



Suomen ympäristökeskuksen raportteja 22 | 2024

Kestävyyttä ja elinvoimaymmärrystä kaupunkiseuduille

Maankäytön, asumisen, liikenteen ja
elinkeinojen yhteensovittava suunnittelu

Anna Strandell, Antti Rehunen, Eero Purontaus,
Kati-Jasmin Kosonen, Ilari Karppi, Iina Sankala, Kimmo Nurmio,
Maija Tiitu, Kati Pitkänen, Santtu Karhinen, Arto Viinikka,
Emilia Suomalainen, Simo Syrman, Kia Kautonen, Jayla Tammiharju



Suomen ympäristökeskus
Finlands miljöcentral
Finnish Environment Institute

Kestävyyttä ja elinvoimaymmärrystä kaupunkiseuduille

Maankäytön, asumisen, liikenteen ja elinkeinojen yhteensovittava suunnittelu

Anna Strandell, Antti Rehunen, Eero Purontaus,
Kati-Jasmin Kosonen, Ilari Karppi, Iina Sankala, Kimmo Nurmio,
Maija Tiitu, Kati Pitkänen, Santtu Karhinen, Arto Viinikka,
Emilia Suomalainen, Simo Syrman, Kia Kautonen, Jayla Tammiharju



Suomen ympäristökeskus
Finlands miljöcentral
Finnish Environment Institute

Suomen ympäristökeskuksen raportteja 22 | 2024

Suomen ympäristökeskus
Yhdyskuntaratkaisut

Kirjoittajat: Anna Strandell ¹⁾, Antti Rehunen ¹⁾, Eero Purontaus ²⁾, Kati-Jasmin Kosonen ²⁾,
Ilari Karppi ³⁾, Iina Sankala ³⁾, Kimmo Nurmio ¹⁾, Maija Tiitu ¹⁾, Kati Pitkänen ¹⁾, Santtu Karhinen ^{1,4)},
Arto Viinikka ¹⁾, Emilia Suomalainen ¹⁾, Simo Syrman ²⁾, Kia Kautonen ¹⁾, Jayla Tammiharju ³⁾

¹⁾ Suomen ympäristökeskus

²⁾ MAL-verkosto

³⁾ Tampereen yliopisto

⁴⁾ Oulun yliopiston kauppakorkeakoulu

Vastaava erikoistoimittaja: Vuokko Laukka

Julkaisija ja kustantaja: Suomen ympäristökeskus (Syke)
Latokartanonkaari 11, 00790 Helsinki, puh. 0295 251 000, syke.fi

Taitto: Pirkko Väänänen

Kannen kuva: © Tommi - stock.adobe.com

Julkaisuun on korjattu sivu 70. Sivulle on lisätty tekstikappale otsikon 3.3.1 Tyhjät asunnot ja asuntokannan todellinen käyttö -jälkeen. Myös sivunumerointia on muutettu.

Julkaisu on saatavana veloitusetta internetistä: syke.fi/julkaisut | helda.helsinki.fi/syke

ISBN 978-952-11-5691-5 (PDF)

ISSN 1796-1726 (verkkoj.)

2. korjattu painos

Julkaisuvuosi: 2024



Tiivistelmä

Kestävyyttä ja elinvoimaymmärrystä kaupunkiseuduille

Tämä loppuraportti pohjautuu Elinvoimaiset kaupunkiseudut -hankekokonaisuuteen, jota koordinoi MAL-verkosto. Hankekonsortion muodostivat MAL-verkosto, Suomen ympäristökeskus (Syke) ja Tampereen yliopisto. Hankekokonaisuus jakautui neljään osahankkeeseen: Asemanseutujen kehittäminen elinkeinoyhteistyössä, Kestävän yhdyskuntarakenteen suunnittelu ennakoivana elinvoimatyönä, Asumisen ennakointi ja monipaikkaistuminen sekä Kaupunkiseutusuunnittelun uudet mallit.

Hankkeen tavoitteena oli edistää elinvoimanäkökulmaa kaupunkiseutujen maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) suunnittelussa. Hankkeella vahvistettiin elinkeinoelämän sekä MAL-suunnittelijoiden elinvoimaymmärrystä ja vuoropuhelua sekä laajemmin kaupunkiseutujen MALPE-suunnittelun (maankäyttö + asuminen + liikenne + palvelut + elinkeinot) strategista elinvoimaosaamista.

Elinkeinojen ja MAL-suunnittelun yhteensovittaminen voi esimerkiksi lisätä ja monipuolistaa työpaikka-tarjontaa, parantaa liikenteen sujuvuutta ja työpaikkojen saavutettavuutta kestäville kulkumuodoilla, parantaa asunto- ja palvelutarpeiden ennakointia, vähentää rakennuskannan ja infran vajaakäyttöä sekä tasapainottaa kaupunkiseudun eri alueiden kehitystä.

Toimialojen tilalliset ja maankäytölliset erityispiirteet ovat erilaisia. Ne voidaan jakaa pääpiirteissään kolmeen luokkaan: teollisiin ja tilaa vaativiin, keskustahakuisiin ja toimistointensiivisiin sekä elämystalouteen. Seudullinen yhteistyö, maankäyttö- ja elinkeinotyön yhteensovittaminen ja strateginen suunnittelu ovat avainasemassa elinkeinojen kehittämisessä ja teollisen vihreän siirtymän onnistumisessa kaupunkiseuduilla.

Työpaikka-alueiden kehittämisessä keskeisiä kysymyksiä ovat olemassa olevan rakenteen hyödyntäminen, työpaikka-alueiden uudistuminen ja toimiva sijoittuminen sekä vihreän siirtymän hankkeiden tarpeisiin vastaaminen. Asuin- ja työpaikkojen sijainnin muutokset ovat heikentäneet edellytyksiä kulkea työmatkat jalan, pyörällä tai joukkoliikenteellä. Kestävien kulkutapojen edistämistoimet on oleellista suunnata eri tavoin kaupunkirakenteen eri osiin. Kaupunkiseutujen raidevetoista kehitystä edistetään muun muassa asemanseutujen kehittämisellä kuntien, valtion ja yksityisten toimijoiden yhteistyönä.

Autovyöhykkeen kasvun taittaminen edellyttää muutosta nykyiseen väestönkehityksen ja asuinrakentamisen trendiin. Asuntokantatarpeen ennakointiin liittyy haasteita. Epävarmuutta aiheuttavat itse väestön- ja muuttoliikkeen kehityksen lisäksi asuntokuntien määrän kehitys, tyhjien asuntojen todellinen käyttö ja asutuspotentiaali sekä monipaikkaisen asumisen vaikutus asuntotarpeeseen. Monipaikkaisella asumisella on merkittäviä taloudellisia, sosiaalisia ja ympäristöön sekä rakennettuun ympäristöön liittyviä vaikutuksia.

Vapaaehtoinen kaupunkiseutusuunnittelu kannustaa asettamaan kaupunkiseututasoisia tavoitteita ja edistää seudullista ajattelua.

Asiasanat: kaupunkiseudut, kestävyys, elinvoima, elinkeinot, yhdyskuntasuunnittelu, kaupunkiseutusuunnittelu, yhdyskuntarakenne, asuminen, monipaikkaisuus, asemat

Sammandrag

Hållbarhet och livskraftsförståelse för stadsregioner

Denna slutrapport är baserad på projektet Livskraftiga stadsregioner, som koordinerades av MAL-nätverket. Projektkonsortiet bestod av MAL-nätverket, Finlands miljöcentral (Syke) och Tammerfors universitet. Projektet delades upp i fyra delprojekt: Utveckling av stationsområden i samarbete med näringslivet, Planering för en hållbar samhällsstruktur som proaktiv livskraftsarbete, Bostadsförutsägelse och multilokalt boende samt Nya modeller för stadsregionplanering.

Syftet med projektet var att främja livskraftsperspektiv inom markanvändning, boende och trafikplanering (MAL) av stadsregioner. Projektet stärkte förståelsen och dialogen mellan näringslivet och MAL-planerare samt mer allmänt den strategiska livskraftsexpertisen inom MALPE-planeringen (markanvändning + boende + trafik + service + näringar) av stadsregioner.

Att samordna näringsliv och MAL-planering kan exempelvis öka och diversifiera jobbmöjligheterna, förbättra trafikflödet och tillgängligheten till jobb genom hållbara transportmedel, förbättra förutseendet av bostads- och servicebehov, minska underutnyttjande av byggnader och infrastruktur samt balansera utvecklingen av olika områden inom stadsregionen.

De rumsliga och markanvändningsmässiga egenskaperna hos olika branscher varierar. De kan grovt kategoriseras i tre typer: industriella och platsintensiva, centralt belägna och kontorsintensiva samt upplevelseekonomi. Regionalt samarbete, samordning av markanvändning och ekonomisk utveckling samt strategisk planering är avgörande för branschens utveckling och framgång för den industriella gröna övergången i stadsregioner.

Nyckelfrågor inom utvecklingen av arbetsområden inkluderar att utnyttja befintliga strukturer, vitalisera arbetsområden, säkerställa fungerande platser och möta behoven av gröna övergångsprojekt. Förändringar i bostads- och arbetsplatslägen har gjort det svårare att pendla till fots, med cykel eller med kollektivtrafik. Insatser för att främja hållbara transportsätt behöver riktas olika över olika delar av stadens struktur. Utvecklingen av stadsregioner med fokus på spårtrafik främjas bland annat genom utveckling av stationsområden i samarbete mellan kommuner, staten och privata aktörer.

Att bromsa tillväxten av bilzonen kräver en förändring av nuvarande befolknings- och bostadstrender. Det finns utmaningar med att förutse bostadsbehov. Osäkerhet uppstår från befolknings- och migrationstrender, liksom utvecklingen av antalet hushåll, den faktiska användningen av vakanta bostäder och potential till permanentboende, och effekterna av multilokalt boende på bostadsbehoven. Multilokalt boende har betydande ekonomiska, sociala, miljömässiga och byggrelaterade effekter.

Frivillig stadsregionplanering uppmuntrar till att fastställa mål på stadsregionnivå och främjar regionalt tänkande.

Nyckelord: stadsregioner, hållbarhet, livskraft, näringar, samhällsplanering, stadsregionplanering, samhällsstruktur, boende, multilokalitet, stationer

Abstract

Sustainability and Vitality Understanding for City Regions

This final report is based on the Vital City Regions -project, led by the MAL Network. The project consortium consisted of the MAL Network, Finnish Environment Institute (Syke), and Tampere University. The project was divided into four sub-projects: Development of station areas through business cooperation, Planning for sustainable urban structure as proactive vitality work, Housing foresight and multilocal living, and New models for city-regional planning.

The aim of the project was to promote vitality perspectives in the land use, housing, and transportation (MAL) planning of city regions. The project strengthened the understanding and dialogue between business life and MAL planners, as well as, more broadly, the strategic vitality expertise in the MALPE planning (land use + housing + transportation + services + economic development) of city regions.

Aligning businesses and MAL planning can, for example, increase and diversify job opportunities, improve traffic flow and accessibility of jobs through sustainable modes of transportation, enhance anticipation of housing and service needs, reduce underutilization of building stock and infrastructure, and balance the development of different areas within the urban region.

The spatial and land use characteristics of different business sectors vary. They can be broadly categorized into three types: industrial and space-intensive, centrally located and office-intensive, and experience economy. Regional cooperation, coordination of land use and economic development, and strategic planning are crucial for the development of businesses and the success of the industrial green transition in city regions.

Key issues in the development of workplace areas include utilizing existing structures, revitalizing workplace areas, and ensuring functional locations that meet the needs of green transition projects. Changes in the location of residences and workplaces have made it more difficult to commute on foot, by bicycle, or by public transportation. Efforts to promote sustainable modes of transportation need to be directed differently across various parts of the urban structure. Rail-based development of urban regions is promoted, among other things, by the development of station areas through cooperation between municipalities, the state, and private actors.

Curbing car-dependent sprawl requires a shift from current population and housing trends. There are challenges related to forecasting housing needs. Uncertainties arise from population and migration trends, as well as the development of the number of households, the actual use of vacant housing, housing potential, and the impact of multilocal living on housing needs. Multilocal living has significant economic, social, environmental, and built environment-related impacts.

Voluntary city-regional planning encourages setting urban region-level objectives and promotes regional thinking.

Keywords: city regions, sustainability, vitality, economic development, urban planning, city-regional planning, urban form, housing, multilocality, stations

Kestävyyttä ja elinvoimaymmärrystä kaupunkiseuduille

Maankäytön, asumisen, liikenteen ja elinkeinojen yhteensovittava suunnittelu

Anna Strandell, Antti Rehunen, Eero Purontaus,
Kati-Jasmin Kosonen, Ilari Karppi, Iina Sankala, Kimmo Nurmio,
Maija Tiitu, Kati Pitkänen, Santtu Karhinen, Arto Viinikka,
Emilia Suomalainen, Simo Syrman, Kia Kautonen, Jayla Tammiharju

Tämän raportin ydinviestit:

- Elinkeinonäkökulman tiiviimpi kytkentä kaupunkiseutujen maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) suunnitteluun lisää sekä kaupunkiseutujen kestävyyttä että elinvoimaa.
- Tietoon perustuvalla eri sektoreita integroivalla kaupunkiseututason suunnittelulla voidaan tukea työpaikkojen syntymistä ja teollista vihreää siirtymää, kestävää työpaikkojen sijoittamista ja työmatkaliikkumista sekä asuntokannan ennakkointia.
- Hankekokonaisuus toteutettiin tiiviissä yhteistyössä kaupunkiseutujen, ministeriöiden, kuntaliiton, seutujen elinkeino- ja kehitysyhtiöiden sekä valtion liikennehallinnon edustajien kanssa. Monialainen asiantuntijoiden välinen yhteistyö lisäsi hankkeen vaikuttavuutta ja ulottuvuutta.

Sisällys

Tiivistelmä.....	3
Sammandrag.....	4
Abstract	5
1 Johdanto.....	9
2 Kestävän yhdyskuntarakenteen suunnittelu ennakoivana elinvoimatyönä.....	11
2.1 Yhteistyön ja ymmärryksen syventäminen elinkeinot huomioivassa maankäytössä	11
2.1.1 Elinkeinojen kehittäminen MAL-viitekehyksessä.....	11
2.1.2 Elinkeinoalueiden kehittäminen	13
2.1.3 Ekosysteemit ja klusterit seuduilla	14
2.2 Vihreän siirtymän seudullinen elinkeinopolitiikka ja yhdyskuntasuunnittelu	16
2.3 Työpaikka-alueiden muutokset, toimialakehitys ja kestävä liikkuminen yhdyskuntarakenteessa.....	20
2.3.1 Työpaikka-alueet ja niiden muutokset kaupunkiseuduilla	20
2.3.2 Toimialakehitys ja työvoiman liikkuvuus	23
2.3.3 Kestävä työmatkaliikkuminen	43
3 Asumisen ennakointi ja monipaikkaistuminen	52
3.1 Väestö- ja asuntokantaskenaariot yhdyskuntarakenteen vyöhykkeillä.....	52
3.2 Monipaikkaisuuden volyymi, muodot ja tuleva kehitys.....	59
3.2.1 Päivittäinen monipaikkaisuus ja monipaikkainen asuminen	59
3.2.2 Monipaikkaisuuden volyymi ja kausivaihtelu mobiilidatan perusteella	60
3.2.3 Vapaa-ajan asuminen.....	62
3.2.4 Työperäinen monipaikkaisuus ja etätyö	64
3.2.5 Opiskelijoiden monipaikkaisuus.....	65
3.2.6 Monipaikkaisuuden alueelliset erot ja tuleva kehitys.....	66
3.3 Asuntokannan ja monipaikkaisuuden hallinta	70
3.3.1 Tyhjät asunnot ja asuntokannan todellinen käyttö	70
3.3.2 Kestävän monipaikkaisuuden edistäminen ja monipaikkaisuuden hallinta	74
3.3.3 Tietoa ja työkaluja asumisen suunnitteluun ja ennakointiin	77
4 Kaupunkiseutusuunnittelun kehittäminen elinvoiman vahvistamiseksi	79
5 Asemanseutujen kehittäminen elinkeinoyhteistyöllä.....	82
5.1 Kaupunkiseutujen raidevetoinen kehitys.....	82
5.2 Asemanseutujen kehittämisen tavoitteet.....	83
5.3 Toimijoiden yhteistyö ja valtion rooli asemanseuduilla.....	84
5.4 Kehittämisen eteneminen.....	85
5.5 Markkinat ja yksityiset toimijat kehityksen mahdollistajina	85

5.6 Suositukset asemanseutujen kehittämiseksi	86
6 Yhteenveto ja johtopäätökset	89
6.1 Kaupunkiseutujen elinvoima ja kestävyys kietoutuvat yhteen.....	89
6.2 Maankäyttö- ja elinkeinotyön yhteensovittamiseksi seudullinen tiedonvaihtokäytävä	89
6.3 Vauhtia kaupunkiseutujen teolliseen vihreään siirtymään.....	90
6.4 Tavoitteena työpaikka-alueiden kestävä sijoittuminen, hallittu muutos ja monipuolistaminen	91
6.5 Kestäviä kulkutapoja edistettävä työmatkoilla vyöhykeperusteisesti	91
6.6 Autovyöhykkeen kasvun taittaminen edellyttää muutosta väestönkehityksen ja asuinrakentamisen trendiin	92
6.7 Tyhjien asuntojen määrän kasvu haastaa asumisen ennakkointia.....	92
6.8 Monipaikkaisuus on monimutkainen ilmiö – monipaikkaisuuden kestävyttä parannettava kaupunkiseuduilla	93
6.9 Monipaikkaisuuteen kohdistuu tulevaisuudessa sekä sitä lisääviä että vähentäviä trendejä.....	93
6.10 Vapaaehtoinen kaupunkiseutusunnittelu kannustaa asettamaan kaupunkiseututasoisia tavoitteita ja edistää seudullista ajattelua	94
6.11 Kaupunkiseutujen raidevetoista kehitystä edistetään asemanseutujen kehittämisellä kuntien, valtion ja yksityisten toimijoiden yhteistyönä	94
Lähteet.....	95

1 Johdanto

Tämä loppuraportti pohjautuu *Elinvoimaiset kaupunkiseudut* -teemaverkoston hankekokonaisuuteen. Työ- ja elinkeinoministeriö rahoitti hankekokonaisuutta vuosina 2021–2023 alueiden kestävä kasvun ja elinvoiman tukemisen (AKKE) -määrärahaalla alueiden temaattisten verkostojen kehittämiseksi. Alueiden välisellä verkostoyhteistyöllä haettiin keinoja vahvistaa alueiden ja kuntien välisiä temaattisia verkostoja ja kehittämisvyöhykkeitä sekä yhteistyötä alueiden, kuntien ja kansallisten toimijoiden kesken.

