo-osuuttaan vuosina 1990 - 1999, ja ainoastaan ylimmän tulodesiilin tulot ovat kasvaneet keskimääräistä enemmän, yhdeksännen desiilin tulot ovat seuranneet keskimääräistä kehitystä (kuva 9). Koska kotitalouksien mediaanitulot ylittivät vuonna 1999 vain niukasti vuoden 1990 tulotason, lähes puolella kotitalouksista tulot olivat viime vuosikymmenen lopulla vuoden 1990 tasolla tai sen alapuolella.

Tuloeroja ovat kasvattaneet palkkatulojen lisäksi erityisesti omaisuustulot (myyntivoitot, korot, osingot, vuokratulot, patentit ja tekijänoikeudet), jotka ovat pääosin tuloverotusta lievemmän, pääomaverotuksen piirissä. Erityisesti ovat kasvaneet osinkotulot ja realisoidut myyntivoitot. Omaisuustuloista yli kolme neljäsosaa kohdistuu ylimpään tulodesiiliin, mikä selittää pitkälti kyseisen tulodesiilin tulo-osuuden kasvua /3/. Itse asiassa myös 10. tulodesiilin sisällä tulojen kasvu keskittyy hyvin pienelle osalle tuloryhmää. Samanaikaisesti sosiaalietuuksia on karsittu, mikä puolestaan on pienentänyt alimpien tulodesiilien tulo-osuutta.



Kuva 9. Kotitalouksien käytettävissä olevien tulojen kehitys tulodesiileittäin vuosina 1990 – 1999.

Koska tuloerojen kasvu on tapahtunut vain muutaman viime vuoden aikana, kysymys on selvästä muutoksesta kohti eriarvoisempaa yhteiskuntaa. Tulonjaosta ei ole vielä tilastoja vuoden 1999 jälkeen, mutta ennakkotietojen mukaan tuloerojen kasvu on jatkunut myös vuonna 2000, jolloin erityisesti optiot ja omaisuustulot ovat jatkaneet kasvuaan.

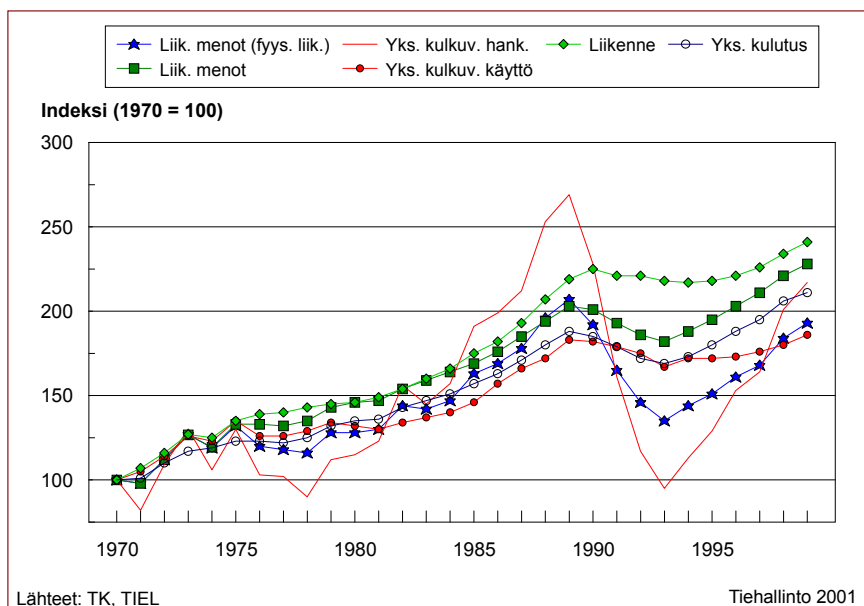
Tuloeroja suurempia ovat varallisuuserot. Erityisesti osakevarallisuus on jakautunut Suomessa hyvin epätasaisesti. Valtaosa kotitalouksien varallisuudesta keskittyy ylimpään tuloryhmään..

Suomi on perinteisesti ollut maailman tasaisimman tulonjaon maita yhdessä muiden Pohjoismaiden ja Hollannin kanssa, eikä alkanut tuloerojen kasvu ole vielä muuttanut paljoakaan Suomen asemaa kansainvälisessä vertailussa, koska tuloerot ovat kasvamassa muuallakin. Asiantuntijat pitävät todennäköisenä, että tuloerot niin Suomessa kuin muissakin maissa jatkavan kasvuaan.

2.7 Liikenteen kulutusmenot

Kotitalouksien liikennemenot (yksityisten kulkuvälineiden hankinta ja käyttö, ostetut kuljetuspalvelut ja tietoliikenne) reagoivat taloudellisiin suhdanteisiin yleensä ylijoustavasti. Noususuhdanteessa kotitalouksien liikenteeseen käyttämä rahamäärä kasvaa yleensä selvästikin muuta kulutusta nopeammin ja vastaavasti pienenee laman aikana myös muuta kulutusta herkemmin. 1990-luvun laman jälkeisessä noususuhdanteessa liikennemenot ovat kasvaneet vasta viipeellä ja muutenkin aikaisempaa hitaammin suhdannetilanteeseen verrattuna. Tähän on vaikuttanut juuri tulojen BKT:tta hitaampi kehitys. Liikennemenot saavuttivat 1980-luvun lopun tason vasta vuonna 1998 tietoliikenteen nopean kasvun ansiosta. Ilman tietoliikennettä liikennemenot olivat vuonna 1999 edelleen alemmalla tasolla (7 %) kuin 10 vuotta sitten, jolloin liikennemenot olivat reaalisesti suurimmillaan (kuva 10).¹

¹ Kuvan 10 käyrät on laskettu kiinteähintaisista aikasarjoista, joten ne kuvaavat lähinnä liikennemenojen volyymin muutosta.



Kuva 10. Yksityisten kulutusmenojen, tieliikenteen (autokm), liikennemenojen, fyysinen liikenteen menojen ja yksityisten kulkuvälineiden hankinta- ja käyttömenojen kehitys 1970 – 1999.

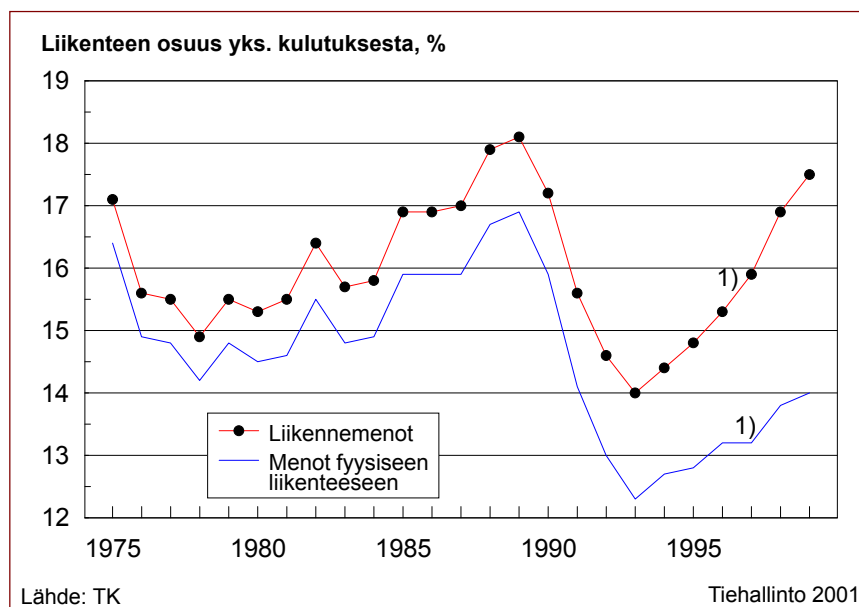
Liikenne ja liikenteen kehitykseen vaikuttavat tekijät ovat kehittyneet suhteessa talouskasvuun hyvin erilaisilla 1990-luvulla kuin ajanjaksolla 1970 - 1999. Vuosina 1970 - 1999 ja 1990-luvulla bruttokansantuote, yksityinen kulutus, tieliikenne (autokilometrit) ja liikenteen kulutusmenot ovat kasvaneet seuraavasti:

	1970 – 1999	1990 -1999
- bruttokansantuote	126 %	17 %
- tieliikenne	141 %	7 %
- yksityinen kulutus	111 %	14 %
- Kotitalouksien tulot	94 %	5 %
- liikennemenot (ilman tietol.)	93 %	0,5 %
- liikennemenot (tietol. ml.)	132 %	15 %
- yksityisten kulkuvälineiden hankinta	117 %	-5%
- yksityisten kulkuvälineiden käyttö	86 %	2 %
- tietoliikenne	1214 %	191 %

Tietoliikenteen menot ovat kasvaneet nopeasti samoin kuin niiden osuus liikennemenoista. Ajanjaksolla 1970 - 1999 tietoliikennemenojen osuus liikennemenoista on kasvanut vajaasta neljästä prosentista (3,8 %) lähes viidesosaan (19,6 %). Henkilöauton kulutusmenojen osuus (hankinta ja käyttö) on ajanjaksolla pienentynyt 73,9 prosentista 66,5 prosenttiin ja ostettujen kuljetuspalvelujen 22,2 prosentista 13,8 prosenttiin.

Polttoaineen hankintaan käytetty rahamäärä ei ole heilahdellut kovinkaan paljon suhdanteiden mukaan. Vaikka polttoaineiden hinnat ovat viime vuosina nousseet, polttoaineisiin käytetyt menot eivät ole kasvaneet samassa suhteessa, koska polttoaineiden kulutus autoa kohti on pienentynyt. Ajoneuvojen hankintaan käytetty rahamäärä on edelleen selvästi lamaa edeltävän tason alapuolella.

Laman jälkeen liikennemenojen kasvu on ollut keskimääräistä kulutuksen kasvua nopeampaa, ja liikenteen kulutusmeno-osuus on kasvanut (*kuva 11*). Tähän on vaikuttanut erityisesti tietoliikennemenojen nopea kasvu. Kuitenkaan kulutusmeno-osuus ei ole saavuttanut vieläkään 10 vuoden takaista tasoaan.



1) Liikenteen vakuutusmaksuja siirretty vakuutustoimialaan vuonna 1997

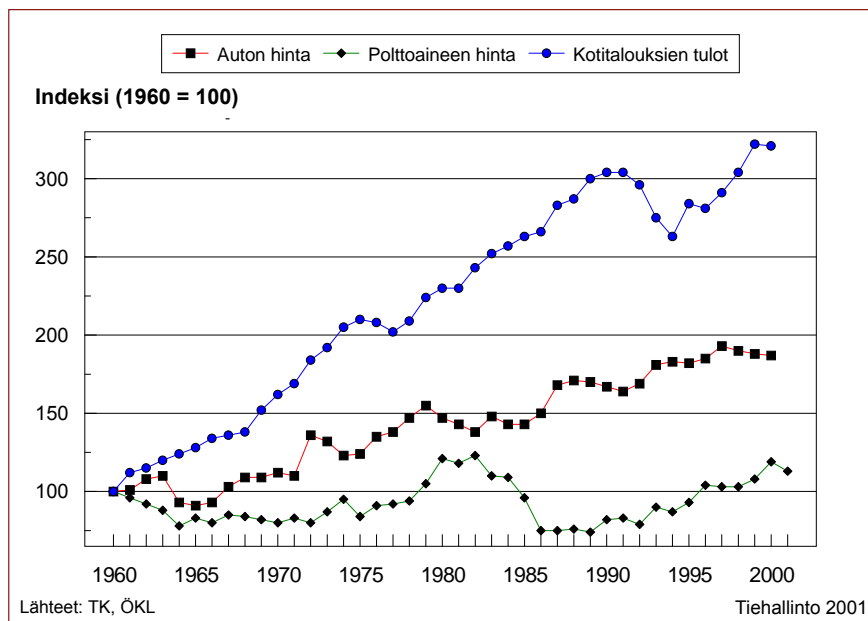
Kuva 11. Liikenteen ja fyysisen liikenteen kulutusmeno-osuuden kehitys vuosina 1975 – 1999.