Hanketta koordinoi MAL-verkosto. Se on valtakunnallinen kuntien sparraus- ja kehittäjäverkosto, joka keskittyy maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) kehittämiseen. Verkostoon kuuluu 18 kaupunkia tai kaupunkiseutua, liikenne- ja viestintäministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, ympäristöministeriö, valtiovarainministeriö, Väylävirasto, Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus (ARA), Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY) sekä Suomen Kuntaliitto. Verkostoa koordinoidaan Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymästä.

Hankekonsortion muodostivat MAL-verkosto, Suomen ympäristökeskus (Syke) ja Tampereen yliopisto. Hanke oli käynnissä 1.9.2021 – 30.4.2024. Osahankkeet toteutettiin yhdessä MAL-verkoston 18 kaupunki- tai kaupunkiseutujäsenen kanssa: Helsingin seutu (Helsingin seudun liikenne ja Helsingin seudun ympäristöpalvelut), Hämeenlinnan kaupunki, Joensuun kaupunki, Jyväskylän seutu, Kajaanin kaupunki, Kotkan-Haminan seutu, Kuopion seutu, Lahden seutu, Lappeenrannan kaupunki, Oulun seutu, Porin seutu, Rovaniemen kaupunki, Salon seutu, Seinäjoen kaupunkiseutu, Tampereen kaupunkiseutu, Turun seutu, Vaasan seutu sekä Länsi-Uudenmaan kuntien koalitio (Raasepori, Lohja, Hanko, Siuntio ja Inkoo). Seutujen lisäksi tärkeimmät yhteistyökumppanit hankkeessa olivat ympäristöministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, Väylävirasto ja Traficom, Business Tampere, Business Turku ja Suomen Kuntaliitto.

Elinvoimaiset kaupunkiseudut -hankkeen tavoitteena oli edistää elinvoimanäkökulmaa ja strategista elinvoimaosaamista kaupunkiseutujen maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) suunnittelussa. Hankkeella vahvistettiin elinkeinoelämän sekä MAL-suunnittelijoiden ja -valmistelijoiden tietoon pohjautuvaa elinvoimaymmärrystä ja vuoropuhelua sekä seutujen elinvoimapotentialin tunnistamista sekä laajemmin kaupunkiseutujen MALPE-suunnittelun (maankäyttö + asuminen + liikenne + palvelut + elinkeinot) strategista elinvoimaosaamista.

Strateginen elinvoimaosaaminen tarkoittaa kykyä tehdä strategisia valintoja, jotka edistävät kaupunkiseutujen elinvoimaa ja kestävyyttä. Strategisen elinvoimaosaamisen avulla pyritään integroimaan elinvoimanäkökulma ja tiedolla johtaminen kaupunkiseutusuunnittelun perusteisiin ja kaupunkiseutujen erityispiirteisiin. Tämä sisältää esimerkiksi elinvoimapotentialin tunnistamisen ja hyödyntämisen, yhteisen vision ja kehityspolun valinnan sekä toimintatapojen kehittämisen, joilla kaupunkiseutusuunnittelu kytketään entistä vahvemmin elinvoiman kehittämiseen. Elinkeinotiedon tiiviimpi integrointi MAL-suunnitteluun tehostaa investointien hyötyjä, oikea-aikaista resurssien käyttöä sekä hyvin hallittuna hillitsee haitallisia vaikutuksia kaupunkiseutujen taloudellisessa, sosiaalisessa ja ekologisessa kestävydessä.

Osahankkeissa muodostettiin hankkeita ja toimia, joilla voidaan myös jatkossa edistää elinkeinoelämän sekä eri hallinnon tasojen MAL-suunnittelijoiden ja -valmistelijoiden tietoon pohjautuvaa elinvoimaymmärrystä, kestävyystavoitteiden huomioimista, laaja-alaista vuoropuhelua suunnittelijoiden, elinkeinotoimijoiden, tutkijoiden, kansalaisyhteiskunnan ja päättäjien kesken. Elinkeinojen ja MAL-suunnittelun yhteensovittaminen voi esimerkiksi lisätä ja monipuolistaa työpaikkatarjontaa, parantaa liikenteen sujuvuutta ja työpaikkojen saavutettavuutta kestävillä kulkumuodoilla, parantaa asunto- ja palvelutarpeiden ennakointia, vähentää rakennuskannan ja infran vajaakäyttöä sekä tasapainottaa

kaupunkiseudun eri alueiden kehitystä. Strategisen osaamisen kehittämisen prosessissa tutkimuksella ja tietoon pohjautuvalla suunnittelutyöllä on tärkeä rooli, mitä Elinvoimaiset kaupunkiseudut -teema-verkosto omalta osaltaan vahvisti.

Hankekokonaisuus jakautui neljään osahankkeeseen:

1. Asemanseutujen kehittäminen elinkeinoyhteistyössä
Osahankkeen toteuttivat MAL-verkosto ja Tampereen yliopisto
Tuloksia käsitellään luvussa 5
2. Kestävän yhdyskuntarakenteen suunnittelu ennakoivana elinvoimatyönä
Osahankkeen toteuttivat MAL-verkosto, Tampereen yliopisto ja Syke
Tuloksia käsitellään luvussa 2
3. Asumisen ennakointi ja monipaikkaistuminen
Osahankkeen toteutti Syke
Tuloksia käsitellään luvussa 3
4. Kaupunkiseutusuunnittelun uudet mallit
Osahankkeen toteutti MAL-verkosto yhteistyössä Kuntaliiton ja ympäristöministeriön kanssa
Tuloksia käsitellään luvussa 4

2 Kestävän yhdyskuntarakenteen suunnittelu ennakoivana elinvoimatyönä

Osahankkeen tavoitteena oli vahvistaa elinkeinojen tietopohjaa yhdyskuntasuunnittelussa ja sen tiedonhallinnassa. MAL-suunnittelussa on huomioitava elinkeinojen tilatarpeet ja sijoittuminen, saavutettavuus ja liikennevirrat sekä elinkeinorakenteen muutokset. Osahankkeen toteuttivat MAL-verkosto, Tampereen yliopisto ja Syke.

2.1 Yhteistyön ja ymmärryksen syventäminen elinkeinot huomioivassa maankäytössä

2.1.1 Elinkeinojen kehittäminen MAL-viitekehyksessä

Tampereen yliopiston koordinoimassa työpaketissa tarkasteltiin yhteistyön ja ymmärryksen syventämistä elinkeinot huomioivassa maankäytössä (Karppi ym. 2024). Elinkeinojen kehittäminen, yritystoiminnalle edullisten olosuhteiden luominen, on julkista toimintaa, joka ei rajaudu vain yhden hallinnon sektorin sisälle. Varsinaisten yrityskeskeisten toimenpiteiden lisäksi elinkeinotyötä tehdään koulutus-, kulttuuri- ja työvoimapalvelujen piirissä. Asuntopolitiikalla on merkittävä elinkeinopoliittinen rooli, samoin liikennejärjestelmätyöllä. Sairaalat ja terveydenhoito tai järjestyksen ja turvallisuuden ylläpito ovat esimerkkejä julkisen intressin edistämisestä, jonka yhdyspinnat yritystoimintaan ovat merkittävät. Maankäyttö, yhdyskuntien tilallinen suunnittelu, nivoo monet näistä asioista yhteen ja pyrkii samalla huolehtimaan rakennetun ja rakentamiselta suojatun ympäristön kestävästä suhteesta sekä tulevalle kasvulle – kirjaimellisesti – maaperää tarjoavan tilaresurssin saatavuudesta.

Sekä maankäyttö- että elinkeinotyötä tehdään yleisesti yhtä kuntaa laajempien kaupunkiseutujen puitteissa. Kaupunkiseutujen suunnittelu uudenaikaisessa taloudellisessa tilanteessa tarjoaa kontekstin myös tälle tarkastelulle. Tutkimme Tampereen ja Turun kaupunkiseuduilta kootun empiirisen aineiston kautta mahdollisuuksia hyödyntää kaupunkiseuduilla tehtävän elinkeinotyön tuottamaa elinkeinotietoa seutujen maankäytön suunnittelussa – siis kaupunkiseutujen elinkeino- ja maankäyttötiedon yhteensovittamista. Tarkastelun kohteena on samalla elinkeinoulottuvuuden kytkeminen kaupunkiseuduilla tehtävään maankäytön (M), asumisen (A) ja liikenteen (L) tehtäväalueita yhdistävään MAL-suunnitteluun.

Tämän kytkemistehtävän vaikeusastetta lisää se, että maankäyttö- ja elinkeinotyön tietopohjat nautuvat hyvin erilaisille ajallisille ja tilallisille mittakaavoille. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että maankäyttötyön aikaperspektiivi on hyvin pitkä ja vaatii yksittäisten suunnitteluprosessien sovittamista suunnittelujärjestelmän muihin osiin, kun taas elinkeinotyössä erilaisia tilanteita voi tulla vastaan hyvin nopeasti, usein yritysten julkilausumina tarpeina. Mittakaavojen lisäksi maankäytön suunnittelu ja elinkeinojen kehittäminen tukeutuvat hyvin erilaisiin ammatillisiin ja säädösperstoihin, mikä puolestaan heijastuu tarkastelluilla tehtäväkentillä käytettävään terminologiaan tai niillä vaikuttavien toimijoiden tapoihin olla vuorovaikutuksessa sidosryhmiensä kanssa. Käytännön kehittämistyön piirissä tarve ylittää tällaiset raja-aidat on toisaalta selvästi tunnistettu: aloite tarkastella yritysekosysteemitasoisista seudullista elinkeinotietoa sekä sen hyödynnettävyyttä maankäytön suunnittelussa tuli Tampereen kaupunkiseudun maankäytön ja asumisen viranhaltijatyöryhmältä.

Viimeisten vuosikymmenten aikana kaupunkiseuduille on keräytynyt suurin osa Suomen väestöstä. Asuinpaikan valinta, työssäkäynti ja vapaa-ajan harrastukset laajentavat yhä useamman arjen kuntarajojen yli. Toimiva seutu tuottaa asukkaalleen ja vierailleen tarvittavat elämän ja elämysten kiintopisteet ilman tarpeetonta ruuhkissa istumista tai hallinnollista vaivannäköä. Houkuttelevalla ja vetovoimaisella kaupunkiseudulla kyse on myös ripauksesta kauneutta, viihtyisyyttä ja kiinnostavuutta, jota seudun monipuoliset luonto- ja kulttuuriympäristöt kokonaisuutena tarjoavat. Toimiva kaupunkiseutu on siten myös kestävä.

Puhumme tietoisesti MAL-työstä (ks. Puustinen ym. 2016; Mäntysalo ym. 2019). Käsite on laaja, se kattaa ensinnäkin seitsemän suurimman kaupunkiseudun, eli pääkaupunkiseudun, Tampereen, Turun, Oulun sekä vuoden 2021 alusta myös Jyväskylän, Kuopion ja Lahden seuduilla MAL-sopimusten (YM 2024) puitteissa valtiotoimijan kanssa tehtävän suunnittelutyön. Tämän lisäksi MAL-työ terminä viittaa suurimpien kaupunkiseutujen lisäksi myös muihin pienemmällä seuduilla tehtävään työhön maankäytön sekä asumisen ja liikkumisen yhteensovittamiseksi.

Joillakin seuduilla on kokeiltu MAL-työtä laajempaa MALPE-työtä, jossa myös elinkeinojen (E) ja palvelujen (P) kehittämisen näkökulmat tuodaan seudullisen MAL-työn kontekstiin. MAL(PE)-työtä voi siis tehdä myös ilman MAL-sopimuksia. Tästä hyvänä esimerkkinä on pidetty esimerkiksi Kotka-Haminan seutua, jossa maankäytön suunnittelu on kytketty tiiviisti seudun elinkeinojen kehittämistyöhön (Hemminki 2023, 50, 60).

Työn tekeminen ja samalla myös työn tekemisen paikat ovat kuitenkin olleet viime vuosina murroksessa: muutos on näkynyt yksittäisten ihmisten arjessa esimerkiksi kotona tehtävän etätöiden lisääntymisenä, mutta myös laajemmin elinkeinorakenteessa tapahtuvina muutoksina. Uutiset välittävät jatkuvasti signaaleja kasvavista ja hiipuvista elinkeinoista ja taustalla vaikuttavista globaaleista muutosvoimista. Millaisia maankäytöllisiä vaikutuksia elinkeinorakenteen muutoksilla on ja millä aikavälillä nämä muutokset ovat odotettavissa?

Monilla kaupunkiseuduilla maankäytölle ja elinkeinokehittämiselle on perustettu omat asiantuntija- ja suunnitteluorganisaationsa tai toimintamallinsa. Elinkeinojen kehittäminen on tyypillisesti koottu seudullisiin, kunnallisiin tai keskuskaupungin koordinoimiin elinkeinoyhtiöihin. Näissä julkisvaroin tuetuissa yhtiöissä vaikuttavat elinkeinokehittämiseen keskittyneet asiantuntijat ja strategiat. Seudullinen maankäytön suunnittelu voidaan puolestaan organisoida monin eri tavoin ja monenlaisin kokoonpanoin. Nämä voivat olla seudun kuntakaavoittajia säännöllisesti yhteen kokoavia yhteistyöryhmiä tai vaikiintuneemmin seudullisia kuntayhtymiä.

Toimintamalleissaan vakiintuneet seudulliset maankäytön ja elinkeinojen kehittäjät eivät välttämättä kuitenkaan kohtaa tai tunnista toistensa työnkuvia, muuten kuin yksittäisten yritystonttien suunnittelutapausten yhteen tuomana. Tämä onkin herättänyt meidät kysymään, puhuvatko kaavoittajat ja elinkeinojen kehittäjät samaa kieltä. Mitä elinkeinokehittäjien pitäisi tietää yritysten kannalta tärkeistä maankäytön suunnitteluprosesseista? Entä kuinka parantaa kaavoittajien ymmärrystä elinkeinojen kehittämisestä ja yritysten tarpeista?

Seutuyhteistyön käytäntöjen oppiminen ottaa oman aikansa, on kyse sitten seututasoisesti koordinoituna maankäytön suunnittelusta tai elinkeinotyöstä. Yhteistyön tilallisena puitteena olevan seutumittakaavan sisäistäminen ei sekään tapahdu hetkessä. Tampereen kaupunkiseudulla toteutettiin vuonna 2018 elinkeinoalueiden kehittämistä käsittelevä Rajaton seutu -hanke, joka osaltaan teki näkyväksi asetelman kompleksisuuden (Karppi & Kuusela 2018). Tuolloin tehdyn työn tulokset olivat toisaalta merkittävä esiyymmärryksen lähde tätä tarkastelua varten.

Vielä vuonna 2018 elinkeino- ja maankäyttösektorien rajojen lisäksi nousivat korostetusti esiin myös kaupunkiseudun kuntarajat. Hanke tehtiinkin vahvasti sekä siilo- että kuntakontekstista käsin. Sen sijaan vuonna 2022 kuntarajat eivät nousseet juurikaan esiin, eivät myöskään kuntien keskukset

Tampereen ydinkeskustan merkitystä lukuun ottamatta. Etenkin elinkeinotyö näyttäytyi lähtökohtaisesti seudullisena, vaikka kaupunkiseudun kunnat ovat edustettuina seudun elinkeinoyhtiön Business Tampereen päätöksentekoelementeissä. Suurin muutos vuoden 2018 tarkasteluun nähden oli kuitenkin se, että nyt tarve korostaa kuntarajojen merkitystä jäi suorastaan minimaaliseksi myös vaiheessa, jossa työskentelyn painopiste siirtyi elinkeinotiedon kartoittamisesta sitä hyödyntävän maankäyttötyön tarkasteluun.

On ilmeistä, että tähän muutokseen on vaikuttanut seututasoista yhteistyötä koskevan kokemusten karttuminen ja siten seutumittakaavan vaiheittainen oppiminen kehittämistyön käytäntönä. Tällaisia käytäntöjä edustavat konkreettisimmillaan hyvin materiaaliset, yhdistävät ja yhteistä hallinnointia edellyttävät tekijät. Erityisesti raideliikenne, kärjessään seudulliseksi kasvava ja sellaiseksi jo alkujaan ymmärretty raitiotiejärjestelmä pakottaa katsomaan seutukokonaisuutta kuntarajojen läpi eikä kuntarajojen jakamana.

Maankäyttö- ja elinkeinotyön yhdistämisen ydinajatuksena voidaan tämän tarkastelun perusteella määrittää elinkeinon kehittämisen kannalta tarkoituksenmukainen maankäyttö yhteisen työssäkäyntialueen piirissä ja ensiluokkaiseen seudulliseen saavutettavuuteen tukeutuen. Yritysekosysteemien ja niiden jatkuvan kehittämisen näkökulma puolestaan auttaa rikkomaan kaikkea rajoihin sitoutunutta ajattelua, ei vain kaupunkiseutujen sisällä tai toimintoja erottelevien sektoreiden välillä, vaan myös kaupunkiseudulla tapahtuvan tekemisen ja muun maailman välisessä suhteessa. Elinkeinotyö ja sitä koskeva tieto puolestaan voidaan nähdä yhtenä kaupunkiseutua toiminnallisesti määrittävänä tekijänä, varsinaisten MAL-sisältöjen ohessa.

Kuntakeskeistä ajattelua avaramman seutumittakaavan sisäistäminen on toisinaan haastavaa, mutta ainakin tässä tarkastellun valossa se on opittavissa.

2.1.2 Elinkeinoalueiden kehittäminen

Jokaisen talouden on tärkeää tunnistaa omia rakenteitansa ja toimintojansa yhdyttävät ja eriyttävät kasvutekijät. Ymmärrys järjestelmien toiminnasta on käytännön edellytys työlle, jolla pyritään edistämään kasvutekijöiden kehittämisessä tarvittavia toimintatapoja. Lisäksi on olennaista tunnistaa tämän kehittämistyön edellyttämät toimijuudet. Tarvitaan realistinen, toimijoiden yhdessä jakama ja ymmärtämä kehittämisen tilannekuva, jollaisen aikaansaaminen on sitä monimutkaisempaa mitä suurempi ja monimuotoisempi yhteisö tätä tilannekuvaa laatii.

Maankäytön suunnittelun perinteisenä tehtävänä on löytää keinoja myös kaupunkiseutujen skaalatasolla kohdattaviin kestävyys- ja ilmastohaasteisiin. Suunnittelun haastavuutta kuitenkin lisää tarve kytkeä samoihin suunnitteluprosesseihin myös tekijät, joiden taustalla vaikuttavat maailmantalouden, geopolitiikan, teknologioiden ja väestökehityksen muutokset. Tämä monimutkaistaa seudullisen kehittämisen tilannekuvan laadintaa sekä sen pohjalta tehtävien ratkaisujen suunnittelua. Keskeinen lähtökohta etenkin suurten kaupunkiseutujen kestäväälle kehittämistyölle on kuitenkin ilmeinen: ne ovat rakenteiltaan ja tilallisilta järjestäytymismuodoiltaan monimuotoisia ja myös monimutkaisia eli kompleksisia.

Eräs keino tukea kaupunkiseutujen taloudellisen kehityksen edellytyksiä on monimuotoisuuden vahvistaminen. Näitä ovat esimerkiksi muutoskestävyys, hyödynnettävissä olevien teknologioiden moninaisuus sekä talouden yleistä innovaatiopotentiaalia, uusiutumiskykyä ja resilienttiyttä lisäävät toimet. Osaaminen on erityisen keskeinen tekijä innovaatioille ja uudistumiselle suotuisalle maaperälle. Osaaminen nousee erilaisista, myös julkisin toimenpitein tuettavissa olevista lähteistä. Osaamisen kautta kehitettävien alueellisten kyvykkyyksien ytimessä ovat korkean jalostusasteen yritykset yhdessä

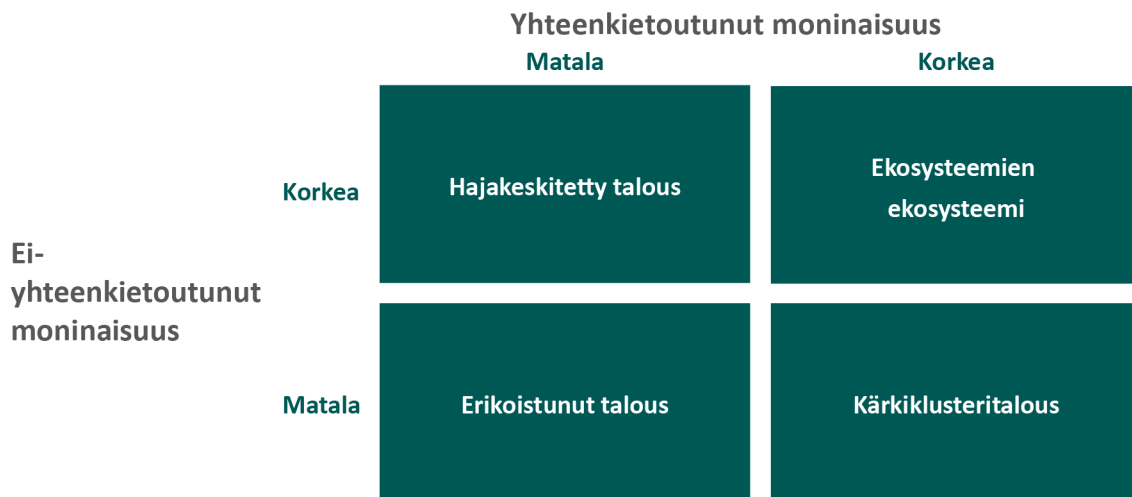
yliopistojen, tutkimuslaitosten ja ammattikorkeakoulujen kanssa, yritysten osaava työvoima, yksityiset ja julkiset panostukset tutkimukseen kehittämiseen ja investointeihin. Tätä vahvuuksien kasaamaa voidaan edelleen jalostaa kansainvälisen yhteistyön kautta saatavilla kokemuksilla, mikä edelleen korostaa yritysten, korkeakoulujen sekä tutkimus- ja kulttuurilaitosten merkitystä yhteyksien ja verkostojen rakentajina.

2.1.3 Ekosysteemit ja klusterit seuduilla

Kuinka elinkeinotyö voi sitten organisoitua kaupunkiseuduilla ja millaiseksi seudullinen elinkeinotyö on ymmärrettävissä? Esimerkiksi yritysekosysteemimallissa, jota noudatetaan Tampereen kaupunkiseudulla yritysekosysteemit ovat kaupunkiseututasoisen elinkeinotyön instrumentteja. Ekosysteemi näytetään hyvin loogisena kaupunkiseutuspesifinä kehittämisspoliittisena välineenä, jossa erilaiset teematistisesti yhteensopivat yritykset, julkishallinnolliset toimijat sekä – näitä vähäisemmässä roolissa – erilaiset yhteisöt, on koottu saman sateenvarjon alle. Sen sijaan se, miksi yritysten on kannattavaa haakeutua kaupunkiseudun tasoisen toimijan koordinoimaan organisaatiojoukkoon, ei ole talousteorian kannalta lainkaan ongelmaton. Sinänsä kytkentä yrityksen kilpailustrategian ja yhteiskunnallisten intressien välillä on tunnistettu. Michael Porter (1980, xviii) hahmottaa klassikkoteoksessaan *Competitive Strategy* erilaisista toimijoista ja toiminnoista koostuvan kontekstin, jossa kilpailustrategia formuloidaan. Siinä yrityksen heikkoudet ja vahvuudet muodostavat yhdessä strategian avaintoimeenpanijoiden henkilökohtaisten arvojen kanssa yrityksen sisäiset mekanismit, jotka vaikuttavat strategian muotoutumiseen. Yrityksen ulkoisia vastaavanlaisia mekanismeja ovat (tässä) ekosysteemin kohtaamat tekniset ja taloudelliset mahdollisuudet ja uhat sekä yleisemmät yritykseen kohdistuvat yhteiskunnalliset odotukset.

Ekosysteeminäkökulmasta – ja etenkin ekosysteemeille rakentuvan elinkeinotyön näkökulmasta – erityisen kiinnostava on Porterinkin mainitsema yritysten kotikentälle tunkeutumisen este (*entry barrier*). Se voi näkyä esimerkiksi kilpailuna työvoimasta: olemassa olevat yritykset tekevät tilan uusille tulokkaille liian pieneksi, jolloin tulo alueelle estyy. Vastaavasti alueella jo olevien yritysten kilpailu tästä työvoimasta kevenee. Menestyksellä, alueen yrityskantaa kasvattava eli markkinoille tuloa rohkaiseva ja generoiva ekosysteemi voikin näyttäytyä ekosysteemin jo muodostaville yrityksille ongelmallisena, eräänlaisena *entry enablerina*. Jotta näin ei olisi, pitää ainakin kolmen ehdon täytyä. (1) Talouden on oltava dynaaminen ja kyettävä muuttamaan rakenteitaan niin, että ne vastaavat muuttuviin tarpeisiin. (2) Koko alueen on oltava vetovoimainen kaikille osaaja- ja tekijäryhmille, joista ekosysteemin yritykset kilpailevat. (3) Alueen osaamisvarustuksen on oltava globaalin kärjen tasalla ja sen on pystyttävä tukemaan sekä yritysten että niiden työvoiman jatkuvaa laadullista kehittymistä.

Ekosysteemit ilmentävät elinkeino- ja yritysraakenteeltaan monipuolisen kaupunkiseudun tilallista-loudellista jäsentymistä. Ne soveltuvat hyvin uuden talousmaantieteen lähestymistapoja hyödyntävään tarkasteluun. Sen termistöllä näistä talouden muotoutumisen piirteistä puhutaan usein yhteenkietoutuneena ja ei-yhteenkietoutunueena moninaisuutena (*related/unrelated variety*). Asetelmaa ilmentää kuva 1. Siinä *related variety* viittaa ekosysteemissä oleviin toimijoihin sekä yritysten kehittämiseen kohdistuvaan elinkeinotyöhön. *Unrelated variety* puolestaan viittaa ekosysteemien välissä oleviin prosesseihin sekä osaamiskeskittymien integroitua kehittämistä koordinoivaan elinvoimatyöhön. Tämän tarkastelun kannalta tärkeää on tarkastella, kuinka hyvin nämä lähestymistavat voidaan sovitaa osaksi maankäytön suunnittelun ja MAL-työn sisältöjä.



Kuva 1. Elinkeinokehittämisen erilaiset mallit yhteenkietoutuneessa ja ei-yhteenkietoutuneessa moninaisuudessa, mukailtu Aarstad ym. (2016).

Suurimmat kaupunkiseudut tarjoavat tyypillisesti luontevimmat puitteet ja parhaat edellytykset monimuotoiselle ja runsaasta yksittäisten toimialojen rajat ylittävälle yhteyksille. Ilmiö tunnetaan aluekehitystä käsittelevän tutkimuksen piirissä institutionaalisena tiheytenä eli yksinkertaisimmillaan erilaisten toimijoiden suurena määränä rajatulla alueella (Amin & Thrift 2000). Tämä myös keskittymis- tai agglomeraatioetuna tunnettu ilmiö edistää edellä mainitun kaltaisten yhteyksien runsasta syntymistä. Lisäksi keskittymiset edistää sellaisia laadullisia toiminnan rakenteiden uudistumista myötävaikuttavia yhdistelmiä, jotka tapahtuvat erilaisten ja erilaisista lähtökohdista nousevien ajatusten kohdatessa toisensa. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että perinteinen erikoistuva ja erikoistava, eri toimialoihin ja niiden ydinpiirteiden ympärille rakentunut kehittäminen olisi menettänyt merkityksensä. Kyse on pikemminkin siitä, millaiset konkreettiset puitteet tietyn kokoinen ja omista lähtökohdistaan ponnistava talous pystyy tarjoamaan kehittämistyölle ja sen tavoitteita koskeville näkemyksille.

Työn aikana hahmottui kolmijakoinen jäsennys toimialojen tilallisista ja maankäytöllisistä erityispiirteistä (ks. taulukko 1). Teollisilla ja tilaa vaativilla aloilla, kuten kiertotalouden ja valmistavan teollisuuden ekosysteemeissä on tarve suurillekin tonteille sekä häiriö- ja varoalueille, mahdollisesti jopa suljetuille testiympäristöille. Etenkin tavaralogistiikan toimivuus seudulla on näille toimijoille tärkeää.

Keskustahakuiset ja toimistointensiiviset alat hakeutuvat puolestaan kampusten sekä kaupunkimaisen palveluiden läheisyyteen. Näitä tarjoavat etenkin ydinkeskusta ja tärkeimmät asemanseudut, joiden hyvää saavutettavuutta toimistointensiiviset yritykset arvostavat. Toimistojen kysyntä näytti tulosten valossa kohdentuvan yhä tiiviimmälle alueelle. Parantuva saavutettavuus voi lisätä kehittämisedellytyksiä myös muilla asemanseuduilla, mutta se yksin ei riitä tietotyöntekijöille, jotka kaipaavat työpäiviensä oheen urbaaniutta ravintoloiden, kahviloiden ja kulttuurin muodossa. Osa tämän kategorian yrityksistä myös hyödynsi kaupunkiympäristöä innovaatioiden kehittämisen testialustana tai paikkana kerätä dataa erilaisista liikkumis- ja materiaalivirroista tuote- ja palvelukehityksensä tueksi.

Elämystalous, joka sisältää kulttuurin, matkailun ja tapahtumat oheispalveluineen, on viime vuosina kasvanut vakavasti otettavaksi toimialaksi myönteisine vetovoima- ja imago vaikutuksineen. Alan elinvoimaisuus kietoutuu kuntien ja seudun mainetekijöihin, vapaa-ajan mahdollisuuksiin ja laadukkaisiin luonto- ja kaupunkiympäristöihin. Parantunut henkilöliikennesaavutettavuus tukee tämän alan kasvua, kun matkailijat ja muut asiakasvirrat pääsevät sujuvasti liikkumaan seudun eri vetovoimakohteiden välillä. Toisaalta elämystalouteen kuuluu myös audiovisuaalisten alojen yrityksiä ja tuotantoyhtiöitä, jotka vaativat logistisesti hyvin saavutettavia ja tasokkaita studiotiloja sekä kiinnostavia kuvauslokaatioita.

Taulukko 1. Toimialojen tilalliset ja maankäytölliset erityispiirteet

Teolliset ja tilaa vaativat	Toimistointensiiviset ja keskustahakuiset	Elämystalous
Suuret tontit	Kaupunkimaiset palvelut	Henkilöliikenne-saavutettavuus
Häiriö- ja varoalueet	Helppo saavutettavuus	Laadukkaat ympäristöt: kaupunki & luonto
Suljetut testiympäristöt	Kampusten läheisyys	Vapaa-ajan kokemukset
	Kaupunki testiympäristönä	Kaupungin ja seudun maine

2.2 Vihreän siirtymän seudullinen elinkeinopolitiikka ja yhdyskuntasuunnittelu

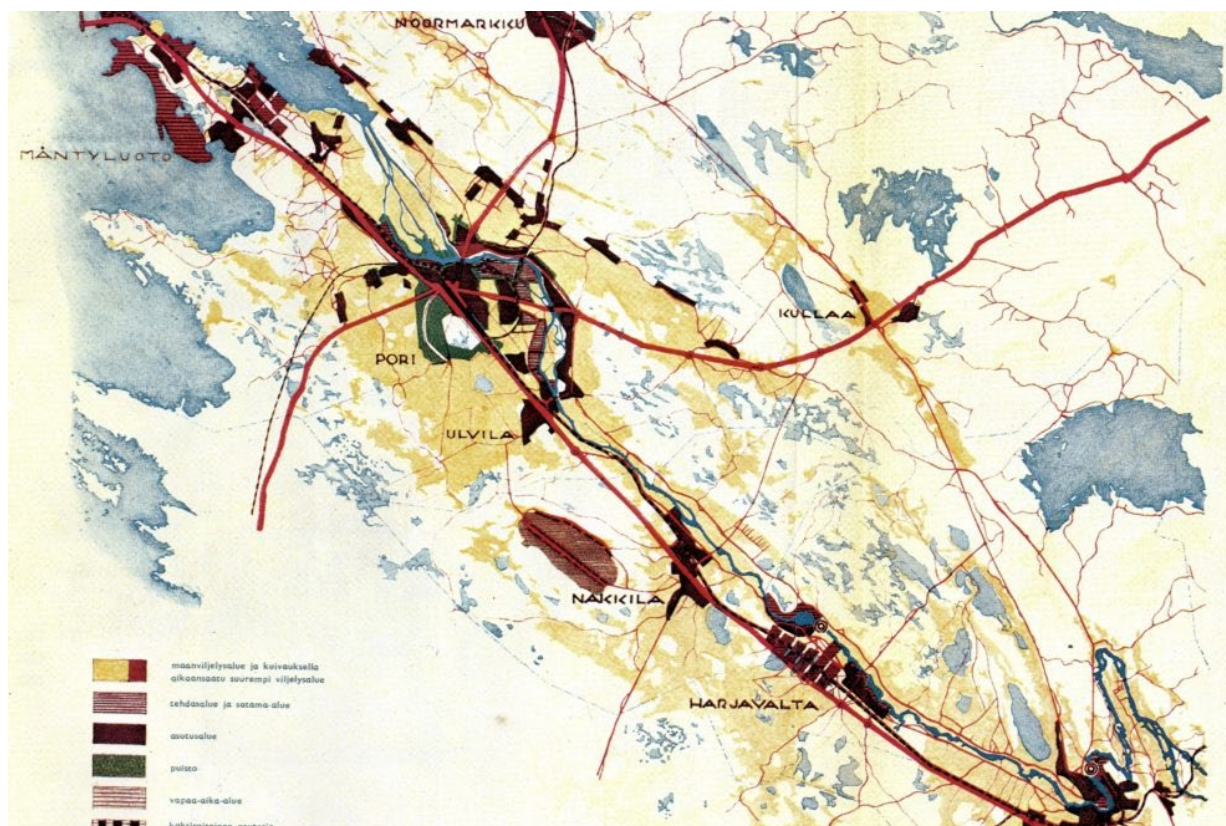
MAL-verkoston koordinoimassa osahankkeessa selvitettiin keskisuurten kaupunkiseutujen mahdollisuuksia parantaa teollisen vihreän siirtymän sijoittautumisedellytyksiä. Hankkeen tapaustutkimusseurauksiksi valikoitui Kokemäenjokilaakso Porin kaupunkiseudulla. Selvitystyön tuloksia voidaan hyödyntää muilla keskisuurilla kaupunkiseuduilla, joissa talouden ja teollisuuden rakennemuutos on ollut voimakasta. Näille kaupunkiseuduille selvitystyö antaa eväitä elinkeinotyön seutu- ja maakuntatason strategiseen suunnitteluun. Selvitystyön toteutti Sitowise, jonka laajempi selvitysraportti on luettavissa MAL-verkoston verkkosivuilla (Huttunen ym. 2023).¹

Kokemäenjokilaaksoon tehtiin Suomen ensimmäinen seutusuunnitelma jo vuonna 1942 (kuva 2). Alvar Aallon visiossa Kokemäenjokilaaksosta muodostuisi "nauhakaupunki" joen varrelle. Visio painotti alueen kuntien välistä yhteistyötä, jota pidetään Suomen nykyaikaisen seutusuunnittelun alkuna.