Fyysisen liikenteen (tietoliikenne ei mukana) kulutusmenot ovat kehittyneet selvästi hitaammin kuin kaikki liikennemenot. Fyysisen liikenteen kulutusmeno-osuus oli vuonna 1999 vielä selvästi pienempi kymmenen vuoden takaista tasoaan, ja koko 1980-luku fyysisen liikenteeseen käytettiin kulutusmenoista suurempi osuus kuin uuden vuosituhaten alussa. Fyysisen liikenteen kulutusmeno-osuuden kasvua ovat hidastaneet polttoaineen kulutuksen liikenteen kehitystä hitaampi kasvu ja uusien autojen melko vähäinen hankinta. Myös ostetut kuljetuspalvelut ovat kasvaneen keskimääräistä kulutuksen kasvua hitaammin.

2.8 Henkilöauton kustannukset

Henkilöauton kustannukset (polttoaine ja autonhankinta) eivät ole nousseet kovinkaan paljon viime vuosina (*kuva 12*). Vuonna 2000 polttoaineen hinta nousi väliaikaisesti raakaöljyn kallistumisen takia. Tuolloin 95-oktaanisen bensiinin keskihinta oli 6,75 mk. Kesällä 2000 hinta oli korkeimmillaan seitsemän ja puolen markan paikkeilla, jolloin polttoaineen reaalihintana oli suunnilleen 1980-luvun alun, toisen energiakriisin jälkeisellä tasolla. Sitten hinta on jonkin verran laskenut, mutta sen tuleva kehitys on hyvinkin epävarmaa.

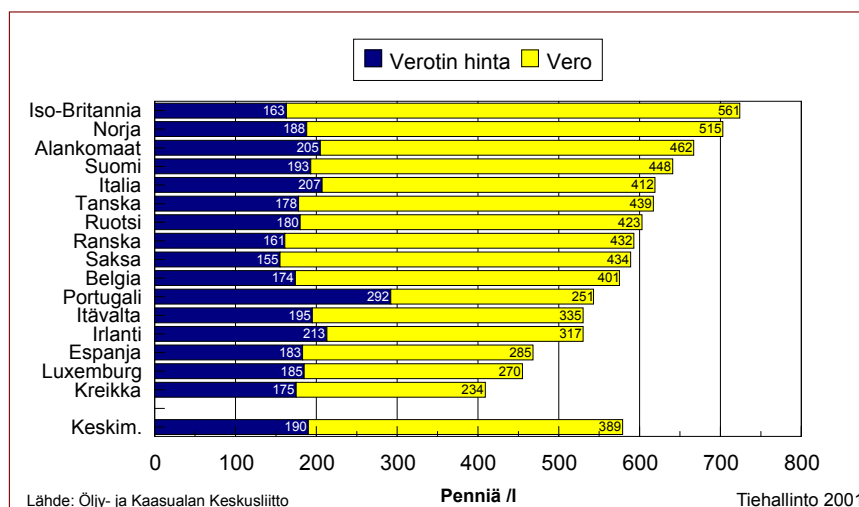
Uuden auton reaalin keskihinta (kaikkien myytyjen autojen hintojen keskiarvo) on laskenut hiukan muutaman viime vuoden aikana. Auto on kuitenkin edelleen Suomessa Tanskan jälkeen kallein EU-maissa auton hankintaan kohdistuvan ankaran verotuksen takia. Sen sijaan auton veroton hinta on Suomessa halvimpia Euroopassa.



Kuva 12. Kotitalouksien käytettävissä olevien tulojen, uuden henkilöauton ja polttoaineen (benssiini 95E) hinnan reaalin kehitys vuosina 1960 – 2000.

Auton ja polttoaineen hintakehityksellä ei ole ollut paljoakaan vaikutusta liikenteen määrään, koska pitkällä aikavälillä kotitalouksien tulot ovat kasvaneet reaalisesti selvästi enemmän kuin auton kustannukset. Tosin Kesällä 2000 liikenteen kasvu pysähtyi yleisillä teillä väliaikaisesti polttoaineen hinnan huomattavan kallistumisen takia.

Bensiinin (95E) hinta oli vuoden 2001 alussa Suomessa neljänneksi kalleinta Euroopassa Iso-Britannian, Norjan ja Alankomaiden jälkeen (kuva 13). Bensiinin verotus on Suomessa EU-maiden joukossa neljänneksi korkeinta (4,48 mk/l). Ankarinta verotus on kalleimman polttoaineen maissa Isossa-Britanniassa ja Norjassa /4/. Dieselöljy ja kevyt polttoöljy ovat Suomessa edelleen melko halpoja, ja kaikkien öljytuotteiden keskimääräinen hinta oli Suomessa syksyllä 2000 hiukan keskitason yläpuolella Euroopassa.



Kuva 13. Benssiinin (95E) veroton ja verollinen hinta eräissä Euroopan maissa 15.1.2001

2.9 Väestön ja kotitalouksien lukumäärän kehitys

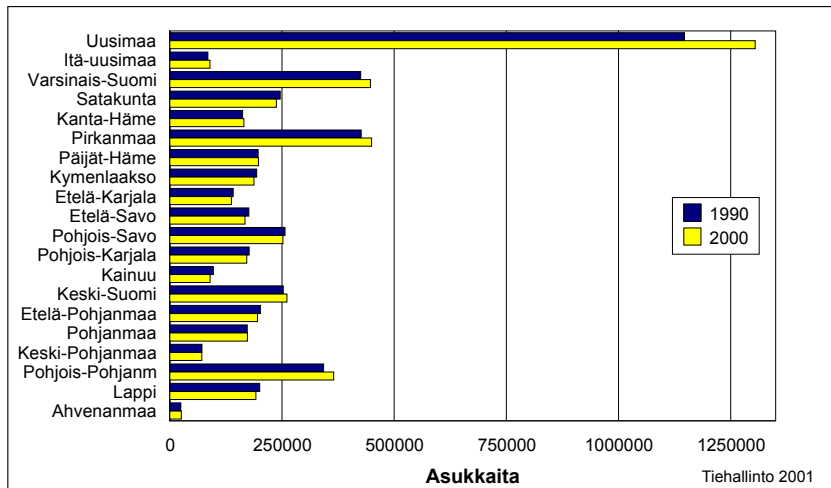
Väestön kasvu on hidastunut puoleen sitten 1990-luvun alun, jolloin väestö lisääntyi 25 000 - 30 000 henkilön vuosivauhtia (0.5 %/v). Vuosituhannen vaihteessa väestön vuotuinen lisäys oli enää noin 10 000 asukasta, eli noin 0,2 %. Keskimäärin väestö kasvoi 1990-luvulla 18 300 hengellä vuosittain. Suurin osa vuosikasvusta, lähes 16 000, sijoittui Uudenmaan maakuntaan.

Väestön kasvun hidastumisen pääasiallisena syynä 190-luvun loppupuolella ja 2000-luvun alussa on syntyvyyden ja nettomaahanmuuton pieneneminen. Vuosikymmenen alussa nettomaahanmuutto vaihteli 10 000 ihmisen molemmin puolin, kun se viime vuosina on ollut muutama tuhat vuodessa. Myös syntyvyys on painunut matalimmalle tasolle sitten 150 vuoteen, eli 56 000 lapseen vuonna 2000. Syntyvyyden vähenemiseen on vaikuttanut mm. nykyisten synnyttävien ikäluokkien pienuus. Tämä johtuu 1960 - 1970-luvuilla tapahtuneesta Ruotsiin muutosta. Vuosina 1972 - 73 syntyneitä oli alle 60 000, ja he ovat juuri nyt ensimmäisen lapsen synnytysikässä. Jatkossa ensisynnyttävien ikäluokkien koko on muutamasta tuhannesta kymmeneen tuhanteen suurempi kuin nykyiset ikäryhmät aina 1990-luvun puoliväliin asti.

Suomessa taloudellinen noususuhdanne näyttää pienentävän syntyvyyttä. Nousukaudella satsataan työhön, ja lapsen saanti voi haitata tätä kehitystä. Myös voimakas muuttoliike on voinut siirtää perheenisäystä. Lamavuosina syntyi noin 6000 lasta enemmän kuin laman jälkeisessä noususuhdanteessa. Syntyvyyttä on vähentänyt myös työelämän muutokset mm. pysyvien työpaikkojen väheneminen ja yleensäkin epävarmoiksi käyneet tulevaisuuden odotukset.

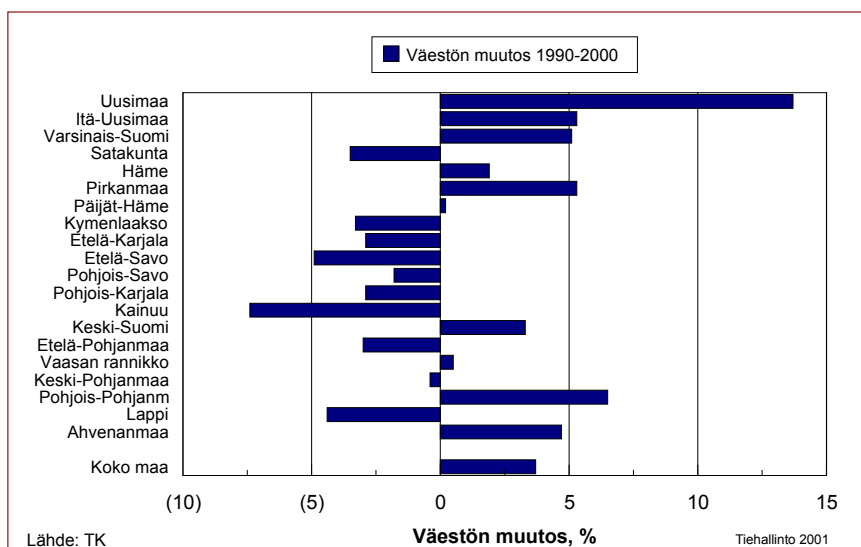
Syntyvyys on Suomessa edelleen selvästi korkeampi kuin useimmissa EU-maissa. Kokonaishedelmällisyysluku oli Suomessa vuonna 2000 1,71, kun EU-maiden kaskiarvo on 1,45 lasta naista kohden. Suomessakin hedelmällisyysluku on alle luonnollisen uusiutumisen; naista kohden pitäisi syntyä 2,1 lasta, jotta väestön määrä pysyisi entisenä syntyvyyden kautta.

Viime vuosikymmenellä Uudenmaan maakunnan väestön kasvu oli lukumääräisesti selvästi suurempaa kuin maan muissa osissa (*kuva 14*). Vuosikymmenen aikana maakunnan väestö kasvoi 157 300 hengellä. Seuraavaksi eniten kasvua oli Varsinais-Suomen, Pirkanmaan ja Pohjois-Pohjanmaan maakunnissa, yli 200 000 asukasta, eli niissä maakunnissa, joissa nykyiset kasvukeskukset sijaitsevat. Vähennystä oli eniten Lapissa, lähes 9000 henkeä.



Kuva 14. Väestön määrä maakunnittain vuosina 1990 ja 2000.

Uudenmaan väkiluku kasvoi viime vuosikymmenellä myös suhteellisesti eniten, eli noin 14 prosenttia. Pohjois-Pohjanmaalla kasvua oli 6 - 7 prosenttia ja Varsinais-Suomessa ja Pirkanmaalla 5 prosenttia. Eniten väestö väheni suhteellisesti Kainuussa, jossa vuoden 2000 väestö oli reilun 7 prosenttia pienempi kuin vuonna 1990 (*kuva 15*).



Kuva 15. Väestön suhteellinen muutos maakunnittain vuosina 1990 - 2000.

Kotitalouksien lukumäärä on kasvanut selvästi nopeammin kun väestön määrä. 1990-luvulla kotitalouksien lukumäärä kasvoi 10 prosentilla, kun väestön määrä lisääntyi vain vajaalla neljällä prosentilla. Kotitalouksien lukumäärän kasvulla on merkitystä autoistumiseen, koska tällöin autonkäyttäjyksiköiden lukumäärä kasvaa. Tosin viime vuosina kotitalouksien heikohko tulokehitys on vaikuttanut päinvastaiseen suuntaan. Henkilöautojen lukumäärä kotitaloutta kohden onkin pysynyt ennallaan vuosina 1990 - 2000, eli 0.9 autoa kotitaloutta kohden.

2.10 Ajokorttien määrän kehitys

Ajokorttien määrä on jatkanut kasvuaan Suomessa. Viime vuosina ajokortteja on tullut vuosittain lisää noin 50 000 kappaletta (taulukko 1). Vuosina 1990 - 1999 nuorimpien ikäryhmien ajokortin hankinta väheni jonkin verran, mutta vuonna 2000 nuorten ajokorttitiheys säilyi ennallaan. Ajokortin hankinta on viime vuosina siirtynyt vähän myöhemmäksi, mutta vajaasta kolmestakymmenestä ikävuodesta lähtien ajokorttitiheys on nyt aikaisempaa suurempi (kuva 16).