2020-luvulla Kokemäenjokilaaksossa on merkittävää potentiaalia vihreän siirtymän teollisuuden houkutteluun vakiintuneen teollisen perustan, uusiutuvan energian saatavuuden ja olemassa olevan infrastruktuurin ansiosta. Tämän potentiaalin hyödyntämiseksi ja kestävien investointien houkuttelemiseksi alueen kuntien on tehtävä yhteistyötä strategisessa maankäytön suunnittelussa.

Satakunnan maakunta on asettanut kunnianhimoisen tavoitteen olla hiilineutraali jo vuonna 2030. Osahankkeen selvityksessä ja työpajoissa tuotiin esiin tavoitteeseen liittyviä vahvuuksia ja heikkouksia sekä tulevaisuuden mahdollisuuksia ja uhkia. Teollisuuden sijoittumiseen liittyviin kysymyksiin seudullisessa yhteistyössä suositeltiin ottamaan käyttöön ei merkittävää haittaa -periaate ("Do No Significant Harm", DNSH), joka toimii keskeisenä kehiksenä alueen mahdollisten investointien kestävyysarvioinnissa. Arviointi tehdään kaksivaiheisesti. Ensimmäisessä vaiheessa tehdään yleispiirteinen arviointi, jonka perusteella tunnistetaan ne ympäristötavoitteet, joista on laadittava yksityiskohtaisempi haitta-arviointi. Hankkeet eivät saa heikentää esimerkiksi ilmastonmuutoksen hillintää, kiertotalouteen siirtymistä tai biologisen monimuotoisuuden suojelua. Tarkennettu haitta-arviointi perusteluineen tehdään niille ympäristötavoitteille, joihin voi kohdistua merkittäviä vaikutuksia.

¹ https://mal-verkosto.fi/wp-content/uploads/2023/06/Raportti_Vihrea-siirtyma-Kokemanjokilaaksossa_Sitowise_28623.pdf



Kuva 2. Alvar Aallon Kokemäenjokilaakson aluesuunnitelma, Satakuntaliiton kokoelmat.

Kokemäenjokilaakson alue ja muu Satakunta ovat kärsineet alueelta poispäin suuntautuvasta muutto- liikkeestä sekä teollisuuden globaalista rakennemuutoksesta viime vuosikymmeninä. Alueen kannalta teollinen vihreä siirtymä on suuri mahdollisuus. Alueella on jo nykyisellään tähän erittäin hyvät edelly- tykset, sillä Kokemäenjokilaaksossa ja laajemmin Satakunnassa teollisia yrityksiä on suuri määrä ja nii- den osaaminen on korkealla tasolla.

Alueella on vahva ja pitkäaikainen teollinen historia ja teollisella toiminnalla on laaja poliittinen hy- väksyttävyyys, joka näyttäytyy teollisten toimijoiden ja investoijien kannalta ennustettavana ja vakaana toimintaympäristönä. Teollisen vihreän siirtymän perusedellytykset ovat myös kunnossa; alueella on saatavilla uusiutuvaa ja vähäpäästöistä energiaa, toimiva energianjakeluverkko, kattavat vesivarannot, rautatieyhteydet, lentokenttä, kaksi satamaa ja hyvät maantieyhteydet.

Seudulle on suunnitteilla ja valmisteilla erityisesti uusiutuvan energian hankkeita mittava määrä. Alueelle kohdistuneiden nykyisten ja tulevien investointien osalta erityisesti meritulivoima ja vetyta- louden osaaminen ja investoinnit ovat kansainvälisestikin vertailtuina mittavalla tasolla. Myös esimer- kiksi biokaasun ja synteettisen metaanin mahdollisuudet on tunnistettu alueen potentiaalia kasvatta- vana tekijänä.

Kaupunkiseutujen kehittämiseksi ja vihreän siirtymän edistämiseksi on tärkeää ottaa huomioon useita tekijöitä, kuten teollisten toimijoiden synergia, seudullinen näkemys, maankäytön suunnittelu ja yritys- ja sijoittautumispalvelut. Tässä esitämme suosituksia, jotka auttavat kaupunkiseutuja navigoi- maan näiden prosessien läpi ja luomaan kestäviä ratkaisuja tulevaisuuden tarpeisiin.

1. Ei merkittävää haittaa -arviointi vihreän siirtymän hanketulvaa helpottamassa

Teollisten toimijoiden synergioiden edistämiseksi Kokemäenjoen varrelle kehittyneet teollisuuden keskittymät luovat edellytyksiä toimijoiden välisten kumppanuuksien ja yhteistyön luomiselle ja

syventämiselle. Teollisen toiminnan keskittyminen vesistöjen lähelle luo mahdollisia ympäristöriskejä ja alueen lupaprosessit ja hankearviot riskialueiden osalta vaativat erityistä huomiota. Osa-hankkeen selvityksessä kuvattua 'ei merkittävää haittaa' -arviointia suositellaan sovellettavaksi kunnille. Arvioinnin avulla teollisten investointihankkeiden kestävyyttä voidaan arvioida yleispiirteisesti ennen tarkempaa arviointia.

Tulevina vuosina vihreän siirtymän hankkeet työllistävät kuntia ja muita viranomaisia enenevissä määrin, jolloin hanketulvan määrään voidaan vaikuttaa kaavoittamalla tietyille alueille vihreän siirtymän mukaista yritystoimintaa.

2. Seutusuunnittelulla vaikuttavuutta vihreään siirtymään

Selvityksessä tunnistettiin tarve vihreän siirtymän seudulliselle yhteiselle ja kokoavalle näkemykselle, jotta eniten arvonlisää tuottavat yritykset ja investoijat sijoittuisivat alueelle.

Lisäksi selvityksessä tunnistettiin, että Kokemäenjokilaakson teollisuusvyöhykkeen kunnissa on tarve muodostaa alueen vihreän siirtymän teollisten investointien tavoitetila.

Yhtenä merkittävänä keinona tässä selvityksessä esitetään niin sanotun seututoimiston perustamista. Seututoimisto ottaisi kantaa keskeisten alueiden kehittämiseen. Sen avulla maankäytön suunnittelua vietäisiin strategisempaan ja holistisempaan suuntaan, jolla vastattaisiin paremmin seudullisen maankäytön tarpeiden yhteensovittamiseen.

Seututoimisto helpottaisi erityisesti pienten kuntien kaavoituksen resurssipuutteita ja se voisi myös lisätä kuntien maankäytön suunnittelun asiantuntemusta. Maakuntakaavoituksen kannalta kaavoitusprosessi voisi olla sujuvampi, kun yhteistä suunnittelua olisi jo toteutettu seutusuunnittelun avulla. Kokonaisuudessaan projektiryhmä katsoo, että seututason suunnittelun avulla Kokemäenjokilaakson kunnat pystyisivät paremmin määrittelemään alueidenkäyttöään sekä priorisoimaan keskeisiä alueita ja toimijoita.

Näin luotaisiin parempia edellytyksiä kunnille merkittävien vihreän siirtymän teollisten investointien houkuttelussa. Seututoimistossa Porin seudulle tehtyä rakennemallityötä voitaisiin jatkaa ja se voitaisiin linkittää alkaneeseen maakuntakaavaprosessiin.

Käytännön esimerkkinä hanke esitteli CORINE Land Cover -maanpeitetietoon perustuvaa analyysia potentiaalisimmista sijainneista vihreän siirtymän teollisuuslaitoksille, eri rakentamisvaiheessa oleviin teollisuuden keskittymiin, jonne teollisuuden toimintoja tulisi jatkossakin keskittää hyödyntäen jo rakennettuja alueita sekä jättömaita.

3. Elinkeinoyhtiö tarjoamassa seudulle kattavasti erilaisia yritys- ja sijoittautumispalveluita

Selvitysten tulosten mukaan elinkeinoyhtiötä voitaisiin hyödyntää vielä nykyistä paremmin palvelemaan seudun yhteisiä intressejä teollisen vihreän siirtymän saralla. Nykyisellään Prizztech toimii Kokemäenjokilaakson kuntien yhteisenä elinkeinoyhtiönä, joka tarjoaa jäsenkunnilleen erilaisia yrityspalveluita. Elinkeinoyhtiö voisi toimia yritys- ja sijoittautumispalveluiden alueellisena koordinoijana ja se voisi tarjota erilaisia tuki- ja selvityspalveluita sekä markkinointimateriaaleja eri kieliversioina. Kaikki seudun yritysten sijoittautumista koskevat kyselyt voitaisiin ohjata elinkeinoyhtiölle, jolloin yksi taho vastaisi keskitetysti kyselyihin. Elinkeinoyhtiöön voitaisiin myös hankkia osaamista ympäristö- ja muiden lupien neuvonnasta, jolloin yritykset saisivat yhdeltä palveluntarjoajalta apua lupaprosesseihin. Laajennetun elinkeinoyhtiön malli voi edellyttää kuntien maksuosuuksien korottamista.

4. Osaamistarpeiden päivitys ja työvoiman saatavuus kriittisinä menestystekijöinä

Seudun vihreän siirtymän haasteina tunnistettiin osaamisen sekä päivittäminen ja varmistaminen että myös työvoiman saatavuuden turvaaminen. Nykyisellään työvoiman saatavuusongelmia on useilla teollisuuden aloilla. Vihreä siirtymä synnyttää myös uusia osaamistarpeita, johon tarvitaan uusien opiskelijoiden kolutusta sekä työvoiman uudelleenkoulutuksia. Työvoiman saatavuusongelmista on vaikea selvittää ilman merkittävää työ- ja opiskeluperäisen maahanmuuton lisäämistä.

Osaajia tulisi houkuttaa erilaisilla yksilö- ja perhekohtaisilla palveluilla, etuuksilla ja koulutusmahdollisuuksilla. Oleellista on myös jo maassa olevan työvoimapotentialin parempi hyödyntäminen. Kokemäenjokilaakson seudun työvoiman saatavuuden kannalta oman yliopiston puute vaikeuttaa osaamisintensiivisen talouden ja teollisuuden korkeamman jalostusasteen saavuttamista.

5. Kaupunkiympäristöjen laadulliset kehityskohteet osana työvoiman veto- ja pitovoimaa

Hankkeessa tunnistettiin kehityskohteita, jotka vaikuttavat yritysten investointi- ja sijoittautumishalukkuuteen. Viihtyisän kaupunkiympäristön puutteet näyttäytyivät keskeisenä tekijänä, jolla voidaan katsoa olevan merkitys erityisesti työvoiman veto- ja pitovoimatekijöiden kannalta. Erityisesti asiantuntija- ja palveluvaltaiset teollisuuden työtehtävät edellyttävät viihtyisää ja toimivaa kaupunkiympäristöä, infrastruktuuria ja palveluita. Porin merkitys keskuskaupunkina korostuu tämän kysymyksen osalta, sillä seudun pienempien kuntien asukkaat käyttävät myös Porin keskustan palveluita.

6. Teollisuusalueiden brändäys ja profilointi

Teollisuusalueiden näkyvyydessä ja markkinoinnissa tunnistettiin kehittämistarpeita, ja selvityserhmä suosittelee teollisuusalueiden parempaa profilointia vihreän siirtymän ympärille. Kysymys on erityisen tärkeä kansainvälisten investointien kannalta, sillä näiden toimijoiden on oleellista saada riittävän tarkkaa tietoa teollisuusalueista ja laajemmin sijoittautumisympäristöstä ja muista oleellisista tiedoista.

7. Lupaprosessien kehittäminen yhteistyössä

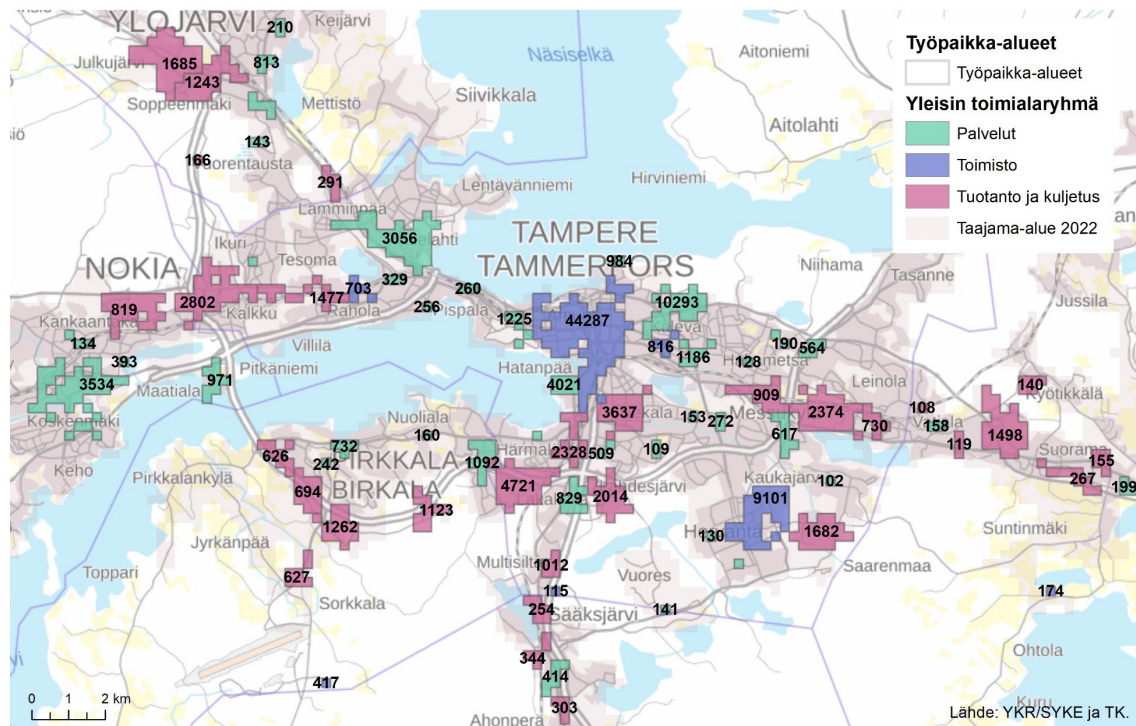
Lupaprosessien kehittäminen tunnistettiin selvityksen keskeisenä kehityskohteena. Selvityksessä suositellaan lupaprosessien riittävän pitkälle vietyä valmistelua yrityksen, ELY:n ja AVI:n kanssa. Myös elinkeinoyhtiö voisi tarjota luvitusprosesseihin kohdennettua tukea erilaisiin tarpeisiin erilaisille yrityksille. Luvitusta sujuvoittavana keinona selvityksessä mainitaan eri lupaprosessien yhdenmukaistaminen ja keventäminen. Suuri osa lupaprosessien kehittämistarpeista koskee ELY:n ja AVI:n kansallisia toimintatapoja ja lainsäädäntöä, joten Satakunnassa lupaprosessien kehittämisen liikkumavara on rajallinen. Selvityksessä suositellaan vihreän siirtymän edistämistä ja seuranta vuosittain tapahtuvana toimenpiteenä. Seurannasta tulisi vastata jokin yhteen kokoava taho, esimerkiksi Seututoimisto, Prizztech, Kauppakamari tai Satakuntaliitto. Kerran valtuustokaudessa vihreän siirtymän tavoitteiden edistymistä tulisi tarkastella laajemmin hyödyntäen esimerkiksi ulkopuolista arviointia toteuttavia tahoja. Lisäksi projektiryhmä suosittelee vihreän siirtymän tavoitteiden ja toimenpiteiden sitomista kuntien talousarvioihin ja vuosibudjetteihin.

2.3 Työpaikka-alueiden muutokset, toimialakehitys ja kestävä liikkuminen yhdyskuntarakenteessa

2.3.1 Työpaikka-alueet ja niiden muutokset kaupunkiseuduilla

Suomen ympäristökeskuksen toteuttamassa työpaketissa tarkasteltiin työpaikka-alueita ja niiden muutosta yhdyskuntien ja elinkeinorakenteen kehittyessä, toimialakehitystä ja työvoiman liikkuvuutta sekä kestäväää työmatkaliikkumista. Työpaikka-alueiden vertailu ja muutosten seuranta edellyttää yhteistä tarkastelutapaa. Suomen ympäristökeskuksessa on rajattu työpaikka-alueet Yhdyskuntarakenteen seurannan (YKR) 250 metrin ruudukossa (Rehunen ym. 2021). Rajausta tunnistaa työpaikkatiheyden, maankäytön ja rakennuskannan perusteella alueet, joilla työssäkäynti on vallitseva tai hyvin merkittävä maankäyttömuoto (kuva 3). Suurempia, vähintään 250 työpaikan alueita on Suomessa noin 920 kappaletta ja pienempiä, kooltaan 100-249 työpaikan alueita noin 680 kappaletta.

Kaupunkiseutujen työpaikoista noin 85 % keskittyy rajatuille työpaikka-alueille ja loppuosa sijoittuu hajanaisemmin muualle seudun alueelle. Työpaikka-alueet kattavat 13 % kaupunkiseututaajamien pinta-alasta. Osa työpaikka-alueista sijoittuu keskustoihin ja alakeskuksiin, ja noin 43 % työpaikka-alueiden työpaikoista sijaitsee keskusta-alueilla. Pääosa työpaikka-alueista kuvaa kuitenkin keskustojen ulkopuolisia työpaikkakeskittymiä. Noin kymmenesosa työpaikka-alueiden työpaikoista sijoittuu sekoituneille työpaikka- ja asuinalueille keskustojen ulkopuolella. Yli 90 % työpaikka-alueiden työpaikoista sijoittuu yli 1 000 työpaikan keskittymiin, joten yhdyskuntarakenteen toimivuuden näkökulmasta etenkin suurimmilla työpaikka-alueilla on suuri merkitys.

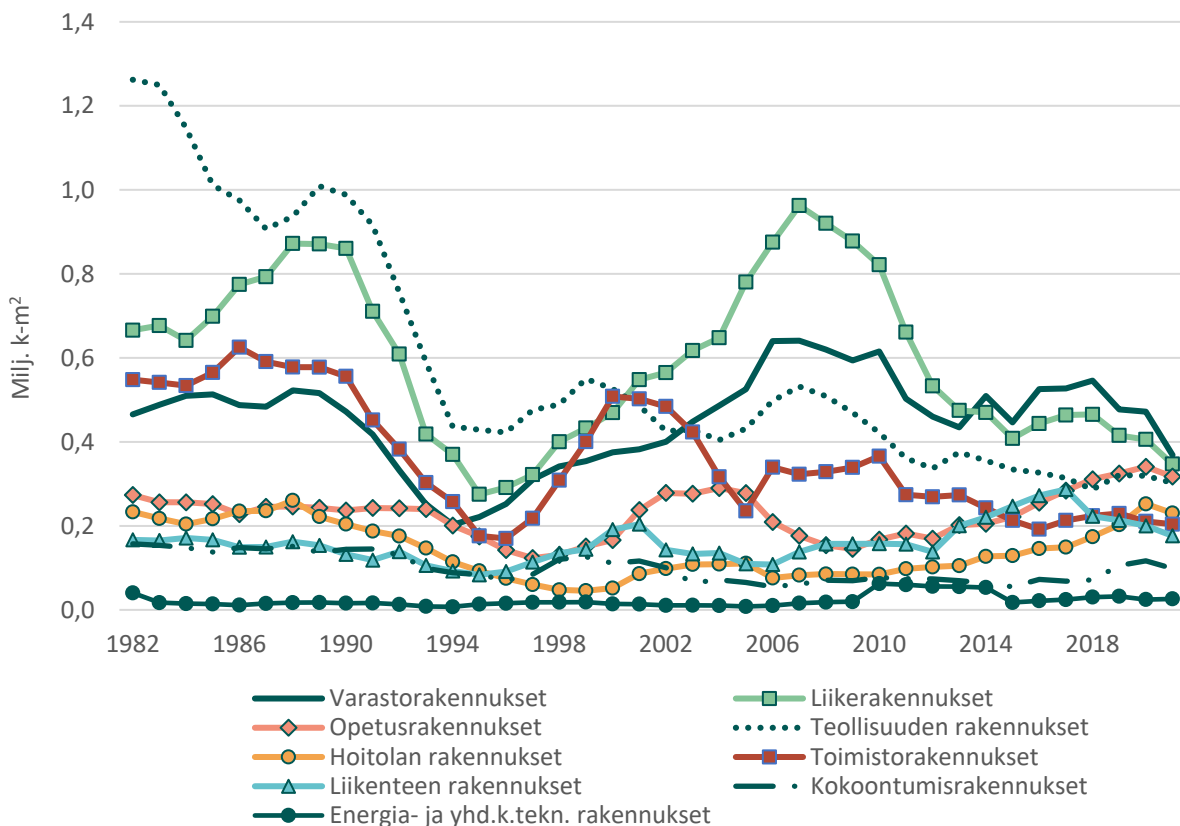


Kuva 3. Työpaikka-alueet vuonna 2020 Tampereen kaupunkiseudulla. Työpaikka-alueet on luokiteltu niiden yleisimmän työpaikkojen toimialaryhmän mukaan palveluiden, toimistotyön ja tuotannon ja kuljetuksen alueiksi.

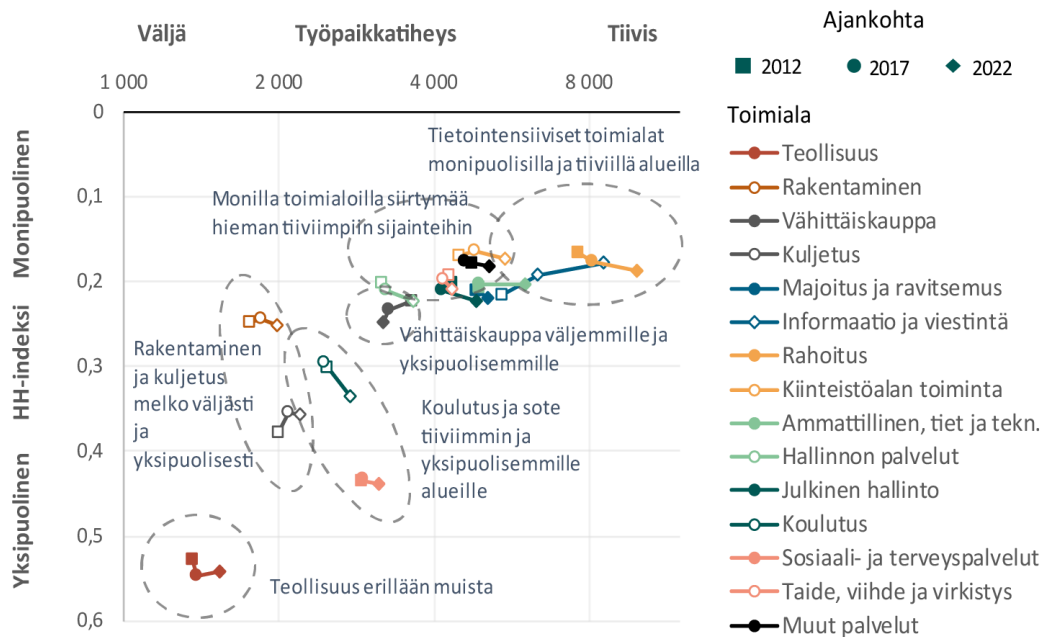
Työpaikka-alueet ovat laajentuneet vuosina 2000–2022 noin neljänneksellä. Työpaikkamäärä alueilla on kasvanut samaan aikaan yli kolmanneksella. Kaupunkiseutujen välillä on suuria eroja laajenemisnopeudessa. Seinäjoen kaupunkiseudulla työpaikka-alueiden laajuus on kasvanut yli puolella, kun Lahden kaupunkiseudulla kasvu on jäänyt alle kymmenekseen. Työpaikka-alueet koostuvat eri aikakausina valmistuneista kerroksista. Uusia alueita on monin paikoin rakennettu ulommalle kehälle ja aiemmat työpaikka-alueet ovat jääneet kaupunkirakenteen sisään. Viime vuosina työpaikka-alueille on rakennettu aiempaan verrattuna suhteellisen paljon varistorakennuksia sekä oppilaitos-, terveydenhuollon ja hoidon rakennuksia (kuva 4).

Uusien toimitilojen ohella olemassa olevien työpaikka-alueiden ja niiden vanhempien toimitila- ja tuotantorakennusten hyödyntäminen nousee jatkossa keskeiseksi kysymykseksi. Vanhemmat toimistorakennukset eivät täytä nykypäivän vaatimuksia ja teollisuusrakennukset eivät välttämättä sovellu sijainniltaan tai kunnoltaan nykypäivän tuotantokäyttöön. Liiketiloihin on rakennettu eri vuosikymmeninä runsaasti asuin- ja toimistorakennusten kivijalkaan ja etenkin keskusta-alueiden ulkopuolella suuri osa tiloista on jäänyt vajaakäyttöön. Suurempia liikerakennuksia rakennettiin runsaasti mm. 1980- ja 2000-luvuilla ja myös osaan niistä on tarvetta hakea uutta käyttöä.

Eri toimialojen työpaikat ja työpaikka-alueet eroavat toisistaan työpaikkatiheyden ja toimialojen monipuolisuuden suhteen (kuva 5). Työpaikka-alueille voi syntyä kasautumisetuja sekä erikoistumisen että monipuolistumisen kautta. Monipuolisuus voi tuoda alojen välisiä synergioita ja joustavuutta muutostilanteissa, erikoistuminen taas kasvumahdollisuuksia. Viimeisen kymmenen vuoden aikana työpaikka-alueet ovat tiivistyneet ja yksipuolistuneet. Tietointensiiviset toimialat ovat sijoittuneet monipuolisille alueille ja keskittyneet entistä tiiviimmille alueille. Koulutus ja sosiaali- ja terveyspalvelut ovat sijoittuneet yksipuolisemmille alueille. Teollisuus, kuljetus ja rakentaminen sijaitsevat muita



Kuva 4. Työpaikka-alueiden uudisrakentaminen vuosina 1982–2021, valmistunut kerrosala vuodessa käyttötarkoituksittain, viiden vuoden keskiarvo (RHR 2024; YKR 2024).

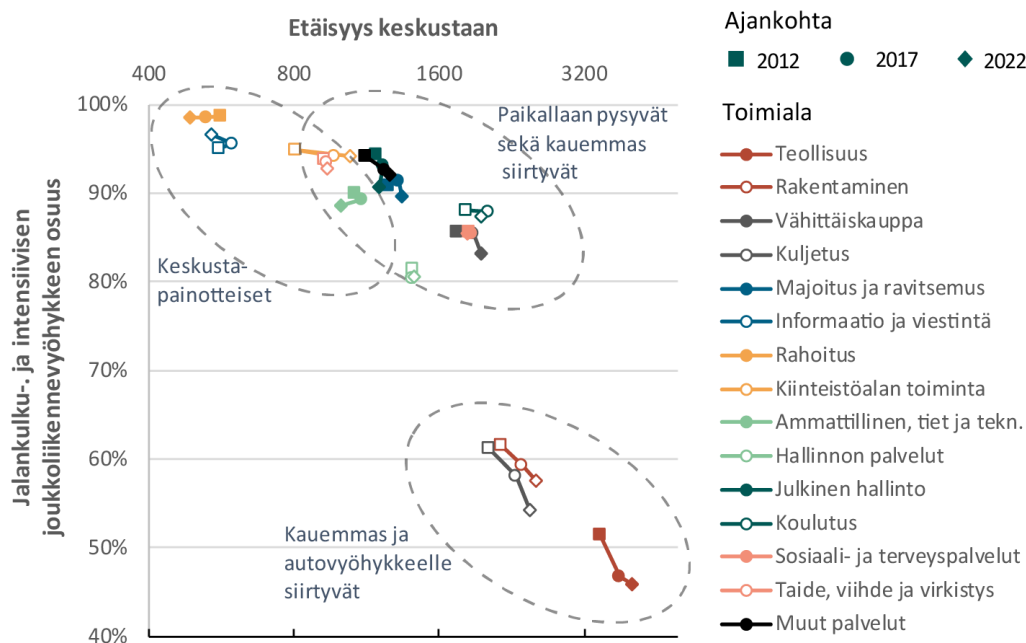


Kuva 5. Eri toimialojen työpaikkojen sijoittuminen työpaikka-alueille monipuolisuuden ja työpaikkatiheyden (työpaikkojen lukumäärä 250 m ruudussa ja sen naapuriruuduissa) mukaan vuosina 2012, 2017 ja 2022 (YKR 2024).

toimialoja matalamman työpaikkatiheyden alueella ja teollisuus myös varsin erillään muiden toimialojen työpaikoista. Työpaikka-alueiden monipuolisuuden vahvistaminen parantaisi muutosjoustavuutta tilanteissa, joissa yksittäiselle toimialalle tai yritykselle tapahtuu suuria muutoksia. Uusien toimitila-alueiden avaamisen rinnalla on oleellista miettiä, miten olemassa olevia alueita voidaan kehittää täydennysrakentamisen ja käyttötarkoituksen muutosten kautta.

Eri toimialojen työpaikkojen ja työpaikka-alueiden sijoittumisessa kaupunkirakenteen sisällä tapahtuu ajan myötä muutoksia. Sijaintimuutokset vaativat ja toisaalta vapauttavat tilaa, mikä vaatii suunnittelulta ennakkointia. Kaupunkiseutujen kasvaessa työpaikkojen etäisyys keskustaan on yleensä kasvanut (kuva 6). Tieto- ja osaamisintensiiviset palvelut ovat pysyneet viimeisen kymmenen vuoden aikana hyvin suurelta osin keskustoissa tai hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella. Osa palveluista, kuten vähittäiskauppa ja kiinteistöpalvelut, ovat siirtyneet kauemmas keskustoista. Teollisuus, rakentaminen ja kuljetus ovat siirtyneet merkittävästi kauemmas ja autovyöhykkeen suuntaan.

Siirtyvät toiminnot vapauttavat alueita muille toiminnoille, ja yleisimmin vanhoja teollisuus- ja toimitila-alueita on muutettu asuinalueiksi. Uusien vihreän siirtymän ja muiden teollisten investointien myötä uusien yritysalueiden kysyntä on lisääntynyt monilla kaupunkiseuduilla. Osa kysynnästä kohdistuu hyvinkin suuriin, jopa 50–100 hehtaarin tontteihin, joita on vaikea löytää kaupunkiseuduilta kovin montaa. Soveltuvia sijaintipaikkoja uusille toimijoille voi löytyä olemassa olevilta työpaikka-alueilta, joilla aiempi käyttö on vähentynyt tai kokonaan loppunut. Olemassa olevien liikenneyhteyksien ja infrastruktuurin hyödyntäminen työpaikka-alueiden kehittämisessä olisi sekä taloudellisesti että ympäristön näkökulmasta parempi vaihtoehto kuin avata uusia alueita, jotka sijaitsevat usein taajamien reunalla.



Kuva 6. Eri toimialojen työpaikkojen sijoittuminen työpaikka-alueille monipuolisuuden ja työpaikkatiheyden (työpaikkojen lukumäärä 250 m ruudussa ja sen naapuriruuduissa) mukaan vuosina 2012, 2017 ja 2022 (YKR 2024)

2.3.2 Toimialakehitys ja työvoiman liikkuvuus

Alueelliset työmarkkinadynamiikat ovat keskeisiä taloudellisen kehityksen kannalta, sillä ne vaikuttavat siihen, miten alueet kasvavat ja pärjäävät keskinäisessä kilpailussa. Nämä dynamiikat käsittävät työn kysynnän ja tarjonnan sijoittumisen suhteessa toisiinsa, liikkumisen alueiden sisällä ja niiden välillä, eri toimialojen välillä sekä eri väestöryhmien, kuten työttömien ja opiskelijoiden, kesken. Työvoimavirtausten ymmärtäminen on tärkeää talouskasvun tavoittelussa, tehokkaiden talousstrategioiden suunnittelussa ja resurssien käytön optimoinnissa. Alueelliset työvoiman virrat vaihtelevat makrotaloudellisten olosuhteiden mukaan, ja paikallinen taitava työvoima on elintärkeä yritysten toiminnalliselle joustavuudelle ja innovaatioille (Almeida ja Kogut, 1999).

Työpaikkojen maantieteellinen sijainti vaikuttaa merkittävästi työpaikan vaihtomahdollisuuksiin ja -todennäköisyyksiin. Tämän vuoksi samankaltaiset yritykset sijoittuvat usein maantieteellisesti lähekkäin, mikä johtaa niin sanottuihin kasautumisetuihin. Yritysten sijoittuminen lähekkäin, perinteisesti perusteltuna pääsyyllä paikalliseen työvoimapooliin, mahdollistaa tehokkaammat ja monipuolisemmat mahdollisuudet vaihtaa työpaikkaa. Keskittymissä työpaikan vaihtoja tapahtuu useammin kuin hajallaan olevassa rakenteessa, mikä johtaa myös palkkatason eriytyvyyteen keskittymissä paremman työvoiman kohtaannon ja työnantajien välisen kilpailun ansiosta (Marshall 1890; Glaeser ja Mare, 2001). Lisäksi alueellinen läheisyys tarjoaa turvaa työntekijöille, parantaen paikallisten työmarkkinoiden joustavuutta helpottamalla uuden työpaikan löytämistä samalta alueelta irtisanomisten yhteydessä. Työmarkkinoiden monipuolisuus lisää keskittymien houkuttelevuutta ja edistää alueiden välistä muuttoliikettä erityisesti korkeasti koulutettujen työntekijöiden keskuudessa (De La Roca ja Puga, 2016).

Keskittymisestä voi kuitenkin koitua myös haittoja sekä yrityksille ja työntekijöille, kuten mahdollinen tiedon ja resurssien hajaantuminen lisääntyneen työntekijöiden liikkuvuuden kautta. Lisäksi alueilla, joilla toimialarakenne on voimakkaasti keskittynyt, voi liittyä systeemisiä riskejä, jotka realisoituvat taloudellisissa taantumisissa. Voimakas keskittyminen voi johtaa aluetalouden nopeaan pienenemiseen, mikäli toimialarakenne ei pysty reagoimaan tarpeeksi nopeasti uusiin tarpeisiin (Martin 2012). Työvoiman liikkuvuusrakenteet voivat vaihdella myös toimialan elinkaaren kanssa.

Esimerkiksi korkean teknologian sektorin työvoima koki 2010-luvun taitteessa suuren muutoksen, kun työmarkkinan rakenne siirtyi voimakkaasti keskittyneestä (Nokia) hajautettuun yritysraenteeseen (pienet startupit). Samalla painopiste siirtyi entistä enemmän valmistavasta teollisuudesta ohjelmistokehitykseen. Murros näkyi etenkin suurissa korkean teknologian tuotantoon erikoistuneilla kaupunkiseuduilla, kuten Oulussa (Herala ym., 2017). Toimialojen elinkaaria ja kasautumisvaikutusten ajallista dynamiikkaa on tutkittu (ks. esim. Potter ja Watts, 2011), mutta ei merkittävästi työvoiman liikkuvuus-rakenteiden kautta.

Erikoistuneiden tai uusien teollisuudenalojen yritykset etsivät usein työvoimaa alueensa ulkopuolelta täyttääkseen alueen sisäisen tietyn osaamisen edellyttämän työvoiman puutetta. Tätä kutsutaan ulkoisen työvoiman hankinnaksi, ja se perustuu useisiin tekijöihin. Ensinnäkin paikallisilla työmarkkinoilla ei ehkä ole tarvittavia taitoja, joita uudet tai muuttuvat teollisuudenalat tarvitsevat, erityisesti korkean teknologian aloilla, joilla erikoistunut tietämys on kriittistä. Taitojen puute pakottaa yritykset tuomaan osaajia muilta alueilta, mikä korostaa etenkin korkeasti koulutetun työvoiman liikkuvuuden merkitystä talouskasvulle.