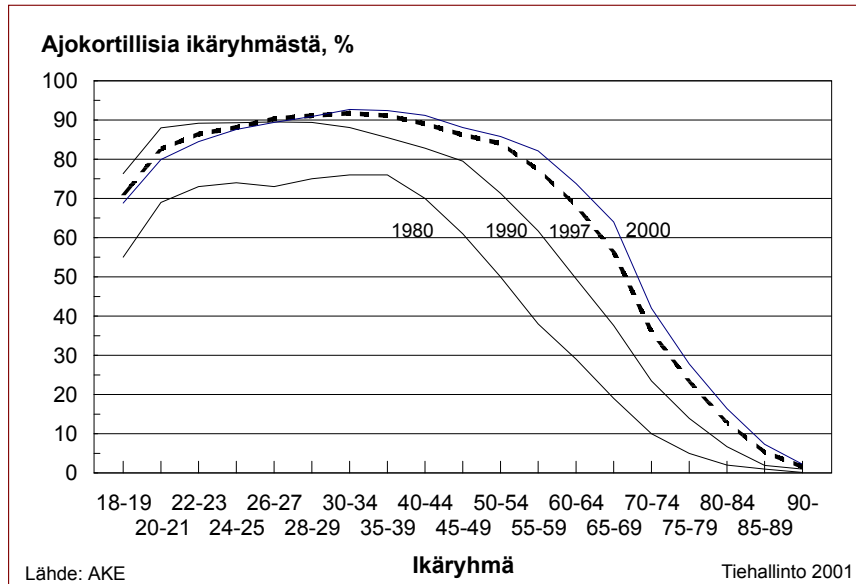
Taulukko 1. Ajokorttien määrän ja ajokortillisten prosentiosuuden kehitys sukupuolen mukaan ajokortti-ikäisessä väestössä vuosina 1980 – 2000.

Vuosi	Ajokorttien lukumäärä						
	Naiset	%-osuus	Miehet	%-osuus	Yhteensä	%-osuus	Lkm:n kasvu
1980	711 060	38	1259 892	74	1970 952	55	74 773
1985	925 698	47	1411 464	79	2337 162	62	70 857
1990	1137 569	57	1525 696	84	2663 265	69	62 346
1995	1266 280	62	1659 713	88	2925 991	74	44 666
1996	1290 965	63	1678 409	88	2969 282	75	43 291
1997	1313 590	63	1693 051	88	3006 641	75	37 359
1998	1338 891	64	1718 616	89	3057 507	76	50 866
1999	1361 780	65	1745 981	89	3107 761	77	50 524
2000	1387 216	66	1770 765	90	3157981	77	50 220

Ruotsissa nuorten ajokortin hankinta on vähentynyt selvästi jo pitemmän aikaa, ja 18 - 19 -vuotiaista alle puolet hankkii enää kortin. Ruotsissa ajokorttitiheys on pienempi kuin Suomessa aina noin 50 -ikävuoteen asti. Tämän jälkeen Ruotsissa on selvästikin enemmän kortteja kuin Suomessa. Tämä johtuu siitä, että Ruotsi alkoi autoistua paljonkin aikaisemmin kuin Suomi.

Ruotsissa nuorten ajokortin hankinta on vähentynyt etenkin suurkaupungeissa jo niin paljon, että se kertoo aseteiden muutoksesta henkilöautoa kohtaan. On vaikeaa sanoa, onko Suomessa kysymys alkamassa olevista asenteiden muutoksesta. Ilmiöön on myös taloudellisia syitä. Nuorten työttömyys on edelleen kaksinkertainen muuhun väestöön verrattuna, ja osalla vanhemmistakin, jotka maksavat usein nuorten autokoulun, taloudellinen tilanne on ennen 1990-luvun lamaa vallinnutta tilannetta heikompi.

Sukupuolten välillä ajokorttitiheydessä on Suomessa selvä ero. Miehillä kortti on 90 -prosenttisesti, mutta naisilla vain kahdella kolmasosalla. Ero on kuitenkin tasoittumassa, koska nuorissa ikäryhmissä eroa on vain 5 - 10 prosenttiyksikköä.



Kuva 16. Ajokorttien omistus ikäryhmän mukaan (ajokortillisia, prosenttia ikäryhmästä) vuosina 1980, 1990, 1997 ja 2000.

3 ENNUSTEEN TOTEUTUMA

Vuoden 1999 ennustetarkistuksessa tarkistettiin liikenteen kehitystä koko maan osalta ja erityisesti alueellisesti uusien väestöennusteiden valossa. Uusia autokantaennusteita ei Tielaitoksessa ole laadittu sitten vuoden 1995, jolloin viimeksi on tehty perusteellinen autokannan ja liikenteen kehitysennuste. Tässä toteutumatarcastelussa verrataan vuosina 1995 - 2000 toteutuneita autokantalukuja ja vuosina 1997 - 2000 toteutuneita liikenteen kehityslukuja vastaaviin ennustettuihin lukuihin.

3.1 Autokanta

Tielaitoksen tieliikenne-ennusteen vuoden 1999 tarkistuksessa ei tarkasteltu ennustettuja autokantalukuja ollenkaan. Siksi tässä on verrattu vuoden 2000 autokantalukuja alkuperäisen, vuoden 1995 ennusteen lukuihin /10/. Kyseisen ennusteen tekemisestä on siis kulunut viisi vuotta. Vuoden 1999 ennusteen tarkistus perustui vuoden 1995 ennusteen autokantaan.

Koko autokannan osalta vuoden 1995 ennusteen mukainen autokanta vastaa melko hyvin toteutunutta kantaa. Ennuste oli vuoden 2000 lopun tilanteessa vain pari kolme prosenttia toteutunutta autokantaa suurempi. Myös henkilö- ja pakettiautojen ennuste on melko lähellä toteutuneita lukuja. Sen sijaan kuorma- ja linja-autojen ennusteet ovat toteutuneisiin verrattuina hyvinkin varovaisia (*taulukko 2*). Tähän on vaikuttanut lähinnä kuorma- ja linja-autokannan rakenteen muutokset ja tehdyt muutokset erikoisautojen rekisteröinnissä.

Linja-autojen määrän kehitykseen on vaikuttanut mm. autokoon eriytyminen. Isojen autojen lisäksi on hankittu pienempiä autoja ja pienempiä automalleja (esim. kutsuohjatut bussit). Tämä on lisännyt autojen lukumäärää. Kuorma-autokannan nopeahkoon kasvuun on taas vaikuttanut se, että vuoden 1993 jälkeen uusia erikoisautoja ei ole enää rekisteröity erikoisautoina, vaan kuorma-autoina. Tilastoissa tämä näkyy mm. kantavuudeltaan pienien kuorma-autojen nopeana kasvuna 1990-luvun lopussa. Sama ilmiö selittää erikoisautokannan pienenemisen vuodesta 1993 lähtien.

Laman aikana autokanta pieneni ja vasta vuonna 1996 autokanta saavutti lamaa edeltävän tason. Laman jälkeen autokanta on kasvanut 2 - 3 prosenttia vuodessa. Kasvu on ollut melko nopeaa huolimatta suhteellisen pienistä uusien henkilöautojen hankintamääristä. Seurauksena on kuitenkin ollut autokannan vanheneminen. Suomessa on Euroopan autoistuneiden maiden vanhimmat autot. Vuonna 2000 henkilöautokannan keski-ikä oli Suomessa 10,3 vuotta ja romutusikä 18,3 vuotta /5/. Jatkossa vanha autokanta hidastaa autokannan ja liikenteen kasvua.

Vuoden 1995 ennusteessa autokannan kasvun oletettiin hidastuvan selvästikin vuoden 2000 jälkeen. Nykyinen autokannan kasvuvauhti on hiukan nopeampaa kuin ennustettu kasvuvauhti vuoden 2000 jälkeen. Jos taloudellinen kasvu jatkuu ennustetun kaltaisena, toteutunut autokantaa lähenee lähivuosina ennustettua ja voi olla suunnilleen sama vuoteen 2005 mennessä.

Taulukko 2. Autokanta autolajeittain 31.12.2000 ja Tielaitoksen vuoden 1995 ennusteen mukainen kanta samana ajankohdana.

Autolaji	Autokanta 31.12.2000	Ennustettu autokanta 31.12.2000	Ero, ennuste/toteutunut, %
Henkilöautot	2 134 728	2 203 000	+ 3,2
Pakettiautot	236 290	240 000	+ 1,6
Kuorma-autot	64 820	50 000	- 22,8
Linja-autot	9 811	8 000	- 18,5
Erikoisautot	16 917	25 000	+47,8
Kaikki autot	2 465 822	2 526 000	+ 2,4

+ = ennuste liian suuri

- = ennuste liian pieni

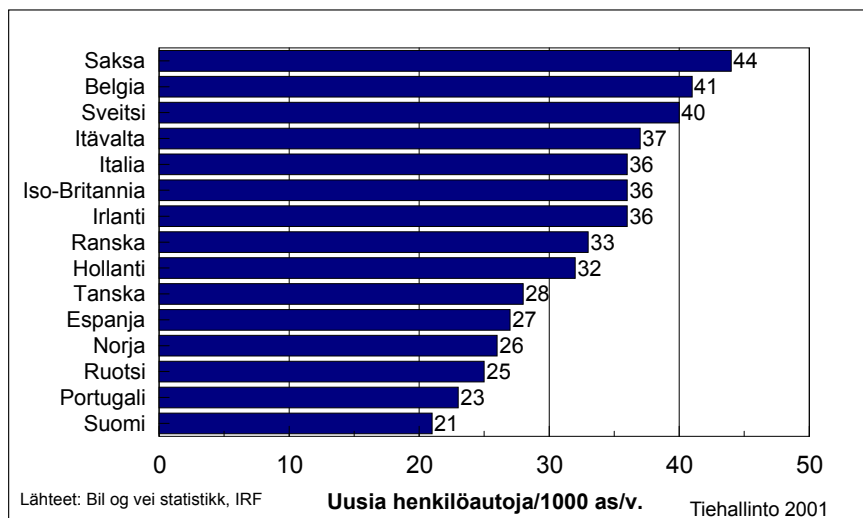
Henkilöautotiheys oli 409 autoa 1000 asukasta kohden vuoden 2000 lopussa. Se on 5 prosenttia ennustettua (430 autoa/1000 as) pienempi. Henkilöautotiheys pieneni laman aikana ja saavutti lamaa edeltävän tason vasta vuonna 1998, kun henkilöautokanta oli saavuttanut sen pari vuotta aikaisemmin. Myös väestö on kasvanut nopeammin kuin Tilastokeskuksen vuoden 1995 väestöennusteessa oli arvioitu.

3.2 Uusien autojen hankinta

Uusien henkilöautojen myynti on Suomessa edelleen melko vähäistä huolimatta nopeasta taloudellisesta kasvusta. Vaikka myynti onkin kasvanut selvästi sitten lamavuosien, Suomessa on vuosina 1995 - 1999 ostettu uusia autoja kaikkein vähiten autoistuneiden Euroopan maiden vertailussa (21 autoa 1000 asukasta kohden vuodessa, *kuva 17*). 1980-luvun loppupuoliskolla uusien autojen vuosimyynti oli keskimäärin 32 autoa 1000/asukasta, mikä on melko normaali luku Euroopassa. Myös muissa Pohjoismaissa autonhankinta on ollut muihin Euroopan maihin verrattuna vähäistä

Syitä autojen vähäisehköön hankintaan ei ole paljoakaan selvitetty. Uuden auton hintakehitys on ollut hyvin maltillista, ja viime vuosina uuden auton keskihinta on jopa pienentynyt (*vert. kuva 10 s. 16*). Varmaankin auton hankintaa on lykätty autokaupan veroratkaisuja odotellessa, ja myös kallistunut polttoaineen hinta lienee vähentänyt autonostohaluja.

Eräänä syynä uusien autojen vähäiseen hankintaan voidaan katsoa olevan tulokehityksen erkaantuminen BKT:n kehityksestä ja tuloerojen kasvu. Tulokehitys on ollut heikointa juuri niissä kotitalouksissa, joissa autotiheys on pienin, eli autoistumispotentiaalia on eniten jäljellä. Myös työelämän muutokset, työttömyys, pätkätyöt ja työsuhdeturvan heikkeneminen ja yleensäkin epävarmemmiksi käyneet tulevaisuuden odotukset ovat hillinneet autonostohaluja. Laman aikana erityisesti nuorten työttömyys oli huomattavan suuri, ja ansiot olivat selvästi pienemmät ennen lamaa vallinneeseen tilanteeseen verrattuna. Laman aikainen elintason lasku nuorissa ikäryhmissä vaikuttanee vielä jatkossakin nuorten liikennekäyttämiseen.



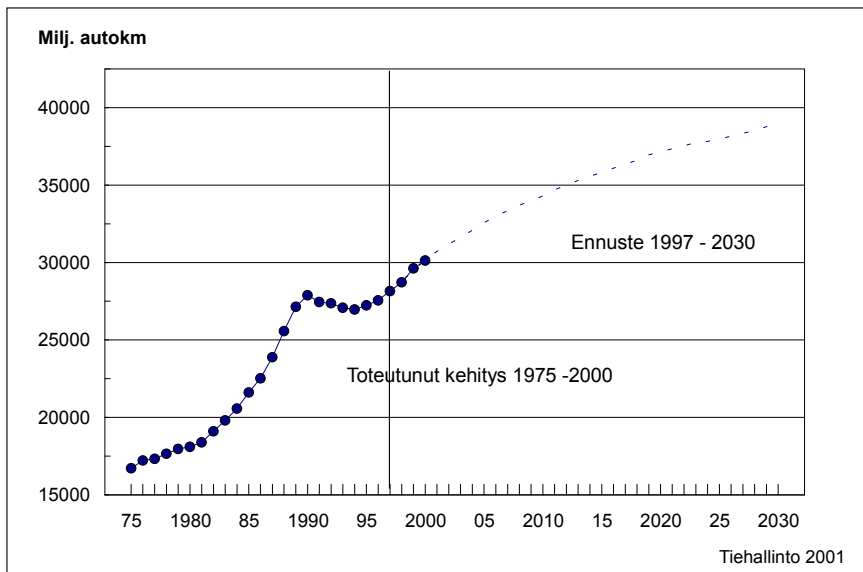
Kuva 17. Henkilöautojen vuotuinen ensirekisteröintitiheys (uusien henkilöautojen/1000 as./vuosi) eräissä maissa vuosina 1995 – 1999.

Autokanta vanhenee edelleen, kun autokantaan tulee niinkin vähän uusia autoja. Alkuvuodesta 2001 uusien autojen hankinta on edelleen vähentynyt selvästi edelliseen vuoteen verrattuna. 1980-luvun loppupuolella hankittiin runsaasti autoja, joista suurin osa on edelleen käytössä. Nämä autot poistuvat käytöstä lähivuosien aikana, eli poistuma on melko suuri, mikä hidastaa autokannan kasvua. Vanhoilla autoilla ajetaan myös vähemmän kuin uusilla, joten autokannan ikärakenteen muutos hidastaa myös liikenteen kasvua.

3.3 Liikenne

Toteutunut liikenne vastaa koko maan tasolla hyvin tarkistetun ennusteen mukaista liikennettä ajanjaksolla 1997 - 2000. Liikenne (kaikki autot, autokm) oli yleisillä teillä 0,3 prosenttia ennustettua pienempi vuoden 2000 tilanteessa, kun kolme ennustevuotta oli kulunut. Liikenne kasvoi 8,4 vuosina 1997 - 2000 (eli 2,7 %/v), kun oli ennustettu 8,7 prosentin kasvua (eli 2,8 %/v)¹. Laman jälkeen liikenteen kasvu alkoi viipeellä, ja vasta vuonna 1997 saavutettiin vuoden 1990 liikennemäärät. Liikenteen kehitys vuosina 1975 - 2000 ja Tielaitoksen ennuste vuosille 1997 - 2030 on esitetty kuvassa 18.

¹) Ennusteen toteutumatarkastelu on suoritettu ilman Kehä I:n liikennettä, jotta vuosien 1997 ja 2000 liikennemääräluvut olisivat vertailukelpoisia keskenään. Kehä I muutettiin yleiseksi tieksi vuonna 1998.



Kuva 18. Liikenteen kehitys yleisillä teillä vuosina 1975 - 2000 ja Tielaitoksen ennusteen mukainen kehitys vuosina 1997 - 2030.

3.3.1 Liikenne tieluokittain

Liikenteen tieluokittaista tarkastelua haittaa tieluokkamuutokset, mitkä vaikuttavat erityisesti kanta- ja seututeiden liikenteen kasvulukuihin. Seututeitä on muutettu kantateiksi, mikä näkyy molempien tieluokkien liikennesuoritteiden muutosluvuissa. Kehä I muuttaminen seututiekse selittää taas tieluokan liikenteen suuret kasvuluvut.

Vuosina 1997 - 2000 valtateiden pituus on pysynyt ennallaan, mutta kantateiden pituus on kasvanut 4,5 prosentilla. Seututeiden pituus on pienentynyt 0,4 prosentilla. Liikenteen kasvu on tieluokalla ollut kuitenkin nopeaa vilkasliikenteisen Kehä I:n seututiekse muuttamisen takia, vaikka joitakin seututeitä onkin muutettu kantateiksi. Yhdysteiden pituus on lisääntynyt ajanjaksolla 0,3 prosentilla.

Laman jälkeen liikenteen kasvu on jakautunut tasaisemmin koko tieverkolle (taulukko 3) kuin ennen lamaa. Laman aikana alemman tieverkon liikenne jopa väheni, mutta parina viime vuotena myös yhdysteiden liikenne on kasvanut huolimatta väestön vähenemisestä yhdysteiden varsilla. Osaltaan yhdysteiden liikenteen kasvuun on vaikuttanut matkailun ja mökkiliikenteen lisääntyminen.

Taulukko 3. Liikenteen toteutunut ja ennustettu kehitys tieluokittain vuosina 1997 - 2000.

Tieluokka	Liikenteen kasvu 1997 - 2000 (%/autokm)		
	Toteutunut	Ennustettu	Ero, %-yksikköä
Valtatiet	8,3	10,9	+ 2,6
Kantatiet	11,7	10,8	- 0,9
Seututiet	12,3	8,8	- 3,5
Yhdystiet	3,4	2,0	- 1,4
Yleiset tiet	8,4	8,7	+0,3

- = Ennuste liian pieni

+ = Ennuste liian suuri

Yhdysteiden liikenteen odotettua nopeampaan kasvuun on vaikuttanut myös se, että kasvukeskuksiin muuttaneet eivät yleensä vieneet autoa mukanaan, vaan autot jäivät entiseen kotimaakuntaan. Muuttotappioalueilla kotitalouksien autotiheys kasvoikin muuttoliikkeen alettua nopeutua viime vuosikymmenen puolen välin jälkeen. Jatkossa kuitenkin ikärakenteen muuttuminen vanhusvaltaiseksi hidastaa muuttotappioalueiden liikenteen kasvua.

Pääteiden liikenteen kasvu on ollut hiukan ennustettua hitaampaa, mutta jatkossa pääteiden liikenteen kasvu nopeutuu, kun muuttoliikkeen vaikutukset liikenteen kehitykseen alkavat näkyä.

3.3.2 Liikenne alueittain

Liikenteen kehitys vastaa Etelä- ja Väli-Suomessa hyvin ennustettua kehitystä, mutta, Pohjois-Suomessa liikenteen kehitys on ollut selvästi ennustettua hitaampaa. Pohjois-Suomessa liikenne vähentynyt 2,5 prosentilla vuosina 1997 - 2000 (taulukko 4). Vanhojen ikäryhmien osuuden kasvu hidastaa jatkossa edelleen Pohjois-Suomessa liikenteen kasvua.

Taulukko 4. Liikenteen toteutunut ja ennustettu kehitys suuralueittain vuosina 1997 - 2000.

Suuralue	Liikenteen kasvu 1997 - 2000 (%/autokm)		
	Toteutunut	Ennustettu	Ero, %-yksikköä
Etelä-Suomi	11,2	11,1	- 0,1
Väli-Suomi	7,4	6,9	- 0,5
Pohjois-Suomi	- 2,5	5,6	+ 8,1
Koko maa	8,4	8,7	+ 0,3

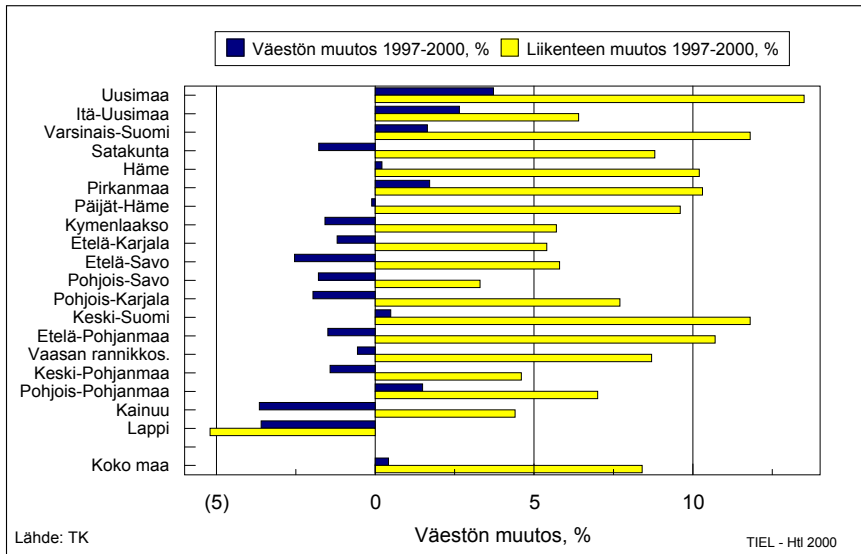
- = Ennuste liian pieni

+ = Ennuste liian suuri

Etelä-Suomeen on tässä luettu Uudenmaan, Itä-Uudenmaan, Varsinais-Suomen, Satakunnan, Kanta-Hämeen, Pirkanmaan ja Päijät-Hämeen maakunnat, Väli-Suomeen Kymenlaakson, Etelä-Karjalan, Etelä-Savon, Pohjois-Savon, Pohjois-Karjalan, Keski-Suomen, Etelä-Pohjanmaan, Pohjanmaan, Keski-Pohjanmaan ja Pohjois-Pohjanmaan maakunnat ja Pohjois-Suomeen Kainuun ja Lapin maakunnat.

Väestön ja liikenteen muutokset ovat olleet vuosina 1997 - 2000 samansuuntaisia. Väestönkasvumaakunnissa myös liikenteen kasvu on ollut nopeampaa kuin väestökatomaakunnissa (kuva 19). Pohjois-Suomen liikenteen kehityksessä nä-

kyy erityisesti toteutuneen muuttoliikkeen vaikutus. Muutto alueelta on ollut moninkertaista verrattuna tilastokeskuksen ennusteeseen (vrt. kuva 2 s. 9). Kainuussa ja Lapissa väestön määrä on vähentynyt 3 - 4 prosentilla ajanjaksolla 1997 - 2000. Myös Väli-Suomessa väestökato on ollut selvästikin ennustettua suurempi, mutta tällä alueella vaikutus liikenteeseen on ollut pienempi, koska alueen keskeisen aseman johdosta alueella on läpiajavaa muualle menevää liikennettä.



Kuva 19. Väestön ja liikenteen muutos vuosina 1997 - 2000 maakunnittain.

Etelä-Suomessa muuttoliike on ollut kaksinkertaista TK:n ennusteeseen verrattuna, mutta muuttoliikkeen vaikutus ei ole toistaiseksi heijastunut kokonaisuudessaan liikenteen kasvuun. Muuttajista suuri osa on ollut autottomia (nuoria, opiskelijoita). Muuttoliikkeen vaikutukset Etelä-Suomen liikenteeseen näkyvät vasta pitemmällä aikavälillä, kun autottomat muuttajat ovat hankkineet ajopelinsä. Pääkaupunkiseudulla liikenne kasvaa jatkossa muuttoliikkeen takia myös siksi, että muutetaan perheiden kasvaessa keskustan kalliiden asuntojen takia kehityskuntiin, joissa henkilöauton tarve on suurempi.