Toiseksi taloudelliset seikat ohjaavat usein päätöstä rekrytoida työvoimaa ulkopuolisilta alueilta. Joissakin tapauksissa voi olla kustannustehokkaampaa palkata työntekijöitä alueilta, joilla palkkataso on matalampi, huolimatta alueiden väliseen siirtymiseen ja integraatioon liittyvistä kustannuksista. Tämä lähestymistapa voi säästää merkittävästi toimintakustannuksissa ja on erityisen hyödyllinen työvoimavaltaisille teollisuudenaloille. Lisäksi kansallisesti tai jopa globaalisti rekrytoimalla yritykset voivat saavuttaa laajemman taitojen ja työkokemusten kirjon, mikä parantaa innovaatiota ja kilpailukykyä paikallisilla markkinoilla. Vaikka työvoiman tuonti voi olla hyödyllistä välittömien tarpeiden täyttämiseksi, se voi johtaa "aivovuotoon" lähtöalueilla. Kansantalouden näkökulmasta siten on olennaista huomioida, että kansantalous koostuu aluetalouksien kokonaisuudesta. Kokonaisuuden kannalta on siten tärkeää hallita työvoimavirtoja siten, että työvoiman kohtaanto olisi mahdollisimman hyvä ja tuotantoketjut kattavat kussakin aluetaloudessa.

Eri toimialat eivät toimi eristyksissä toisistaan, vaan ne kilpailevat usein samasta työvoimasta, erityisesti rooleissa, joissa voidaan hyödyntää yleisiä soveltavia taitoja. Etenkin soveltavaa tutkimus-, kehitys- ja innovaatiotyötä tekevien toimialojen välinen työvoiman liikkuvuus on tärkeää joustavuuden ja innovoinnin kannalta. Työntekijät, joilla on soveltavia taitoja, kuten IT-taidot, voivat siirtyä helposti toimialalta toiselle, tuoden mukanaan uusia ideoita ja käytäntöjä, jotka voivat johtaa innovaatioihin. Toimialojen välinen liikkuvuus tukee paitsi työntekijän omaa urakehitystä, myös elävöittää vastaanottavaa toimialaa tuoreilla näkökulmilla ja taidoilla (Autor, 2015). Lisäksi kausiluonteisesti tai syklisesti vaihtelevat toimialat hyötyvät yhteisestä työvoimajoukosta. Laajempi työvoimajoukko auttaa toimialoja hallitsemaan työvoimatarpeita erilaisten jaksojen aikana, sopeutuen korkea- tai matalasuhdanteisiin, mikä vakauttaa työllisyystilannetta ja tulotasoja.

Teollisuuden, julkisen sektorin ja koulutuslaitosten välinen yhteistyö on perustavanlaatuinen osa osaavan työvoiman kasvattamisessa ja yritysten innovoinnissa (ns. triple helix -innovaatiomalli). Erityisesti teknologisesti kehittyneitä ja jatkuvasti kehittyviä taitoja vaativat sektorit hyötyvät vahvoista suhteista koulutusorganisaatioihin. Yhteiset tutkimusaloitteet akateemisten laitosten ja teollisuuden välillä edistävät teknologioiden ja innovaatioiden kehittämistä. Nämä kumppanuudet ovat keskeisiä sekä koulutus- että teollisuussektoreille, sillä ne tarjoavat opiskelijoille kehittynyttä tietämystä ja taitoja samalla kun auttavat toimialoja innovoimaan ja pysymään kilpailukykyisinä (Etzkowitz ja Leydesdorff, 2000).

Työttömien työmarkkinaintegraatiolla voidaan merkittävästi edistää työmarkkinoiden dynaamisuutta. Tämän ryhmän aktiivinen osallistaminen edellyttää uudelleen koulutusta, jolla kohdistetaan heidän taitonsa nykyisten ja tulevaisuudessa nousevien teollisuudenalojen tarpeisiin. Julkinen sektori ja teollisuudenalat voivat yhteistyössä tarjota kohdennettuja koulutusohjelmia, jotka päivittävät

työttömien taitoja, päivittäen heistä soveltuvaa työvoimaa sektoreille, jotka tarvitsevat työvoimaa, erityisesti nopeasti teknologisesti muuttuvilla aloilla. Lisäksi yritysten kannustaminen työttömien palkkaamiseen voi stimuloida työllisyyden kasvua ja taloudellista toimintaa, tarjoten etuja sekä yksilöille että aluetaloudelle.

Data ja liikkuvuustyypit

Tässä tarkastelussa keskitytään toimialojen työllisyyskehityksien analysointiin. Toimialan uusien työntekijöiden määrän kasvu voi aiheutua paitsi toimialan kasvusta aiheuttamasta kasvaneesta työntekijätarpeesta, myös työntekijöiden suuresta vaihtuvuudesta (on sekä tulijoita että lähtijöitä) ja eläköitymisen aiheuttamasta uusien työntekijöiden tarpeesta. Toimialan koulutuspaikkojen sijoittuminen vaikuttaa seutujen väliseen liikkumiseen. Jos seudulla ei ole tarjolla koulutusta, uusia osaajia tarvitaan seudun ulkopuolelta tai niitä haetaan toisilta toimialoilta. Vastaavasti, mikäli tietyn toimialan tuotannolle ei ole kysyntää, analysoidaan sitä, mille tältä toimialalta lähtevät työvoimavirrat suuntautuvat.

Analyyseissa käytetty aineisto on Tilastokeskuksen ylläpitämä henkilötietojen pitkittäisaineisto (FOLK) sekä toimipaikkarekisteri. Aineisto kattaa kaikki Suomessa vuoden viimeisenä päivänä asuvat henkilöt vuosilta 1988–2021 ja sisältää yksityiskohtaisia henkilötason tietoja muun muassa työhistoriasta, koulutustaustasta, iästä, sukupuolesta, tuloista, ammatista sekä perheestä. Tiedot on kerätty ja järjestetty eri hallinnollisista rekistereistä ja yhdistetty yritystason tietoihin. Tutkimuksessa alueellisena tilastoyksikkönä käytettiin seutukuntaa, joita Suomessa on 69. Seutukuntatason luokitus kuvaa suhteellisen hyvin työssäkäyntialueita. Koska aineisto sisältää tiedot vuoden viimeiseltä päivältä, voi tarkastelusta jäädä ulkopuolelle työsuhteita, jotka ovat alkaneet ja päättyneet saman vuoden aikana.

Alueelliset työmarkkinadynamiikat tarjoavat monipuolisia näkökulmia työvoiman liikkuvuuteen, joka on keskeinen tekijä taloudellisen kasvun ja kehityksen kannalta. Työvoiman liikkuvuutta voidaan luokitella neljään pääluokkaan, jotka kuvaavat työntekijöiden siirtymiä eri työpaikkojen, toimialojen ja alueiden välillä sekä työmarkkinoille tuloa. Nämä luokat ovat alueenvaihtajat, toimialanvaihtajat, yrityksenvaihtajat (saman toimialan ja alueen sisällä) ja työvoiman ulkopuolelta työllistyneet. Kunkin luokan ymmärtäminen auttaa tunnistamaan työmarkkinoiden joustavuuden ja työvoimapolitiittisten toimien kohdentamisen kannalta keskeisiä tekijöitä.

Alueenvaihtajat ovat työntekijöitä, jotka siirtyvät työskentelemään toiselle maantieteelliselle alueelle, yleensä toiseen kaupunkiin tai jopa maahan, etsiessään uusia työmahdollisuuksia tai parempaa elämänlaatua. Tämä liikkuvuuden muoto on yleinen erityisesti suurten taloudellisten tai sosiaalisten muutosten, kuten teollisuuden alasajon tai uuden teknologiateollisuuden nousun, yhteydessä. Alueenvaihtajat voivat auttaa tasapainottamaan työvoiman tarjonnan ja kysynnän alueellisia eroja, mutta he voivat myös kohdata haasteita sopeutumisessa uuteen ympäristöön, mikä vaatii tehokkaita tukipalveluita, kuten muuton tukemista ja ammatillista koulutusta.

Toimialanvaihtajat ovat henkilöitä, jotka vaihtavat työskentelemään eri toimialalle, mikä voi vaatia uusien taitojen oppimista ja sopeutumista uuden toimialan vaatimuksiin. Tämä liikkuvuus on tyypillistä talouden rakennemuutosten aikana, kun tietyt toimialat kutistuvat ja toiset laajenevat. Esimerkiksi digitalisaation ja automaation myötä perinteisen valmistavan teollisuuden työpaikat voivat vähentyä, kun taas IT- ja palvelusektorit tarjoavat uusia mahdollisuuksia. Toimialanvaihtajat edistävät osaamisen siirtoa ja innovaatioita, mutta heidän koulutus- ja sopeutumistarpeensa korostavat jatkuvan oppimisen ja ammatillisen kehityksen tärkeyttä.

Yrityksenvaihtajat ovat työntekijöitä, jotka vaihtavat työnantajaa saman toimialan ja alueen sisällä. Tämä liikkuvuuden luokka on yleisin ja se kuvastaa työvoiman joustavuutta sekä työmarkkinoiden kykyä mukautua nopeasti muuttuviin taloudellisiin olosuhteisiin. Yrityksenvaihtajat voivat etsiä parempia

uramahdollisuuksia, suurempaa palkkaa tai parempia työolosuhteita, ja heidän liikkuvuutensa voi auttaa levittämään parhaita käytäntöjä ja tietämystä koko toimialalle. Heidän siirtymisensä on usein suhteellisen helppoa, koska se ei yleensä vaadi merkittäviä maantieteellisiä muutoksia tai uuden ammattitaidon hankkimista.

Neljäs luokka, työvoiman ulkopuolelta työllistyneet, käsittää henkilöt, jotka siirtyvät työttömyyden, opiskelun tai muun työvoiman ulkopuolisen tilan (kuten eläke) jälkeen takaisin työmarkkinoille. Tämä ryhmä on erityisen tärkeä taloudellisen kasvun ja sosiaalisen osallistumisen kannalta, sillä työllistymisen vahvistaa yksilön taloudellista asemaa ja edistää yhteiskunnallista tasa-arvoa. Työmarkkinoille paluuseen liittyy usein tarve päivittää ammattitaitoja tai sopeutua uusiin työtehtäviin, mikä korostaa elinikäisen oppimisen ja aktiivisen työvoimapolitiikan merkitystä.

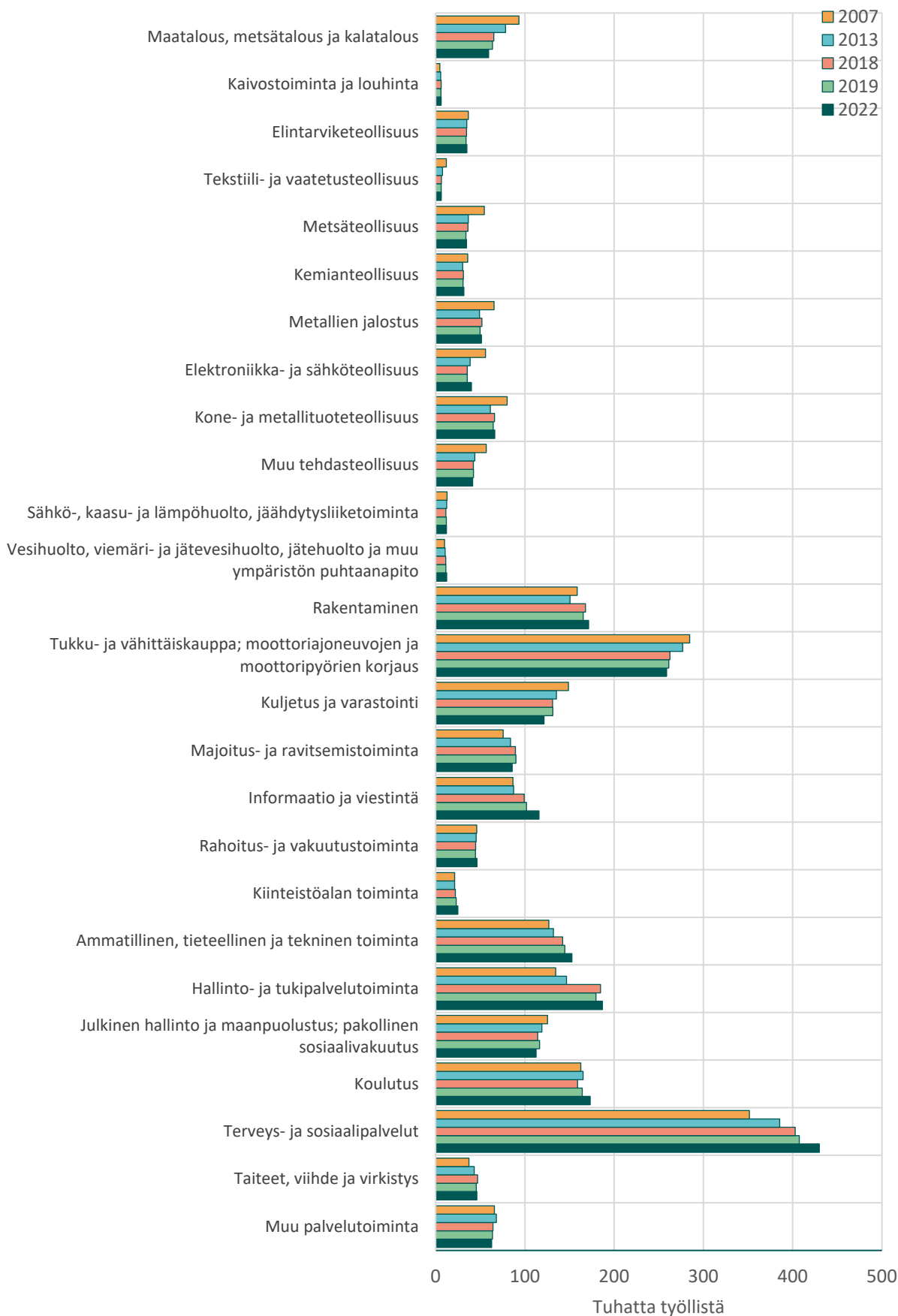
Toimialakehitys ja liikkuvuus koko maassa

Toimialojen työllisyydet vaihtelevat niiden elinkaarien aikana. Kuvassa 7 on esitetty työllisyyskehitykset vuodesta 2007 vuoteen 2020 päätoimialoittain. Merkittävimmät työllisyysmuutokset ovat tapahtuneet teollisuudessa, jossa työntekijöiden määrä on laskenut noin 23 % vuodesta 2007 lähtien. Suhteellisesti merkittävä työvoiman lasku on tapahtunut myös alkutuotannossa, logistiikkapalveluissa sekä julkisessa hallinnossa. Vastaavasti sosiaali- ja terveyspalveluissa työvoiman määrä on kasvanut eniten vuodesta 2007, mihin selkeänä syynä on väestörakenne. Toimialakohtaisissa kehityskuluissa näkyy yleisesti ottaen siirtymä alkutuotannosta ja teollisesta valmistustuotannosta palvelutuotantoon. Teollisuuden sisällä useiden teollisuusalojen, kuten metsäteollisuuden, metallien jalostuksen, elektroniikka- ja sähköteollisuuden sekä kone- ja metalliteollisuuden, työllisten määrät ovat pudonneet vuoden 2007 tasosta. Sen sijaan kemianteollisuuden työvoiman määrä pudonnut selkeästi vähiten.

Kuvassa 8 on esitetty liikkuvuudet, jotka heijastuvat (alueellisten) toimialakohtaisten työllisyyksien kehityksiin, eli alueen vaihto toimialan sisällä, toimialan vaihto alueen sisällä, alueen ja toimialan yhtäaikainen vaihto sekä nettomääräinen siirtymä työvoimaan sisään ja sieltä ulos vuosina 2018–2019. Luvut on suhteutettu toimialan kokonaistyöllisyyteen vuonna 2018. Valtaosa (76,9 %) liikkuvuuksista liittyy alueen sisäiseen toimialan vaihtamiseen, kun taas seutujen välinen liikkuvuus toimialan sisällä (16,9 %) ja toimialojen välillä (6,5 %) on selkeästi harvinaisempaa. Kokonaisuutena työllisyydestä poistuma oli hieman suurempaa kuin työllisyyteen tulo.

Toimialakohtaisesti osuuksissa on eroja. Yleisesti ottaen työvoiman liikkuvuus on palvelusektorilla selkeästi yleisempää kuin teollisuudessa. Liikkuvuus oli kokonaisuutena suurinta hallinto- ja tukipalvelutoiminnoissa, terveys- ja sosiaalipalveluissa ja kaupan alalla. Toimialoista terveys- ja sosiaalipalveluihin sekä kaupan alan työpaikan vaihtoihin liittyy eniten alueen vaihtoja. Teollisuusaloilla, jotka ovat alueellisesti hyvin erikoistuneita, ei juurikaan tapahdu toimialan sisäisiä aluevaihtoja. Nettomääräisesti työvoiman määrä kasvoi pääosin muutamilla palvelualoilla, kun taas teollisuudessa työllisten määrät pienenivät.

Vuosina 2018–2019 toimialaa vaihtoi 162 948 työntekijää, eli noin 7 % vuoden 2018 työllisistä. Suhteessa toimialan kokonaistyöllisyyteen eniten työvoimaa lähti hallinto- ja tukipalvelutoiminnoista, taidealoilta, kaivostoiminnasta, majoitus- ja ravitsemusalalta sekä kiinteistöalalta (kuva 9). Pysyvintä työvoima sen sijaan oli terveys- ja sosiaalipalveluissa, julkisessa hallinnossa, energiahuollossa, koulutuksessa ja metsäteollisuudessa. Toimialojen vaihdoista suhteellisesti eniten työvoimaa saapui kiinteistöalan toimintaan, hallinto- ja tukipalvelutoimintoihin, taidealoille ja ammatillisiin palveluihin.



Kuva 7. Toimialakohtaiset työllisyydet koko maassa vuosina 2007–2022.