Taulukossa 5 on yhteenvedona esitetty liikenteen kehitys ja ennustettu kehitys suuralueittain ja tieluokittain. Kun otetaan huomioon alueilla tapahtuneet tieluokkamuutokset, Etelä- ja Väli-Suomessa liikenteen tieluokittainen kehitys vuosina 1997 - 2000 vastaa melko hyvin ennustettua liikennettä. Sen sijaan kaikilla alueilla yhdysteiden liikenne on kasvanut ennustettua enemmän. Pohjois-Suomen liikenne-ennuste on taas liian suuri kaikilla teillä.

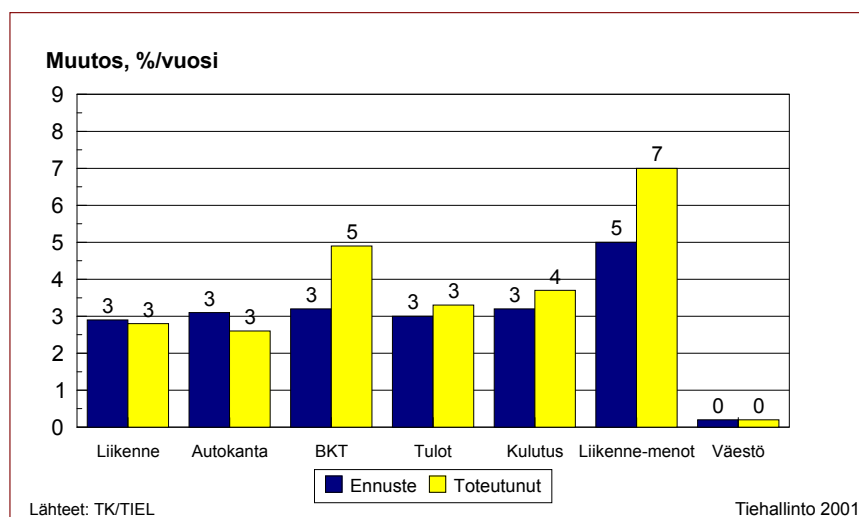
Taulukko 5. Tieliikenteen kehitys ja ennustettu kehitys suuralueen ja tieluokan mukaan vuosina 1997 - 2000.

	Etelä-Suomi		Väli-Suomi		Pohjois-Suomi		Koko maa	
	Tot.	Enn.	Tot.	Enn.	Tot.	Enn.	Tot.	Enn.
Liikenteen kasvukerroin 1997 - 2000								
Valtatiet	1,102	1,13	1,079	1,093	0,978	1,078	1,083	1,109
Kantatiet	1,147	1,134	1,117	1,080	0,972	1,071	1,117	1,108
Seututiet	1,179	1,109	1,091	1,070	0,967	1,057	1,123	1,088
Yhdystiet	1,049	1,038	1,027	1,007	0,977	0,994	1,034	1,020
Yleiset tiet	1,112	1,109	1,074	1,069	0,975	1,056	1,084	1,087

Liitetaulukoissa 2 ja 3 on esitetty liikenteen toteutunut ja ennustettu kehitys vuosina 1997 - 2000 maakunnittain ja tieluokittain. Suurehkot poikkeamat toteutuneissa liikenteen kasvukertoimissa erityisesti kanta- ja seututeillä johtuvat tieluokkamuutoksista.

3.4 Yhteenvedo ennusteesta ja toteutumasta

Kuvassa 20 on esitetty liikenteen ja olennaisimpien liikenteen kehitykseen vaikuttavien taustatekijöiden vuotuiset ennustetut ja toteutuneet kasvuprosentit vuosilta 1997 - 2000. Liikenteen ja autokannan sekä niiden kehitykseen vaikuttavien tekijöiden ennusteet vastaavat melko hyvin toteutunutta kehitystä. Talouskasvu on tosin ollut lähes kaksi prosenttia ennustettua nopeampaa. Liikenteen kasvu ei ole yltänyt talouskasvun tasolle, vaan on ollut saman suuruista tulokehityksen kanssa.



Kuva 20. Liikenteen ja autokannan sekä BKT:n, kotitalouksien käytettävissä olevien tulojen, yksityisen kulutuksen, liikennemenojen ja väkiluvun ennustetut ja toteutuneet keskimääräiset vuotuiset kasvuprosentit vuosina 1997 – 2000.

1990-luvun laman vaikutus liikenteen kehitykseen oli itse lamaa pitempiäaikaisempi. Liikenteen kasvu on alkanut vasta muutaman vuoden viipeellä verrattuna talouskasvuun, ja liikenteen kasvu on ollut selvästi BKT:n kasvua hitaampaa. 1990-luvulle astihan autoliikenteen kasvu oli talouskasvua nopeampaa. Myös monet liikenteen kehitykseen vaikuttavat tekijät ovat kehittyneet hitaammin kuin talous. Viive näkyy erityisesti kotitalouksien liikennemenojen kehityksessä. Liikennemenot saavuttivat vuoden 1990 tason vasta vuonna 1999. Liikenteen kulutusmeno-osuus olikin vuonna 1999 vielä kolmisen prosenttiyksikköä pienempi kuin vuonna 1989. Samoin yksityisten kulkuvälineiden hankintaa käytetyt varat ja uusien autojen hankinta olivat viime vuonna lamaa edeltävää tasoa alempana.

4 UUSIA TAUSTATEKIJÖIDEN KEHITYSNÄKYMÄ

4.1 Suomen talouskehityksen näkymiä

Suomen kansantalous on hyvin riippuvainen Euroopan ja yhdysvaltojen talouskehityksestä, koska viennin osuus kokonaistuotannosta on niin suuri, eli 40 prosenttia. Yhdysvalloissa talouskasvu näyttää viimeinkin hidastuvan lähes kymmenen vuoden yhtäjaksoisen kasvun jälkeen. Asiantuntijoiden mukaan Suomen lähiaikojen talousnäkymät ovat edelleen melko hyvät, ainakin jos USA:n taloudessa tapahtuu ns. pehmeä lasku, eli talouskasvu pienenee hillitysti. Mikäli sen sijaan tapahtuu kova lasku, se luonnollisesti heijastuisi selvemmin myös Suomeen talouteen. Tosin asiantuntijoiden arviot USA:n talousvaikeuksien vaikutuksista Suomeen vaihtelevat melkoisestikin. Yleisemmin on arvioitu, että kovan laskun seurauksena olisi kuitenkin ainakin jonkin aikaa kestävä taantuma.

USA:n talousvaikeuksien takia talousennusteita on maailmalla viime aikoina rukattu jonkin verran alaspäin. USA:n talouskasvuennuste vuodelle 2001 on pudotettu 1 - 2 prosenttiin, ja Japanin talousongelmat jatkuvat edelleen. EU-maiden kasvunäkymät ovat suotuisimmat, mutta myös Emu-alueen kasvunusteita on pudotettu noin kolmesta prosentista lähemmäksi kahta prosenttia kahdelle seuraavalle vuodelle.

Valtiovarainministeriö on pudottanut hiukan myös Suomen talouskasvuennustetta. Ministeriön perusskenaarion mukaan bruttokansantuote kasvaa 2,7 prosenttia vuodessa vuosina 2001 - 2007. Vuonna 2001 kasvu on ennusteen mukaan 4,2 ja vuonna 2002 3,2 prosenttia. Tämän jälkeen kasvu pienenee lähes kahteen prosenttiin vuoteen 2007 mennessä /6/. Myös muiden kotimaisten ennustelaitosten talousennusteet ovat hyvin samanlaisia. Talouden rakenteen monipuolistuminen on pitänyt yllä lähivuosien kohtuullisen hyviä taloudellisia kehitysnäkymiä.

Suomen viennistä lähes 60 prosenttia suuntautuu EU-maihin. Viennin suotuisaa kehitystä vauhdittaa edelleen euroalueen kohtalaisen nopea talouskehitys, vaikkakin viennin määrä jonkin verran hidastuu viime vuosista. Viennin veturi toimii edelleen sähkötekniinen teollisuus, joskin myös metsä- ja metalliteollisuudessa vientinäkömät ovat suotuisat. Osin viennin kasvua rajoittaa kapasiteettiongelmat. Viennin suotuisasta kehityksestä johtuen kauppatase on selvästi ylijäämäinen (vuonna 2000 noin 86 mrd.). Tuonti ja vienti kasvanevat lähivuosina suunnilleen tasatahtia, joten kauppataseen viime vuosikymmenellä syntynyt ylijäämä ei päässe supistumaan. Valtion velan osuus bruttokansantuotteesta putosi vuonna 2000 alle 50 prosentin sen oltua lähes 70 prosenttia vuonna 1996.

Pitemmällä aikavälillä Valtion taloudellinen tutkimuskeskus arvioi talouden kasvan henkiä kohden noin kaksi prosenttia vuodessa aina vuoteen 2030 asti. Tämä merkitsee sitä, että vuonna 2030 Suomalaisilla olisi reaalitylöjä henkeä kohden noin 80 prosenttia nykyistä enemmän. Kasvun taustalla VATT näkee teknologisen kehityksen, joka tehostaa resurssien käyttöä /7/.

VATT pitää myös täystyöllisyyttä realistisena vaihtoehtona, joskin tavoite vaatii onnistunutta talouspolitiikkaa. Väestön ikääntyminen ja eläkeläisten suhteellisen osuuden kasvu lisäävät seuraavan 30 vuoden aikana selvästi hyvinvointipalvelujen kysyntää ja eläkemenoja. Julkiset menot alkavatkin näistä syistä kasvaa vuoden 2010 jälkeen. Mikäli työllisyyden kehitys on suotuisa, elatussuhde (muun kuin työllisen väestön lukumäärän suhde työllisten määrään) jäisi väestön ikääntymisestä huolimatta nykyiselle tasolle, eli yhtä työssäkäyvää kohden olisi 1,25 ei työssä käyvää.

4.2 Alueellinen talous-, työllisyys ja väestökehitys vuoteen 2004

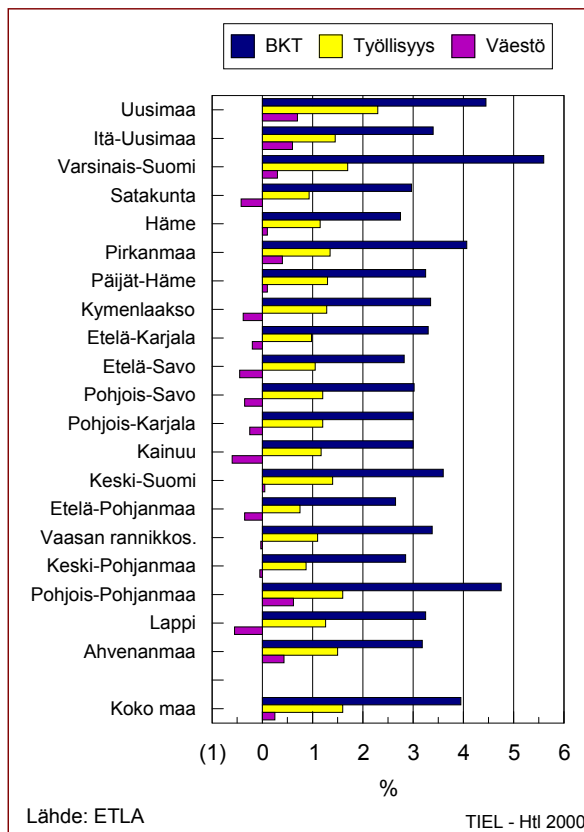
Alueellinen työpaikka- ja väestökehitykseen vaikuttaa ensisijaisesti tuotannon alueellinen kehitys. ETLA on laatinut maakuntien talous- työllisyys- ja väestöennusteen vuosille 2000 - 2004 /8/. Ennusteen mukaan tuotannon ja työllisyyden kasvu eri alueilla poikkeaa huomattavasti koko maan keskiarvosta.

Keskimääräistä nopeammin talous kasvaa Uudenmaan, Varsinais-Suomen ja Pohjois-Pohjanmaan maakunnissa. Näissä maakunnissa BKT kasvaa noin viisi prosenttia vuodessa. Muissa maakunnissa kasvu jää noin kolmeen prosenttiin. Elinkeinorakenteen erot ovat talouskehityksen ja alueellisten erojen taustalla.