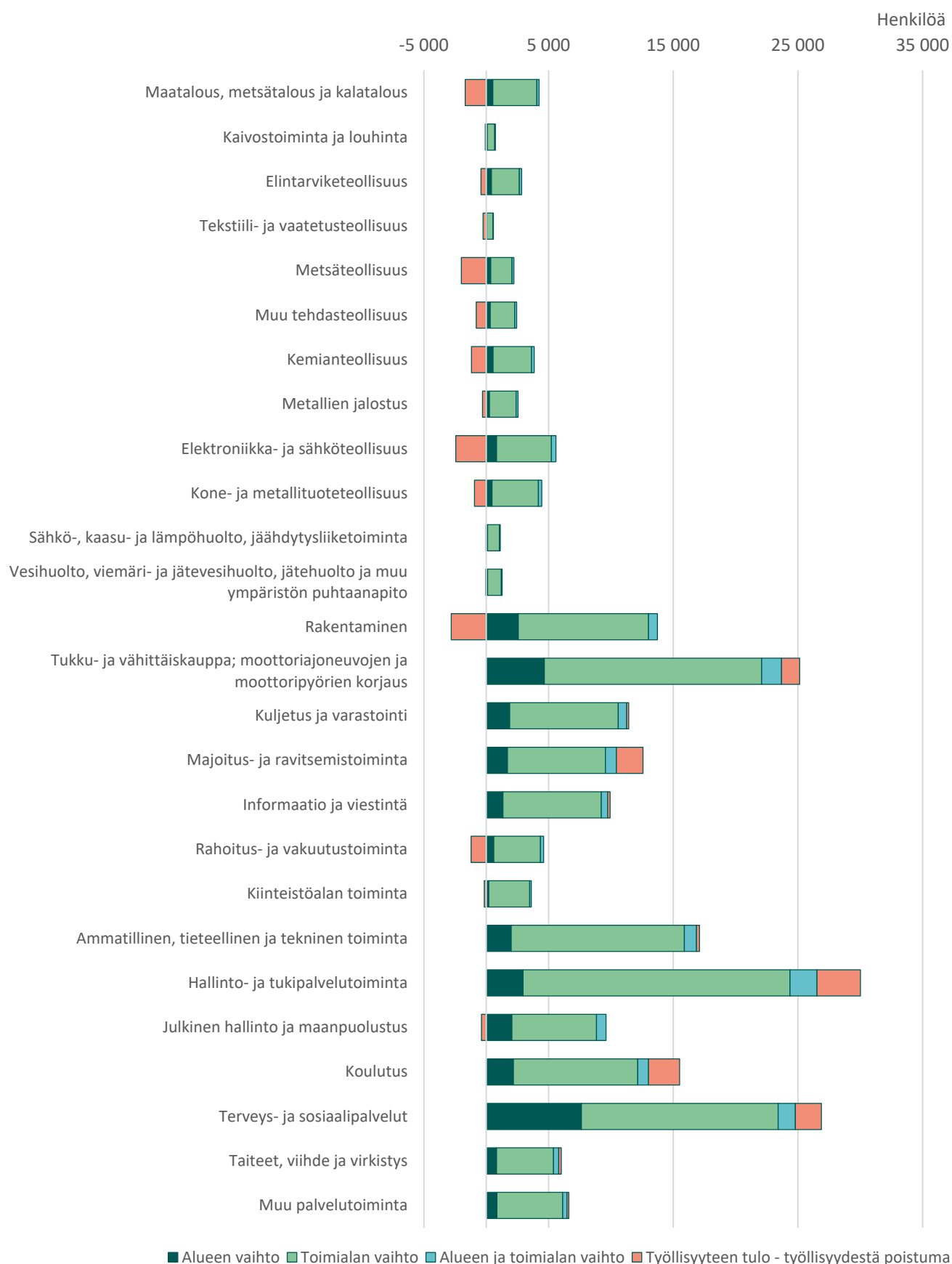
Suhteellisesti vähiten työvoimavirtaa suuntautui muilta toimialoilta terveys- ja sosiaalipalveluihin, metsäteollisuuteen sekä alkutuotantoon. Nettomääräisesti työllistyneiden toimialojen vaihdon kautta eniten työvoima kasvoi terveys- ja sosiaalipalveluissa, koulutuspalveluissa, ammatillisissa palveluissa, julkisessa hallinnossa sekä informaatio- ja viestintäpalveluissa. Sen sijaan eniten työvoimaa siirtyi muille toimialoilta eniten hallinto- ja tukipalvelutoiminnasta, tukku- ja vähittäiskaupasta sekä majoitus- ja ravitsemistoiminnasta.

Toimialojen välinen työvoiman siirtymä on yleisempää palvelualoilla kuin teollisuudessa (Taulukko 2). Etenkin soveltavilta aloilta, kuten hallinto- ja tukipalvelutoiminnoista sekä taiteet, viihde ja virkistys-toimialalta, on siirrytty monipuolisesti monille aloille. Rakentamisen ala, tukku- ja vähittäiskauppa, ammatilliset palvelut sekä hallinto- ja tukipalvelutoiminta ovat puolestaan aloja, joille siirrytään monipuolisesti useilta muilta toimialoilta. Hallinto- ja tukipalvelutoimintojen luvut ovat suuret osittain sen sisältämän työtä välittävän työnvuokraustoimialan vuoksi.

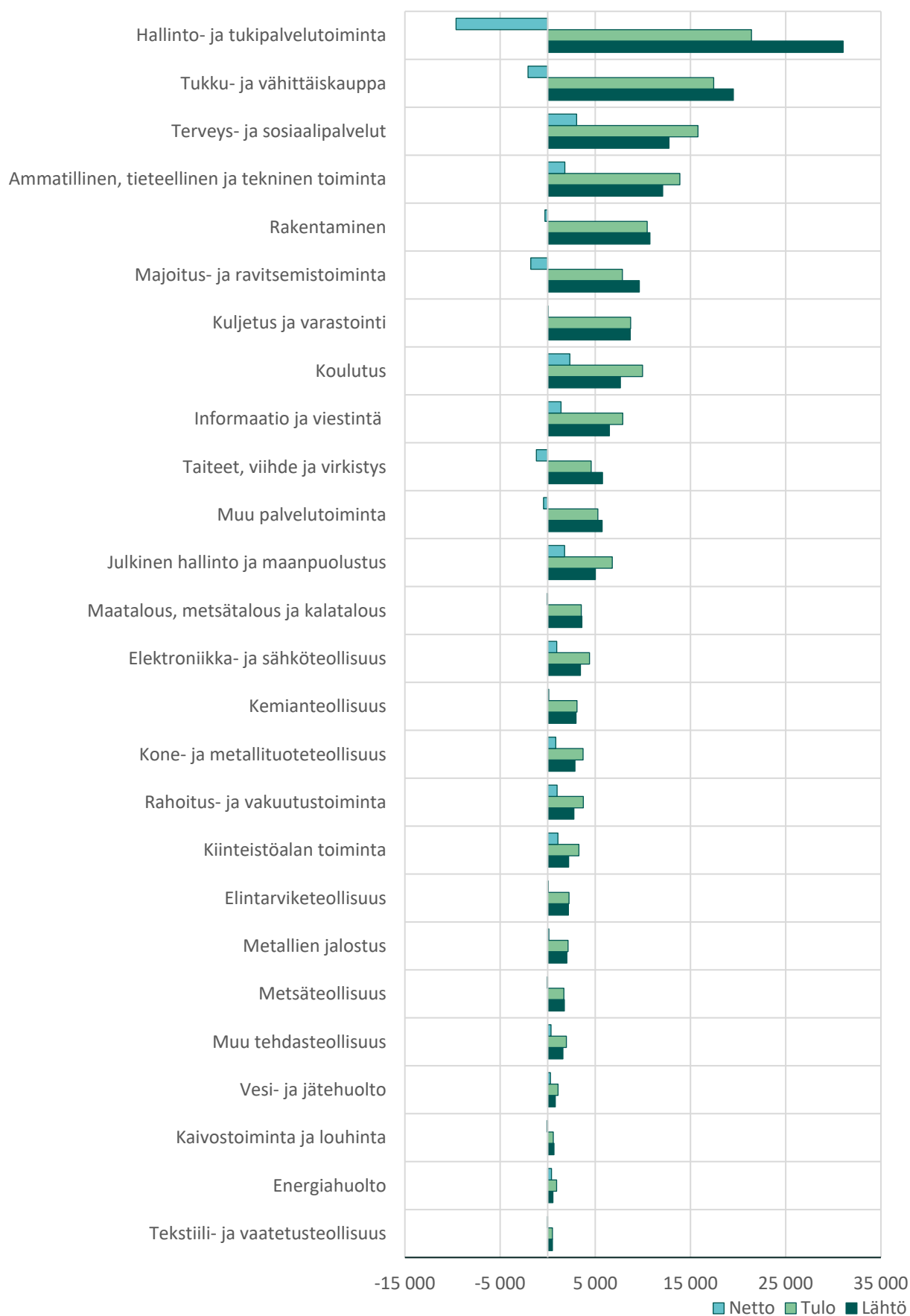
Vuosina 2018–2019 yhteensä 146 507 työllistä vaihtoi työpaikkaa toimialan ja seudun sisällä. Eniten työpaikkoja vaihdettiin terveys- ja sosiaalipalveluissa, hallinto- ja tukipalvelutoiminnassa, tukku- ja vähittäiskaupassa sekä rakentamisen alalla. Lukumääräisesti vähäisintä työpaikan vaihto oli tekstiili- ja vaateteollisuudessa, kaivostoiminnassa sekä vesihuoltoalalla. Suhteessa toimialan vuoden 2018 kokonaistyöllisyyteen eniten työpaikkoja vaihdettiin energiahuollossa, majoitus- ja ravitsemisalalla sekä logistiikassa. Yritysten vaihtojen määrä oli puolestaan suhteellisesti vähäisintä tekstiili- ja vaatetusteollisuudessa, metallien jalostuksessa sekä kaivostoiminnassa. Yleisesti ottaen yritysten vaihtojen määrät ovat korkeampia palvelualoilla kuin teollisuudessa. Yritysten vaihtojen osuus toimialan kokonaistyöllisyydestä on esitetty kuvan 10 diagonaalilla.

Toimialan sisällä seutukuntaa vaihtaneiden työntekijöiden määrä oli 35 533 vuosina 2018–2019, eli noin 1,5 % vuoden 2018 työllisistä. Toimialan sisällä työpaikan vaihtoon liittyi seudun vaihto useimmin majoitus- ja ravitsemuspalveluissa (1,9 % vuoden 2018 työvoimasta), terveys- ja sosiaalipalveluissa (1,9 %) sekä kaupan alalla (1,8 %). Sen sijaan vähiten alueellista liikkuvuutta tapahtui metallien jalostuksessa (0,7 %), tekstiili- ja vaatetusteollisuudessa (0,8 %), kiinteistöalan toiminnassa (0,9 %) ja maa-, metsä- ja kalataloudessa (0,9 %). Vähäinen alueellinen liikkuvuus liittyy aloihin, joiden toiminnot ovat pääomiltaan hyvin paikkaan sidottuja ja paikallisesti erikoistuneita, kun taas alueellisesti liikkuvampaa työvoimaa on aloilla, joita tarjotaan monipuolisesti eri puolilla maata.

Vuonna 2018 työttöminä, opiskelijoina, eläkeläisinä tai muuten työvoiman ulkopuolella olleista henkilöistä oli työssä 202 003 vuoden 2019 lopussa. Heistä 45 % oli edellisenä vuonna opiskelijoita, 32 % työttömiä, 7,4 % oli eläkkeellä ja loput 15,4 % muuten työvoiman ulkopuolella. Kuvassa 10 on esitetty siirtymät toimialoittain ja pääasiallisen toiminnan perusteella. Opiskelijoista, työttömistä ja muista työvoiman ulkopuolella olevista henkilöistä siirryttiin työllisiksi merkittävästi hallinto- ja tukipalvelutoimintoihin, eli oletettavasti merkittävässä määrin muun muassa työvoimaa vuokraaviin yrityksiin. Siirtymät terveys- ja sosiaalipalveluihin, kaupan alalle, koulutuspalveluihin sekä majoitus- ja ravitsemuspalveluihin olivat yleisimpiä. Vastaavasti siirtymät eri teollisuustuotannon aloille olivat vähäisimmät. Kun katsotaan siirtymiä työllisyydestä työttömyyteen, opiskelijoiksi, eläkkeelle, havaitaan, että samat toimialat korostuvat kuin työvoiman työllistyessä.



Kuva 8. Työvoiman liikkuvuus toimialoittain koko maassa vuosina 2018–2019.

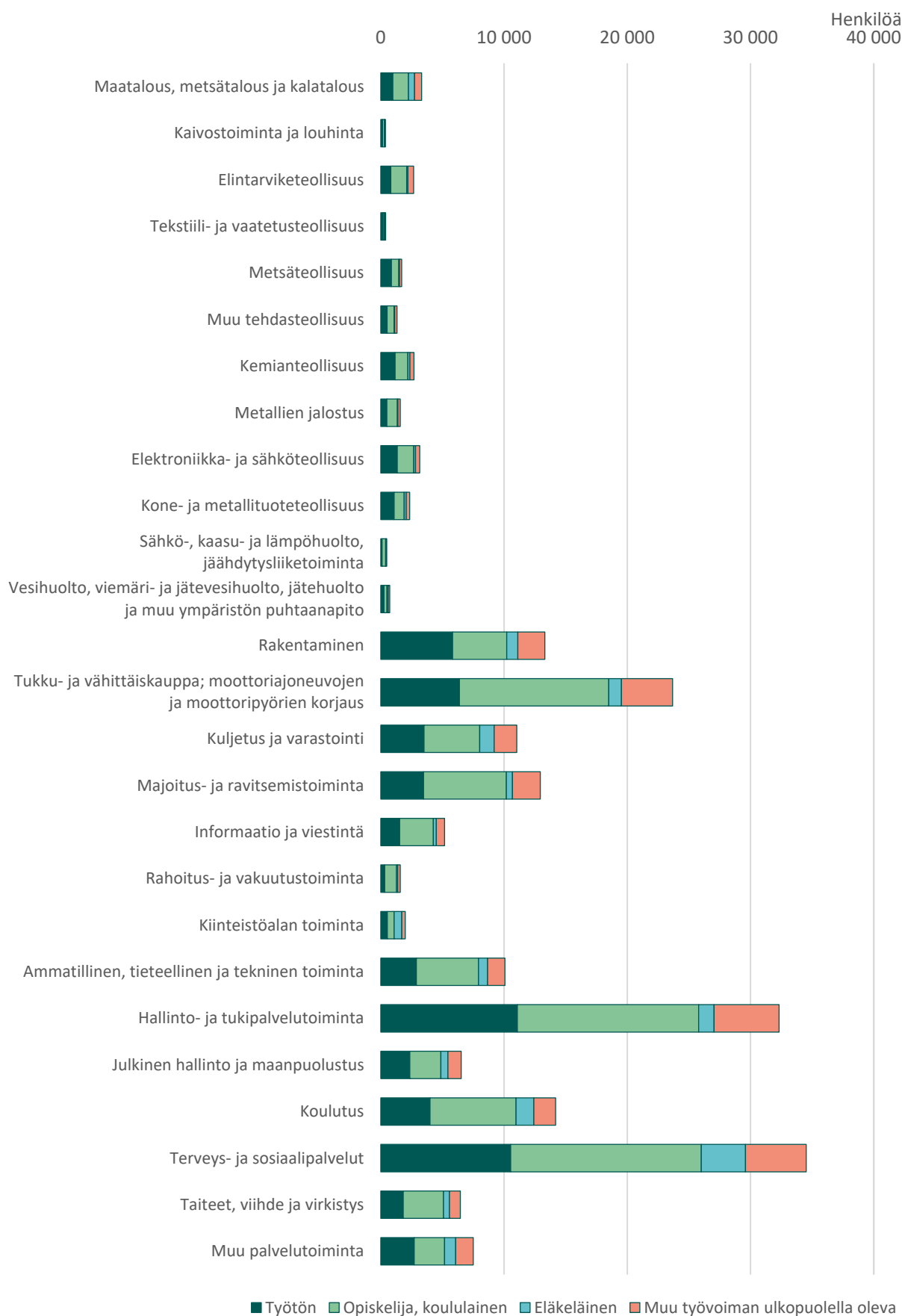


Kuva 9. Työvoiman toimialavaihdot lähtö- ja tulotoimialan mukaan vuosina 2018–2019.

Taulukko 2: Toimialojen väliset työvoimavirrat suhteessa toimialan kokonaistyöllisyyteen vuosina 2018–2019.