ICT-klusterin (informaatio- ja kommunikaatioklusteri) teollisuus sijoittuu muutamaan kasvukeskukseen ja alan kasvun arvioidaan olevan niin nopeaa, että se vaikuttaa kasvukeskuksissa myös työllisyyden myönteiseen kehitykseen, vaikka alalla myös tuottavuuden kehitys on nopeaa. Eniten tuotannon ja työpaikkojen kasvuun ITC-klusteri vaikuttaa Uudenmaan, Varsinais-Suomen ja Pohjois-Pohjanmaan maakunnissa.

Palvelualoilla on merkittävä työllistävä vaikutus sekä valtakunnallisesti että alueellisesti, koska palvelut ovat työvoimaintensiivisiä ja melko alhaisen työn tuottavuuden aloja. Suhteellisesti eniten palvelut lisäävät työpaikkoja Uudella maalla. Kaakkois- ja Itä-Suomen maakunnissa talouskasvun taustalla on pääasiassa paperi- ja puutavara-teollisuus.

Alueellinen talous- ja työllisyyskehitys määrittää pitkälti myös alueiden välistä muuttoliikettä ja väestökehitystä. Vaikka koko maassa väestön kehitys onkin vähäistä, muuttovoittomaakunnissa väestön kehitys on jatkossakin selvästi keskimääräistä nopeampaa ja vastaavasti muuttotappiomaakunnissa keskimääräistä hitaampaa (*kuv. 21*). Alueiden välisiä väestökehityksen eroja kärjistää se, että muuttovoitto nopeuttaa yleensä myös alueen luonnollista väestön kasvua.



Kuva 21. Talouden, työllisyyden ja väestön keskimääräinen vuosikasvu 2000 - 2004
Elinkeinoelämän tutkimuslaitoksen ennusteen mukaan

4.3 Suomen kilpailukyky ja uusi talous

Suomen kansantalouden kilpailukyky on parantunut viime vuosina, ja Suomi on saavuttanut kärkisijoja eri kansantalouksien kilpailukykyvertailuissa, joskin kilpailukykykriteereitä on arvosteltukin. Kilpailukykyvertailut koskevat kansallisen toimintaympäristön kykyä tukea yritystoimintaa ja talouskasvua. ETLA:n tutkimuspäällikön, Pekka Ylä-Anttilan mukaan Globalissa maailmassa, jossa raaka-aineet, pääoma teknologia ja työvoima voivat liikkua vapaasti, yritysten sijaintipaikkakilpailun merkitys korostuu. Siksi perinteinen elinkeinopolitiikka onkin muuttunut kilpailukyky politiikaksi. Sen keskeinen kysymys on: miten tehdä maa tai alue houkuttelevaksi sijaintipaikaksi kansainvälisesti kilpailukykyisille yrityksille /9/.

Uusi talous on käsitteenä epäselvä, mutta yleensä uudella taloudella tarkoitetaan tieto- ja viestintäteknologian tuotantoa, käyttöä ja soveltamista tavaroiden ja palvelujen tuotannossa.

Tietotekniikan ja Internetin myötä syntynyt uusi talous ei ole siinä mielessä uutta, että se olisi poistanut tai muuttanut taloudellisia lainalaisuuksia. Se ei ole poistanut taloudellisia suhdanteita eikä se ole johtanut jatkuvaan, nopeaan talouskasvuun, kuten rohkeimpien olettamusten mukaan uuden talouden arvioitiin

tekevän. Alkanut maailman talouden kasvun hidastuminen johtuu juuri ns. uuden talouden yritysten heikosta taloudellisesta tilanteesta ja huonontuneista näkymistä. Keväällä 2001 uuden talouden yritykset irtisanovat työntekijöitään maailmanlaajuisesti. Kuitenkin pitemmällä aikavälillä uuden talouden tekniikan laajamittainen käyttöönotto muussakin tuotantotoiminnassa lisää tuottavuutta ja voi siten nopeuttaa talouskasvua jopa ilman sanottavaa inflaation kiihtymistä.

Tieto- ja viestintätekniikkaa ja niiden vaikutuksia talouskasvuun on usein verrattu rautateiden tai sähkön keksimiseen. Näiden keksintöjen ansioita talouskehitys nopeutui aikanaan huomattavasti. Sähkön käyttöönotto mahdollisti tehtaiden uudenaikaistamisen ja uuden tekniikan soveltamisen, mikä nosti tuottavuutta. Uudella taloudella on odotettu olevan samanlaisia vaikutuksia

Tilastokeskuksen laskelmien mukaan tieto- ja viestintäteknologian vaikutukset reaalityöelämään ovat jo nyt huomattavat. Suomessa ICT-toimialojen osuus BKT:stä on selvästi suurempi kuin OECD-maissa keskimäärin. Suomessa yksityisten alojen osuus oli taloudesta oli vuonna 1999 noin 8 prosenttia, kun osuus vaihtelee OECD-maissa 2,5 ja 4,5 prosentin välillä /1/.

Tilastokeskuksen mukaan ICT-toimialojen osuus BKT:n kasvusta on viime vuosina ollut lähes puolet, eli noin kaksi prosenttia. Vielä suurempi merkitys aloilla on kansantalouden työn tuottavuuden kasvuun, joka vuonna 1999 oli 1,8 prosenttia. Ilman ICT-aloja tuottavuuden kasvu olisi ollut vain 0,5 prosenttia /1/.

Suomen kansantalouden kilpailukyky on paljolti sidoksissa ns. uuteen talouteen. Toistaiseksi Suomi on menestynyt uuden teknologian tuottajan ja käyttäjänä, mutta soveltamisessa Suomi selvästi jäljessä esim. Yhdysvaltoja, jonka pitkään jatkunut, nopea talouskasvu on pitkälti ollut juuri tieto- ja viestintäteknologian eri aloille soveltamisen ansiota.

Suomen kilpailukykyyn kannalta onkin jatkossa ratkaisevaa, miten nopeasti ja tehokkaasti uutta tekniikkaa sovelletaan muuhun tuotantotoimintaan, miten perinteiset elinkeinot "informatiosoidaan". Teknologian soveltaminen on pitkällä aikavälillä vähintään yhtä tärkeää kuin sen tuottaminen.

4.4 Eriarvoisuus kasvaa

Alueellinen ja sosiaalinen eriarvoisuus alkoi kasvaa Suomessa 1990-luvun laman jälkeen. Muuttoliikkeen ja alueellisen eriarvoisuuden kasvuun on ollut syynä mm. kuntien valtion osuuksien leikkaamiset ja yhtiöverotuksen epätasainen jakaantuminen eri kuntien kesken. Myös EU:n maatalouspolitiikka on nopeuttanut maaseudun rakennemuutosta ja karsinut reilusti maatalojen määrää sekä vähentänyt työpaikkoja myös maatalouden liitännäiselinkeinoissa. Erityisesti 1990-luvun muuttoliikkeeseen on kuitenkin ollut syynä julkisen sektorin säästöt ja julkisen sektorin henkilöstön vähentäminen. Itä- ja Pohjois-Suomen kunnissa 30 - 50 prosenttia työpaikoista on ollut julkisella sektorilla. Työpaikkojen vähentäminen näillä alueilla on luonnollisesti saanut aikaan muuttoliikettä kasvukeskuksiin, joissa työpaikkoja on paremmin saatavilla.

Sosiaalista eriarvoisuutta on lisännyt erityisesti työttömyyden kasvu. Julkisen sektorin leikkaamiset ovat kohdistuneet eniten kaikkein heikommassa oleviin ja siten lisänneet toimeentuloeroja. Tehdyt palkkaratkaisut ja harjoitettu tulopoliittikka eivät ole entiseen malliin tasoittaneet tuloeroja. Matalatasoiset palkkaratkaisut ovat merkinneet funktionaalisen tulonjaon muuttumista pääomatulojen hyväksi. Pääomatulojen työtuloja lievempi verotus on suosinut omaisuustuloja, jotka ovatkin kasvaneet reilusti ja lisänneet tuloeroja.

4.4.1 Suomi globaalissa maailmassa

Pääasiallisesti siis alueellisen ja sosiaalisen eriarvoisuuden kasvu on ollut poliittisten päättäjien käsissä. Ns. yksilöllisten arvojen vaaliminen yhteiskunnassa on lisännyt eriarvoisuuden kasvua ja kannustavuuden nimissä tuloeroja on haluttu kasvattaa myös tietoisesti. Myös globalisaatiolla on ollut välillisesti vaikutusta eriarvoisuuden kasvuun, koska juuri globalisaation takia, globaaleilla markkinoilla menestymisen vuoksi voimavaroja on suunnattu kansantalouden ja yritysten kilpailukyvyyn edistämiseksi. Yritysten omavaraisuusaste onkin kasvanut selvästi, mikä parantaa niiden asemaa kansainvälisessä kilpailussa.

Globaalin toimintaympäristön vaikutuksia ja paineita Suomen talouteen ja yhteiskuntaan käy ilmi mm. IMF:n ja OECD:n Suomea koskevista maaraaportteista, joissa annetaan ohjeita globaaliin kilpailun pelisäännöistä ja politiikkasuosituksia. Yhdysvalloilla on suuri vaikutus mainittujen järjestöjen toiminnassa, ja järjestöjen suositukset ovatkin pitkälti amerikkalaisen yhteiskunnan ja uusliberalistisen talousajattelun mukaisia. Näiden raporttien suositukset suuntautuvat selvästi pohjoismaista hyvinvointiyhteiskuntaa vastaan.

OECD ja IMF suosittelevat mm. minimipalkan pienentämistä, jotta matalapalkkaisten tölle riittäisi kysyntää. Muutenkin palkkaeroja on kasvatettava työponnistusten kannustamiseksi ja veroja on laskettava reilusti kaikilta tuloryhmiltä. Työttömyyskorvausta on pienennettävä ja porrastettava työttömyyden keston mukaan. Julkisen sektorin menojen lisäämisessä on oltava erityisen pidättyväinen, kuntien menotaloutta on tehostettava ulkoistamalla palveluja ja nostamalla palvelutariffeja, ja opiskelijoilta on alettava periä opintomaksua. Sosiaaliturvan ja työmarkkinoiden "jäykkyksien" purkaminen ovat samoin olleet jatkuvasti näiden kansainvälisten organisaatioiden suosituslistalla varsinkin Pohjoismaille. Sen sijaan rahaa ei suositella lisättäväksi edes koulutukseen ja opetukseen, vanhuksille ja vammaisille suunnatuista palveluista puhumattakaan. Yksityistämistä on jatkettava, ja julkisen vallan on puututtava talouteen mahdollisimman vähän /11/.

Yleisesti ottaen mainittujen järjestöjen suosittamat muutokset verotukseen, sosiaalivakuutukseen, palkkoihin, julkisiin menoihin ja muuhun politiikkaan suosivat rikkaita ja rankaisevat köyhiä eli lisäävät sosiaalista eriarvoisuutta. Järjestöjen mainitsemat asiat ovat jatkuvasti esillä Suomen poliittisessa keskustelussa, ja osin näitä suosituksia on noudatettukin. Järjestöjen suositusten toimeenpanoa on hillinnyt se, että tutkimusten mukaan kansalaiset ovat enimmäkseen täysin eri mieltä useimmista suosituksiin liittyvistä asioista. Voidaan kuitenkin sanoa, että Suomi on hyvää vauhtia sopeutumassa globalisaation aiheuttamiin politiikkapaineisiin.

4.4.2 Amerikastako mallia?

Alueellisen ja sosiaalinen eroarvoisuuden kasvu jatkunee myös tulevaisuudessa. Suurempien palkkaerojen on todisteltu lisäävän talouskasvua (tosin on esitetty juuri päinvastaisiakin väittämiä). Eriarvoisuuden kehitystä voidaan ennakoita (hieman kärjistäen) maailman johtavan talousmahdin parin viime vuosikymmenen kehityksen perusteella. Palkkakehitys Yhdysvalloissa tarjoaa eräänlaisen mallin myös Euroopan maille tulevasta eriarvoisuuden lisääntymisestä. Amerikkalaisen Economic Policy Institutun syksyllä 2000 tekemän tutkimuksen /12/ mukaan vuosina 1979 - 1999 USA:ssa vain kaikkein suurituloisimpien reaali-palkat nousivat (17,6 %). Keskituloisten palkat pysyttelivät 1970-luvun lopun tasolla ja pienituloisten ansiot laskivat ajanjaksolla noin 10 prosenttia (9,3). Samalla vuotuinen työaika on pidentynyt noin 200 tunnilla. Tehtyä tuntia kohden reaali-ansiot ovat siis laskeneet viimeisen 20 vuoden aikana selvästi. Koko talouskasvun tulokset ovat siis menneet kokonaisuudessaan hyvin pienen ryhmän hyväksi. Amerikkalainen palkkakehitys on seurausta ns. joustavista työmarkkinoista, jolloin työh ehdot määrääntyvät enenevässä määrin markkinoilla eikä niinkään "jäykin" työmarkkinasopimuksin. Ja juuri amerikkalaismallista kehitystä IMF ja OECD suosittelvat Suomellekin.

Myös Suomessa kotitalouksien toimeentulokehitys on ollut samansuuntaista 1990-luvulla. Itse asiassa koko 1990-luvun loppupuoliskon nopean talouskasvun hyödyt ovat suuntautunut hyvinkin pienelle osalle kotitalouksia, suurimman osan kotitalouksista pysytellessä taloudellisesti joko ennallaan tai jopa heiketen. Työajat ovat pidentyneet myös Suomessa.

'Amerikan visiolla' on sikäli merkitystä, että kansainvälisillä markkinoilla kilpailu markkinaosuuksista käydään pitkälti amerikkalaismallisilla työ- ym. ehdoilla ja kannustinjärjestelmillä, joita ovat mm. optiot ja omistajan etu -ajattelu. Euroopan sosiaaliturva ja jäykät työmarkkinat nähdään markkinavoimien vapaan toiminnan ja talouskasvun esteinä. Luonnollisesti amerikkalaismallisen politiikan tuloksena eriarvoisuus kasvaa. USA:ssa talous on kyllä kasvanut, mutta tavallinen kansalaiselle siitä ei ole ollut juurikaan hyötyä. Kehitys- ja pienten maiden intressejä suojaavaa globaalin talouden pelisääntöjä ei ainakaan toistaiseksi ole näkyvissä.

Tuloerojen kasvun seurauksena henkilöauton pitäminen pienituloisilla vaikeutuu. Haja-asutusalueilla auto on kuitenkin lähes välttämätön ja ympäristönkin kannalta paras vaihtoehto. Joukko- ja kevyellä liikenteellä pystytään korvamaan henkilöautoliikennettä suuremmilla kaupunkiseuduilla, mutta niillä tuskin pystytään turvaamaan tasapuolista liikkumista kaikille väestöryhmille haja-asutusalueilla, joten tuloerojen kasvu lisää liikkuminen alueellista ja sosiaalista eriarvoisuutta.

4.5 Liikennettä lisääviä ja vähentäviä tekijöitä

Lähivuosina liikenteen kasvu noudattanee koko maan osalta melko hyvin vuonna 1999 tarkistetun ennusteen mukaista kehitystä, mikäli talouskasvu on ennustetun kaltaista. Ennusteessa oli jo varauduttu melko hitaaseen liikenteen kasvuun. Etelä- ja Väli-Suomessa liikenteen kasvu voi olla ennustettua nopeampana, kun otetaan huomioon muuttoliikkeestä aiheutuvat viiveet liikenteen kasvussa. Sama koskee pääteiden liikennettä. Sen sijaan Pohjois-Suomessa liikenteen kasvu ei seuraa ennusteen mukaista kehitystä, ja lisäksi muuttoliikkeen viivevaikutus hidastaa liikenteen kasvua jatkossa edelleen tällä alueella. Nopeinta liikenteen kasvu on muuttovoittovaltaisten kasvukeskusten ympäristöissä.

Muuttoliikkeen aiheuttamat vaikutukset muuttovoittoalueiden liikenteen kehitykseen korostuvat lähivuosina. Etelä-Suomessa ja kasvukeskuksissa muuttoliike ei ole heti aiheuttanut vastaavaa liikenteen lisääntymistä, vaan se tapahtuu vasta muutaman vuoden kuluttua. Alueelle muuttajat ovat enimmäkseen nuoria tai opiskelijoita, eivätkä useinkaan omista autoa. Auto hankitaan myöhemmin ja siirrytään mahdollisesti asumaan kehyskuntiin keskustan kalliiden asuntojen takia ja työmatkat kasvat. Palvelutkaan eivät enää sijaitse joukkoliikenteen tai kevyen liikenteen ulottuvilla, henkilöauton tarve kasvaa, ja autoliikenne lisääntyy.

Pohjois-Suomessa taas autojen määrä ei pienene heti muuttoliikettä vastaavasti, vaikka väki väheneekin. Auto jää usein alueelle. Ajan myötä kuitenkin vähenevä väestö ja vanhojen ikäluokkien lisääntyminen väestössä hidastavat myös liikenteen kasvua. Kasvava matkailu voi tietenkin vaikuttaa päinvastaiseen suuntaan varsinkin pääteillä ja tietyillä alueilla.

4.5.1 Liikennettä lisääviä tekijöitä

Globalisaatio merkitsee taloudellisen toiminnan kansallisen sääntelyn laajamittaista purkamista, mikä on ilmennyt markkinoiden vapautumisena valtiollisesta sääntelystä ja kansallisista rajoista. Globaalissa taloudessa yritykset sijoittuvat sinne, missä toiminta on kannattavinta, ja tavaraa kuljetetaan ympäri maailmaa. Lisäksi yritykset keskittyvät toisaalta suuriksi yksiköiksi ja toisaalta verkottuvat alihankkijoiden kanssa. Kansainvälistyminen ja globalisaatio lisäävät erityisesti eri maiden välistä kanssakäymistä, mikä lisää varsinkin lentoliikennettä. Tavarakuljetuksessa tieliikenteen merkitys kasvaa.

Vaikka maailman talouskehitys näyttääkin vuoden 2001 alussa hiukan hidastuvan, tehdyt uudet Suomen talousennusteet ovat edelleen suunnilleen samantasoisia kuin muutaman vuoden takaiset ennusteet, joihin tarkistettu ennuste perustuu. Ennusteiden mukaan Suomen talous kasvaa lähivuosina noin 3 prosenttia vuodessa ja pitkällä aikavälillä asukasta kohden 2 prosenttia vuodessa. Mainittujen prosenttilukujen suuruinen talouskasvu on pohjana myös tarkistetuissa ennusteissa.

Toistaiseksi Suomi on menestynyt viestintäteknologian tuottajana ja käyttäjänä, mutta jatkossa tieto- ja viestintäteknologian odotetaan leviävän laajalti tavaroiden ja palvelujen tuotantoon, ja tällöin ns. uusi talous lisää tuottavuutta ja siten nopeuttaa talouskasvua ja lisää liikennettä.

Pitkällä aikavälillä autoistumiseen vaikuttaa Suomessa kasvussa oleva ajokorttitiheys. Edes laman aikana uusien ajokorttien hankkijoiden suhteellinen määrä ei juurikaan pienentynyt. Koska vanhemmilla ikäryhmillä ajokorttitiheys on Suomessa edelleen alhainen, ajokorttien määrän voidaan arvioida kasvavan seuraavan 20 - 30 vuoden aikana noin 20 prosentilla jo siitä syystä, että nuoremmat ajokortilliset ikäryhmät siirtyvät vanhempiin ikäryhmiin. Tämä lisää autonkäyttäjien määrää ja siten myös autoliikennettä.

Työmatkat ovat pidentyneet viime aikoina. Oman kunnan ulkopuolella kävi töissä vuonna 1990 26 prosenttia maan työllisistä, ja vuonna 1999 vastaava prosenttiluku oli noin 30 prosenttia. Keskimääräinen edestakainen työmatka on lisääntynyt parilla kilometrillä. Työtä on pitänyt hakea entistä useammin oman kunnan ulkopuolelta. Työvoiman liikkuvuutta on lisätty mm. suurentamalla työssäkäyntialueita

Julkisia ja yksityisiä palveluita on viime aikoina vähennetty ja keskitetty suurempiin yksiköihin (esim. kaupat, koulut pankit, posti). Tämä merkitsee pitempiä matkoja palvelujen tavoittamiseksi, ja nämä matkat tapahtuvat usein henkilöautoa käyttäen, joten asiointiin liittyvä tieliikenne lisääntyy.

Liikenteen ja yhdyskuntarakenteen vuorovaikutusta on Suomessa tutkittu runsaasti ja relevanttia tietoa liikenteen ja yhdyskuntarakenteen integraation lisäämiseksi ja yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi on riittävästi olemassa. Näyttää kuitenkin siltä, ettei tämä tieto ole välittynyt yhteiskunnalliseen päätöksentekoon. Yleensäkin tutkimustietoa ei juurikaan käytetä hyväksi poliittisessa päätöksenteossa (peruspalveluministeri Osmo Soininvaara hyvinvointi -seminaarissa Säätytalolla 13.3.2001). Yhdyskuntarakenne on pikemminkin edelleen hajaantumassa kuin tiivistymässä. Työpaikka ja palvelut ovat asuinpaikasta entistä pitemmän matkan päässä ja vaikeammin saavutettavissa kevyen tai joukkoliikenteen avulla.

Autokohtainen ajosuorite on pysytellyt viime vuosina ennallaan huolimatta autokannan vanhenemisesta. Autokohtainen ajosuorite pienenee yleensä selvästikin auton iän kasvaessa. Koska uusia autoja, jolla ajetaan selvästi keskimääräistä enemmän, on nyt normaalia vähemmän autokannassa, vanhojen autojen suorite on kasvanut, mikä lienee seurausta juuri yhdyskuntarakenteen hajaantumisesta.

Lähipuosikymmeninä maahanmuutto voi Suomessakin lisääntyä, mikä on suotavaakin ikärakenteen parantamiseksi. Suurten ikäluokkien eläköitymisen jälkeen ulkomaalaisia tarvittaneen myös lievittämään työvoimapulaa. EU-maiden yhteisen maahanmuuttopolitiikan (jos sellainen saadaan aikaan) perusteella Suomikin joutunee ottamaan nykyistä enemmän ulkomaalaisia. Nykyisissä väestöennusteissa maahanmuuton on oletettu olevan melko pientä. Mahdollisesti kasvava maahanmuutto vaikuttaisi väestön määrään ja liikenteeseen vuoden 2010 jälkeen. Työvoiman tarve kasvaa muutenkin seuraavan kymmenen vuoden aikana. Lähes puolet nykyisistä työssäkävivistä siirtyy eläkkeelle vuoteen 2015 mennessä /13/.

Yhdysvalloissa on alettu puhua 7/24 -yhteiskunnasta, millä tarkoitetaan, että monet palvelut ovat auki 7 päivää viikossa ja 24 tuntia vuorokaudessa. Myös Suomessa ollaan menossa tähän suuntaan ja USA:sta otetaan mallia muutenkin entistä enemmän. Työajat ovat Suomessakin joustavoituneet, ja työmatkat osuvat aikaisempaa enemmän ruuhka-aikojen ulkopuolelle. Matkojen jakaantuminen tasaisemmin eri vuorokauden ajoille merkitsee liikenneverkkojen tehokkaampaa käyttöä, mutta palvelujen ympärivuorokautinen käyttö lisää etenkin henkilöautoliikennettä.

4.6 Tieliikennettä vähentäviä tekijöitä

Nuorten tulokehitys oli laman aikana ja on ollut myös laman jälkeen mm. työttömyyden ja epätyypillisten työsuhteiden takia aikaisempaa heikompaa. Tämä vaikuttanee autoistumiseen. Tilastokeskuksen kulutustutkimuksen aineistoon perustuvan selvityksen mukaan vuosina 1994 - 1996 niissä kotitalouksissa, joiden päämies oli alle 35-vuotias, henkilöauton omistus ja käyttö vähenivät ennen lamaa vallinneeseen tilanteeseen verrattuna /14/. Vaikka nuorten työllisyys ja ansiotaso ovat laman jälkeen jonkin verran kohentuneet, vaikutukset autoliikenteen kasvun hidastumiseen säilyvät jossain määrin jatkossakin.

Työttömyys on edelleen selvästi suurempi kuin ennen lamaa. Tilastokeskus on rukannut työttömyystilastojaan EU-yhteensopiviksi, mikä on merkinnyt parin prosentin vähennystä työttömyyslukuihin. Kun vielä otetaan huomioon piilotyöttömät ja työvoimatoimenpiteiden (esim. koulutuksessa) piirissä olevat, saadaan tulokseksi ns. laaja työttömyys, mikä lähentelee edelleen lähes 500 000 henkilöä. Harvoilla työttömillä on varaa henkilöautoon, joten suurena pysyttelevä työttömyys hidastaa tieliikenteen kasvua.

Tuloerojen ja eriarvoisuuden kasvu hidastavat autoliikenteen kasvua. Heikko tulokehitys alemmissa tuloryhmissä vaikuttaa autojen hankintaan ja pienet ensirekisteröintimäärät hidastavat autokannan kasvua ja sitä kautta myös liikenteen kasvua. Myös kohoava polttoaineen hinta saa pienituloiset ensimmäisinä vähentämään autonkäyttöä.

Tämänhetkinen pieni säästämisaste hidastaa liikenteeseen käytettävien varojen kasvua lähivuosina. Näin varsinkin, jos talouskasvu hidastuu. Hitaan talouskasvun oloissa säästämisasteella on taipumus nousta, ja tällöin säästetään erityisesti liikenteestä, mikä tietäisi vähäisiä uusien autojen hankintoja ja hidastuvaa autokannan ja liikenteen kasvua

Suomessa on Euroopan autoistuneiden maiden vanhimmat autot. Vuonna 2000 henkilöautokannan keski-ikä oli Suomessa 10,3 vuotta ja romutusikä 18,3 vuotta. Autokanta saattaa edelleen vanheta, kun autokantaan tulee niinkin vähän uusia autoja. Lisäksi 1980-luvun loppupuolella hankittiin runsaasti autoja, joista suurin osa on edelleen käytössä. Näitä autoja poistuu käytöstä lähivuosien aikana, eli poistuma on melko suuri, mikä hidastaa autokannan kasvua.

5 JOHTOPÄÄTÖKSIÄ

Ennusteseurannan ja taustatekijöiden muutosarvioiden perusteella voidaan tehdä seuraavia johtopäätöksiä vuonna 1999 tarkistetun tieliikenne-ennusteen asemasta ja muutostarpeista:

Tässä vaiheessa ei liene syytä muuttaa vuoden 2030 lukuja koko maan osalta. Huolimatta nopeahkona jatkuvasta talouskasvusta ja muista liikennettä lisäävistä tekijöistä, monet tekijät myös hidastavat liikenteen kasvua. Myös tarkistetun ennusteen mukainen tieliikenteen kasvu on melko hidasta (1 - 2 %/v), joten näillä näkymin liikenteen kasvu vastanee melko hyvin ennustettua.

Etelä- ja Väli-Suomessa liikenteen kasvu on ollut yhdysteitä lukuun ottamatta ennustetun kaltaista vuosina 1997 - 2000. Muuttoliikkeen vaikutus liikenteeseen ilmenee vasta viipeellä, joten Etelä-Suomessa, pääteillä ja varsinkin kasvukeskusten ympäristöissä liikenteen kasvu on lähivuosina todennäköisesti nopeampaa kuin vuoden 1999 ennusteen tarkistuksessa on arvioitu.

Yhdysteillä liikenteen kasvu on ollut koko maassa ennustettua nopeampaa, myös yhdysteillä muuttoliikkeen vaikutus ilmenee viipeellä. Yhdysteillä liikenteen kasvu lähestyy ennustettua, kun väestö vähenee ja vanhenee, eikä käytä henkilöautoa yhtä paljon kuin aikaisemmin.

Pohjois-Suomessa liikenteen kasvu on ollut selvästi ennustettua vähäisempää. Näyttää myös siltä, etteivät lisääntyvä matkailu ja mökkiliikenteen kasvu riitä korvaamaan vähenevän ja vanhenevan väestön aiheuttamaa liikenteen kasvun hidastumista tai jopa vähenemistä. Pohjois-Suomen tieliikenne-ennusteita pitäisi tarkistaa jonkin verran alaspäin.

Tielaitoksen vuoden 1995 autokanta- ja tiheysennuste, joka on edelleen tieliikenne-ennusteiden pohjana, laadittiin tasaisen tulokehityksen olettamuksin. Tulojen oletettiin entiseen tapaan myös seuraavan talouskasvua. 1990-luvulla kuitenkin kotitalouksien tulojen kasvu on erkaantunut talouskasvusta, ja tuloerot ovat selvässä kasvussa, ja niiden kasvu näyttää jatkuvan myös tulevaisuudessa. Tulojen kasvun hidastumisen ja tuloerojen kasvun myötä autotiheyden kasvu hidastunee. Tästä syystä olisi aiheellista selvittää tuloerojen kasvun ja muutenkin työolojen muutosten vaikutusta henkilöautotiheyden kehitykseen sekä henkilöautoliikenteen määrään. Henkilöautotiheys- ja -liikenne-ennusteita pitäisi laatia myös erilaisille tulo- ja tuloerojen kehitysvaihtoehdoille ja tarkastella niiden vaikutusta liikenteen määrään.

6 LÄHTEET

Kirjallisuus

1. Tilastokeskus: Tieto aika 2/2001.
2. Tilastokeskus: Tulonjaon ennakkotilasto 1999: Alustavia tietoja tulojaon kehityksestä 1999.
3. Tilastokeskus: Hyvinvointikatsaus. Spesiaali 2000.
4. Öljy- ja Kaasualan Keskusliitto: Ajankohtaistiedote 25.01.2001.
5. Autoalan tiedotuskeskus: Autoalan faktat 2000.
6. Valtiovarainministeriö: Talouspolitiikan lähivuosien haasteita VM/TSRyhmä 21.12.2000/luonnos.
7. Valtion taloudellinen tutkimuskeskus: Globalisaatio ja työn loppu? Talous ja työllisyys vuoteen 2030. Keskustelualoitteita.
8. Elinkeinoelämän tutkimuslaitos ETLA: Suhdanne 3/2000.
9. Edistys 5/2000. Tietotekniikan kehittämiskeskus ry:n tiedotuslehti.
10. Tielaitos: Liikenne- ja autokantaennuste 1995 - 2020. Tielaitoksen selvityksiä 50/1995. Helsinki 1995.
11. Talous&Yhteiskunta 1/2001.
12. Vihreä Lanka 3/2001
13. Helsingin Sanomat 6.4.2001
14. Liikenne- ja viestintäministeriö: Henkilöauton omistus ja käyttö 1985 - 1995. Julkaisuja 28/99

Muut lähteet

Tilastokeskus: Kotitalouksien kulutusmenojen muutokset 1990-luvulla. Tulot ja kulutus 2000:36.

Elinkeinoelämän tutkimuslaitos ETLA: Taloustietoa 3/2000.

Elinkeinoelämän tutkimuslaitos ETLA: Taloustietoa 1/2001.

Tielaitos: Tieliikenne-ennuste vuosille 1997 - 2030. Tielaitoksen sisäisiä julkaisuja 25/1999.

Tilastokeskus: Väestöennuste kunnittain 1998 - 2030. Väestö 1998:6.

Tilastokeskus: Väkilukuarvio kunnittain 31.12.2000. Väestö 2000:14.

Tilastokeskus: Hyvinvointikatsaus 4/2000.

Valtion taloudellinen tutkimuskeskus: Terveystieteiden ja sosiaalipalelumenot vuoteen 2030. VATT-keskustelualoitteita.

7 LIITETAULUKOT

Taulukko 1: Valtiovarainministeriön peruslaskelman keskeisimmät muuttujat vuosina 2000 - 2007

Taulukko 2: Liikenteen kasvukertoimet maakunnittain ja tieluokittain 1997 - 2000.

Taulukko 3: Liikenteen kasvukertoimet maakunnittain ja tieluokittain 1997 - 2000, ennuste.

Taulukko 1. Valtiovarainministeriön peruslaskelman keskeisimmät muuttujat vuosina 2000 – 2007.

	2000*	2001*	2002**	2003**	2004**	2005**	2006**	2007**	2001-2007
	<i>muutos, %</i>								
BKT	5,2	4,2	3,2	2,7	2,5	2,3	2,2	2,1	2,7
Tuonti	6,7	6,0	5,3	5,2	5,0	4,9	4,7	4,6	5,1
Vienti	10,8	8,3	5,8	5,0	4,8	4,6	4,5	4,5	5,4
Yksityinen kulutus	3,0	2,9	2,9	2,7	2,6	2,5	2,3	2,2	2,6
Julkinen kulutus	0,6	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
Yksityiset investoinnit	8,1	5,8	4,0	3,0	2,5	2,0	1,5	1,0	0,8
Julkiset investoinnit	-2,8	-0,8	0,5	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,5
Työllisyys	1,7	1,6	0,8	0,6	0,5	0,3	0,2	0,1	0,6
Työn tuottavuus	3,4	2,5	2,6	2,3	2,2	2,2	2,2	2,2	2,3
Työttömyysaste	9,6	8,6	8,0	7,8	7,5	7,3	7,1	7,0	7,9

Taulukko 2. Liikenteen kasvukertoimet maakunnittain ja tieluokittain 1997 – 2000.

<i>Maakunta</i>	<i>Valtatiet</i>	<i>Kantatiet</i>	<i>Seututiet</i>	<i>Yhdystiet</i>	<i>Yl. Tiet yht.</i>
Uusimaa	1,097	1,076	1,473	0,983	1,135
Itä-Uusimaa	1,053	0,997	1,207	1,003	1,064
Varsinais-Suomi	1,141	1,170	1,082	1,091	1,118
Satakunta	1,073	1,375	1,024	1,071	1,088
Kanta-Häme	1,107	1,106	1,103	1,083	1,102
Pirkanmaa	1,101	1,490	0,966	1,089	1,103
Päijät-Häme	1,124	1,104	1,032	1,082	1,096
Kymenlaakso	1,069	1,013	1,070	1,001	1,057
Etelä-Karjala	1,051	1,015	1,178	0,981	1,054
Etelä-Savo	1,050	1,122	1,099	1,011	1,058
Pohjois-Savo	1,046	1,037	1,055	0,979	1,033
Pohjois-Karjala	1,098	1,062	1,103	1,035	1,077
Keski-Suomi	1,128	1,164	1,131	1,059	1,118
Etelä-Pohjanmaa	1,127	1,202	1,014	1,071	1,107
Pohjanmaa	1,063	1,129	1,128	1,086	1,087
Keski-Pohjanmaa	1,051	1,203	1,010	1,013	1,046
Pohjois-Pohjanmaa	1,078	1,116	1,107	1,008	1,070
Kainuu	1,061	1,053	1,065	0,994	1,044
Lappi	0,949	0,949	0,926	0,968	0,948
Koko maa	1,083	1,117	1,123	1,034	1,084

Taulukko 3. Liikenteen kasvukertoimet maakunnittain ja tieluokittain 1997 - 2000, ennuste.

<i>Maakunta</i>	<i>Valtatiet</i>	<i>Kantatiet</i>	<i>Seututiet</i>	<i>Yhdystiet</i>	<i>Yl. Tiet yht.</i>
Uusimaa	1,160	1,151	1,136	1,063	1,138
Itä-Uusimaa	1,158	1,149	1,134	1,062	1,129
Varsinais-Suomi	1,122	1,114	1,100	1,032	1,093
Satakunta	1,080	1,072	1,059	0,997	1,053
Kanta-Häme	1,110	1,103	1,089	1,023	1,090
Pirkanmaa	1,132	1,124	1,109	1,040	1,112
Päijät-Häme	1,101	1,093	1,079	1,015	1,084
Kymenlaakso	1,081	1,073	1,060	0,998	1,064
Etelä-Karjala	1,079	1,072	1,059	0,997	1,060
Etelä-Savo	1,080	1,072	1,059	0,997	1,060
Pohjois-Savo	1,093	1,085	1,072	1,008	1,072
Pohjois-Karjala	1,075	1,067	1,054	0,993	1,050
Keski-Suomi	1,105	1,097	1,083	1,018	1,084
Etelä-Pohjanmaa	1,066	1,058	1,046	0,986	1,039
Pohjanmaa	1,088	1,080	1,067	1,004	1,062
Keski-Pohjanmaa	1,087	1,079	1,066	1,003	1,066
Pohjois-Pohjanmaa	1,119	1,111	1,097	1,030	1,093
Kainuu	1,064	1,057	1,044	0,984	1,039
Lappi	1,083	1,075	1,062	1,000	1,063
Koko maa	1,109	1,108	1,088	1,020	1,087