Lähtö (rivi) / Tulo (sarake)	Maatalous, metsätalous ja kalatalous	Kaivostointi ja louhinta	Elintarviketeollisuus	Tekstiili- ja vaatetusteollisuus	Metsäteollisuus	Muu tehdasteollisuus	Kemianteollisuus	Metallien jalostus	Elektroniikka- ja sähköteollisuus	Kone- ja metallituoteteollisuus	Energiahuolto	Vesi- ja jätehuolto	Rakentaminen	Tukku- ja vähittäiskauppa	Kuljetus ja varastointi	Majoitus- ja ravitsemistointi	Informaatio ja viestintä	Rahoitus- ja vakuutustointi	Kiinteistöalan toiminta	Ammatillinen, tieteellinen ja tekninen toiminta	Hallinto- ja tukipalvelutoiminta	Julkinen hallinto ja maanpuolustus	Koulutus	Terveys- ja sosiaalipalvelut	Taiteet, viihde ja virkistys	Muu palvelutoiminta	
Maatalous, metsätalous ja kalatalous	4 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	10 %
Kaivostointi ja louhinta	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	4 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	13 %
Elintarviketeollisuus	0 %	0 %	2 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	8 %
Tekstiili- ja vaatetusteollisuus	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	2 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	9 %
Metsäteollisuus	0 %	0 %	0 %	0 %	2 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	7 %
Muu tehdasteollisuus	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	2 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	7 %
Kemianteollisuus	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	3 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	9 %
Metallien jalostus	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	7 %
Elektroniikka- ja sähköteollisuus	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	2 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	7 %
Kone- ja metallituoteteollisuus	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	3 %	0 %	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	10 %
Energiahuolto	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	26 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	30 %
Vesi- ja jätehuolto	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	2 %	1 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	9 %
Rakentaminen	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	8 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	15 %
Tukku- ja vähittäiskauppa	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	5 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	13 %
Kuljetus ja varastointi	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	9 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	2 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	16 %
Majoitus- ja ravitsemistointi	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	2 %	1 %	10 %	0 %	0 %	0 %	1 %	3 %	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %	20 %
Informaatio ja viestintä	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	7 %	0 %	0 %	2 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	13 %

Lähtö (rivi) / Tulo (sarake)	Maatalous, metsätalous ja kalatalous	Kaivostointa ja louhinta	Elintarviketeollisuus	Tekstiili- ja vaatetusteollisuus	Metsäteollisuus	Muu tehdasteollisuus	Kemianteollisuus	Metallien jalostus	Elektronikka- ja sähköteollisuus	Kone- ja metallituote- teollisuus	Energiahuolto	Vesi- ja jätehuolto	Rakentaminen	Tukku- ja vähittäiskauppa	Kuljetus ja varastointi	Majoitus- ja ravitsemistointa	Informaatio ja viestintä	Rahoitus- ja vakuutustointa	Kiinteistöalan toiminta	Ammatillinen, tieteellinen ja tekninen toiminta	Hallinto- ja tukipalvelutoiminta	Julkinen hallinto ja maanpuolustus	Koulutus	Terveys- ja sosiaalipalvelut	Taiteet, viihde ja virkistys	Muu palvelutoiminta	
Rahoitus- ja vakuutustointa	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	1 %	6 %	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	13 %
Kiinteistöalan toiminta	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	5 %	1 %	1 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	15 %
Ammatillinen, tieteellinen ja tekninen toiminta	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	5 %	1 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	14 %
Hallinto- ja tukipalvelutoiminta	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	2 %	3 %	1 %	2 %	1 %	0 %	0 %	1 %	9 %	0 %	1 %	3 %	0 %	0 %	26 %
Julkinen hallinto ja maanpuolustus	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	4 %	0 %	1 %	0 %	0 %	8 %
Koulutus	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	5 %	1 %	0 %	0 %	10 %
Terveys- ja sosiaalipalvelut	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	9 %	0 %	0 %	12 %
Taiteet, viihde ja virkistys	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	2 %	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %	1 %	2 %	1 %	2 %	2 %	4 %	1 %	17 %
Muu palvelutoiminta	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	1 %	1 %	2 %	1 %	3 %	12 %
	10 %	2 %	4 %	2 %	4 %	5 %	7 %	3 %	8 %	8 %	28 %	3 %	25 %	28 %	20 %	17 %	15 %	11 %	9 %	23 %	32 %	10 %	16 %	24 %	8 %	8 %	



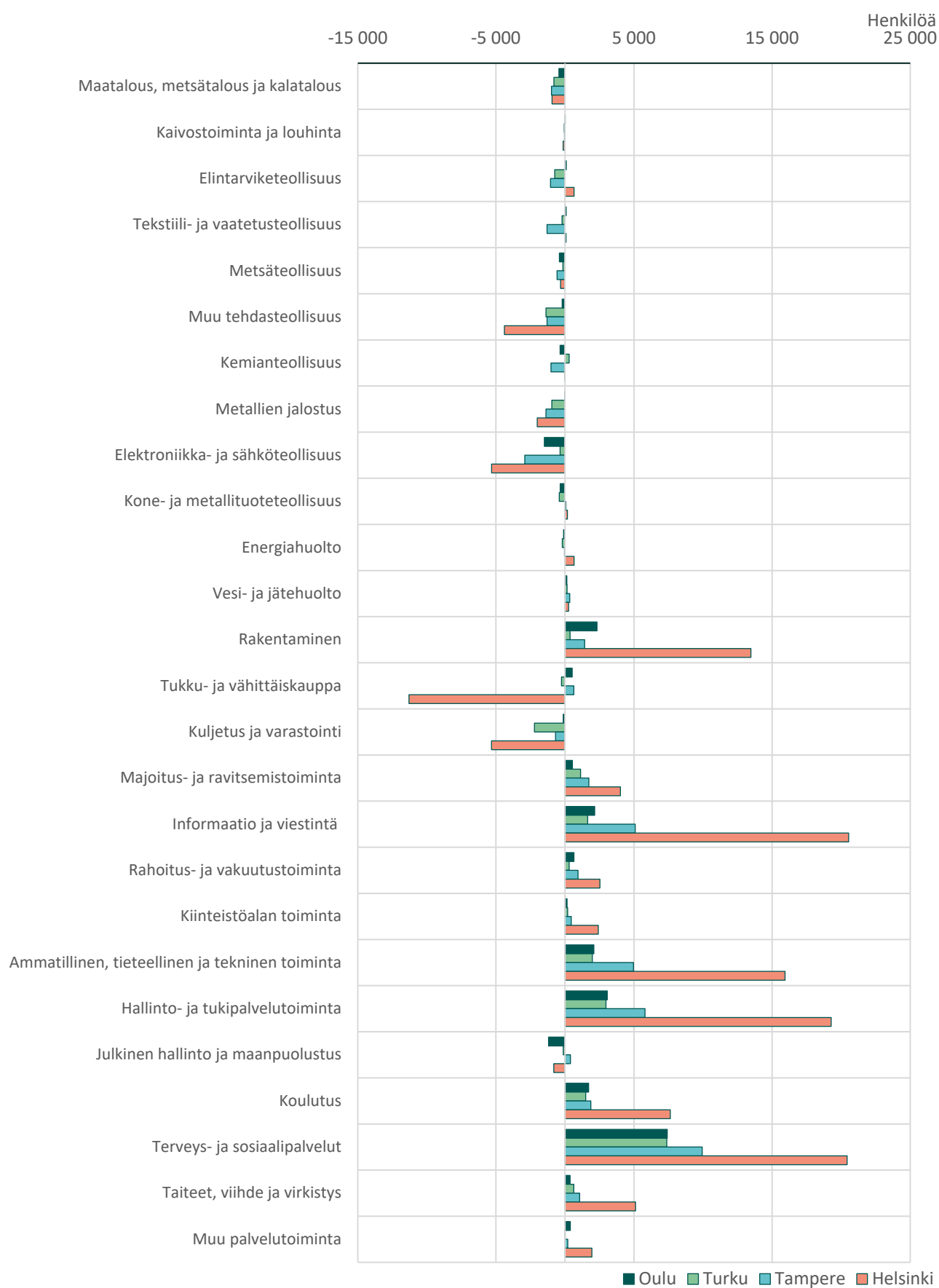
Kuva 10. Siirtymä työllisyyteen toimialoittain vuodesta 2018 vuoteen 2019.

Toimialakehitys seuduilla

Vuodesta 2007 vuoteen 2022 globaali ja Suomen talous kohtasivat useita merkittäviä tapahtumia, jotka vaikuttivat taloudelliseen suoriutskykyyn eri sektoreilla. Ajanjaksoon sisältyvät muun muassa vuoden 2008 globaalin talouskriisi, Euroopan velkakriisi ja COVID-19-pandemian vaikutukset, minkä lisäksi globaalissa kauppaympäristössä on tapahtunut muutoksia, ja ilmastonmuutos sekä sen hillintätoimet ovat edenneet. Globaali talouskriisi vuonna 2008 laukaisi syvän laman, jonka vaikutukset tunsivat vahvasti myös Suomessa. Toipuminen oli hidasta ja eri sektoreilla epätasaista, mikä johti merkittäviin muutoksiin toimialarakenteissa alueiden välillä.

Suomen 69 seutukunnasta 20 seudun työllisten määrä on kasvanut vuosina 2007–2022, mikä kuvastaa kaupungistumiskehitystä myös seututasolla. Eniten työllisten määrä kasvoi Helsingissä, Tampereella, Turussa ja Oulussa, kun taas Lahdessa, Salossa, Kouvolassa ja Kotka-Haminan seutukunnissa työllisten määrä laski eniten. Suhteessa lähtötasoon vuonna 2007 työllisyys kasvoi eniten Ahvenanmaan maaseudulla, Tunturi-Lapissa, Oulussa ja Tampereella ja pieneni eniten Keski-Karjalassa, Joutsassa, Salossa ja Kehys-Kainuussa. Seutujen kokonaistyöllisyyskehityksiin vaikuttaa useat eri kehityskulut ja etenkin pienempien seutujen tapauksessa yksittäisten tehtaiden toiminnassa tapahtuneet muutokset.

Koko maan tarkastelua tarkennettiin ensiksi Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun seutujen toimialakehitykseen ja työvoiman liikkuvuuteen. Kuvassa 11 on tarkasteltu Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun seutujen toimialoittaisia suhteellisia työllisyysmuutoksia vuosina 2007–2022. Yleisesti ottaen seutujen työllisyyskehityksissä on havaittavissa painotuksen siirtymä alkutuotannosta ja teollisuudesta palvelusektoreihin. Rakentamisen toimialalla työllisyys on kasvanut johtuen väestöltään kasvavien alueiden rakennustarpeesta, mutta muilta osin valmistavan teollisuuden ja alkutuotannon työllisten määrät ovat laskeneet.



Kuva 11. Toimialakohtaiset työllisyysmuutokset kasvuseuduilla vuosina 2007–2022.

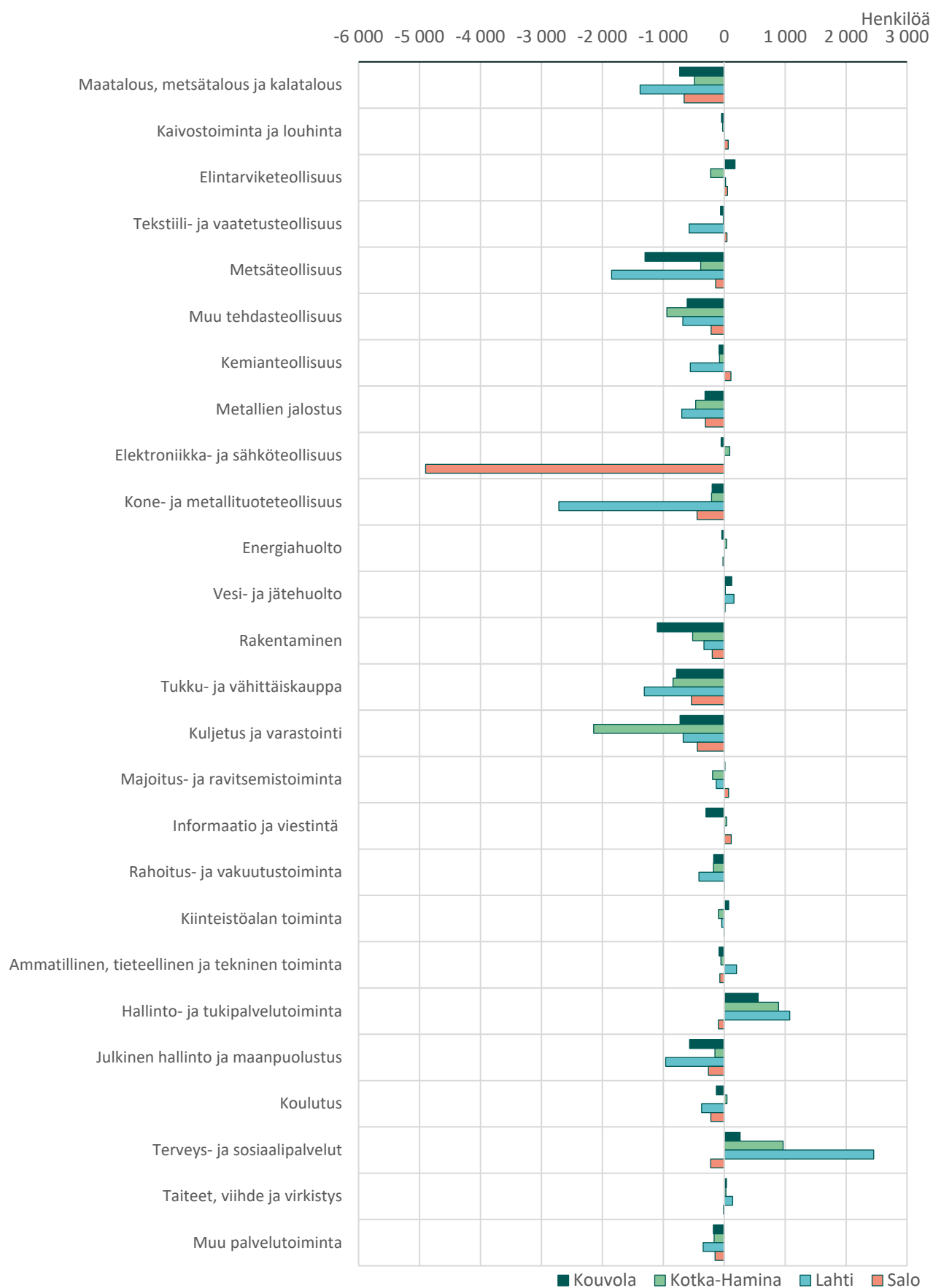
Menneen vuosikymmenen aikana kasvuseudut ovat investoineet voimakkaasti teknologia-startupeihin ja innovaatioihin, mikä heijastuu myös toimialarakenteen kehitykseen. Toimialakehityksen perusteella seudut houkuttelevat investointeja ja osaavaa työvoimaa. Etenkin ammatillisen, tieteellisen ja teknisen toiminnan merkittävä kasvu osoittaa seutujen menestystä kilpailukykyisen liiketoimintaympäristön luomiseen. Seutujen vahvat koulutuslaitokset edistävät osaavan työvoiman ja tutkimuksen kehitystä, mikä hyödyttää alueiden yritystoimintaa sekä siten koko aluetalouden kehitystä.

Tarkasteluajanjaksolle sijoittuu muun muassa valmistavan sähkö- ja elektroniikkateollisuuden työllisyyden pieneneminen globaalin kilpailutilanteen muututtua. Toisaalta samalla informaatio ja viestintä -toimialan työllisyys on kasvanut merkittävästi sekä absoluuttisesti että suhteellisesti. Esimerkiksi matkapuhelinsektorin lasku vaikutti merkittävästi Oulun seudulla, jossa ICT-sektorin painopiste on siirtynyt valmistuksesta palvelutuotantoon. Elektroniikka- ja sähköteollisuuden työllisyyden pieneneminen on osoitus siitä, kuinka perinteiset teollisuussektorit ovat väistyneet uudempien teknologia- ja palvelualojen tieltä. Osaltaan alueiden korkeakoulutoiminta on myös mahdollistanut toimialarakenteen painopisteiden siirtymistä palvelusektorin asiantuntija-aloille.

Terveydenhuollon ja sosiaalipalvelujen kasvu korostaa kansallisia, jokaisella seudulla näkyviä, trendejä terveydenhuollon ja väestön ikääntymisen myötä. Kasvualueilla myös koulutuspalveluiden työllisten määrät ovat kasvaneet. Tarkastelluilla kasvavilla seuduilla myös majoitus- ja ravitsemuspalveluiden kysyntä, ja sitä myötä tarjonta ja työllisyys, ovat kasvaneet. Informaatio ja viestintä -alan lisäksi palvelusektorin muun ammatillisen, tieteellisen ja teknisen toiminnan sekä hallinto- ja tukipalvelutoiminnan työllisyydet ovat kasvaneet.

Kuvassa 12 kuvataan työllisyyskehityksen toista ääripäätä seutukunnissa, joissa työllisten määrä on laskenut eniten vuosina 2007–2022. Myös näillä alueilla teollisuuden työllistävä vaikutus on laskenut, mutta palvelusektorin työllisyys ei ole kompensoinut laskusuuntaa samalla tavalla kuin kasvavilla seuduilla. Näillä esimerkkialueilla on tapahtunut merkittäviä toimialarakenteellisia muutoksia, kuten elektroniikkateollisuuden hiipuminen Salossa ja konepajateollisuuden Lahden seudulla, joilla on ollut välillisiä heijastevaikutuksia myös muuhun aluetalouden kehitykseen.

Toisin kuin esimerkiksi Oulussa, Salossa ICT-palvelualat eivät pystyneet kompensoimaan ICT-valmistusalan pienenemistä, mikä johtuu osittain toimialarakenteen vahvoista riippuvuuksista ja erikoistumisesta. Nämä välilliset vaikutukset heijastuvat muun muassa rakentamisen sekä kaupan aloille ja koulutuspalveluiden kysyntään. Sen sijaan terveys- ja sosiaalipalveluiden työllisten määrä on kasvanut, sillä ikääntynyt työvoiman ulkopuolinen väestö on pysynyt samoilla alueilla aluetalouksien ja toimialarakenteiden muutoksista huolimatta.



Kuva 12. Toimialoittaisten työllisyyksien muutokset eniten supistuneilla alueilla vuosina 2007–2022.

Alueelliset toimialojen työllisyyskehitykset muodostuvat työvoiman liikkuvuudesta alueiden välillä, toimialojen välillä alueen sisällä sekä liikkuvuudesta työllisyyteen ja työllisyydestä pois. Kuvassa 13a-d on esitetty esimerkkinä toimialoittaiset liikkuvuusrakenteet vuosina 2018–2019. Kuvassa esitetyt luvut kuvaava toimialoittaisten työvoiman ulos- ja sisäänvirtaamien nettomäärää. Kuten pitkän aikavälin toimialakehityksistä voitiin ennustaa, painottuu työvoiman liikkuvuusmäärät palvelusektorille. Liikkuvuusrakenteissa painottuu alueiden sisäinen toimialojen välinen liikkuvuus toimialojen keskinäisten suhteiden muutoksissa.

Alueiden välinen liikkuvuus on heikompaa, liittyy siihen toimialan vaihtoa tai ei. Seuduille muilta alueilta sisään virtaavan työvoiman lähtöalueissa on selkeitä eroja. Helsingin ja Tampereen seuduille virtaa työvoimaa tasaisemmin ympäri Suomea Turun ja Oulun seutuihin verrattuna. Kuitenkin myös Helsingissä ja Tampereella painottuvat ympäröivistä seutukunnista tuleva työvoima. Turkuun virtaavassa työvoimassa painottuu selkeästi Varsinais-Suomen ja Satakunnan alue, kun taas Oulun seutu on vahvasti kiinnittynyt muihin pohjoisiin seutukuntiin Pohjois-Pohjanmaalla, Lapissa ja Kainuussa. Alueen sisäisten toimialavaihdosten lisäksi virtaamat työllisyydestä ulos ja takaisin työllisyyteen määrittävät merkittävästi työllisten määriä. Toisin sanoen, etenkin kasvuseuduilla työttöminä ja opiskelemissa on potentiaalista työvoimaa.

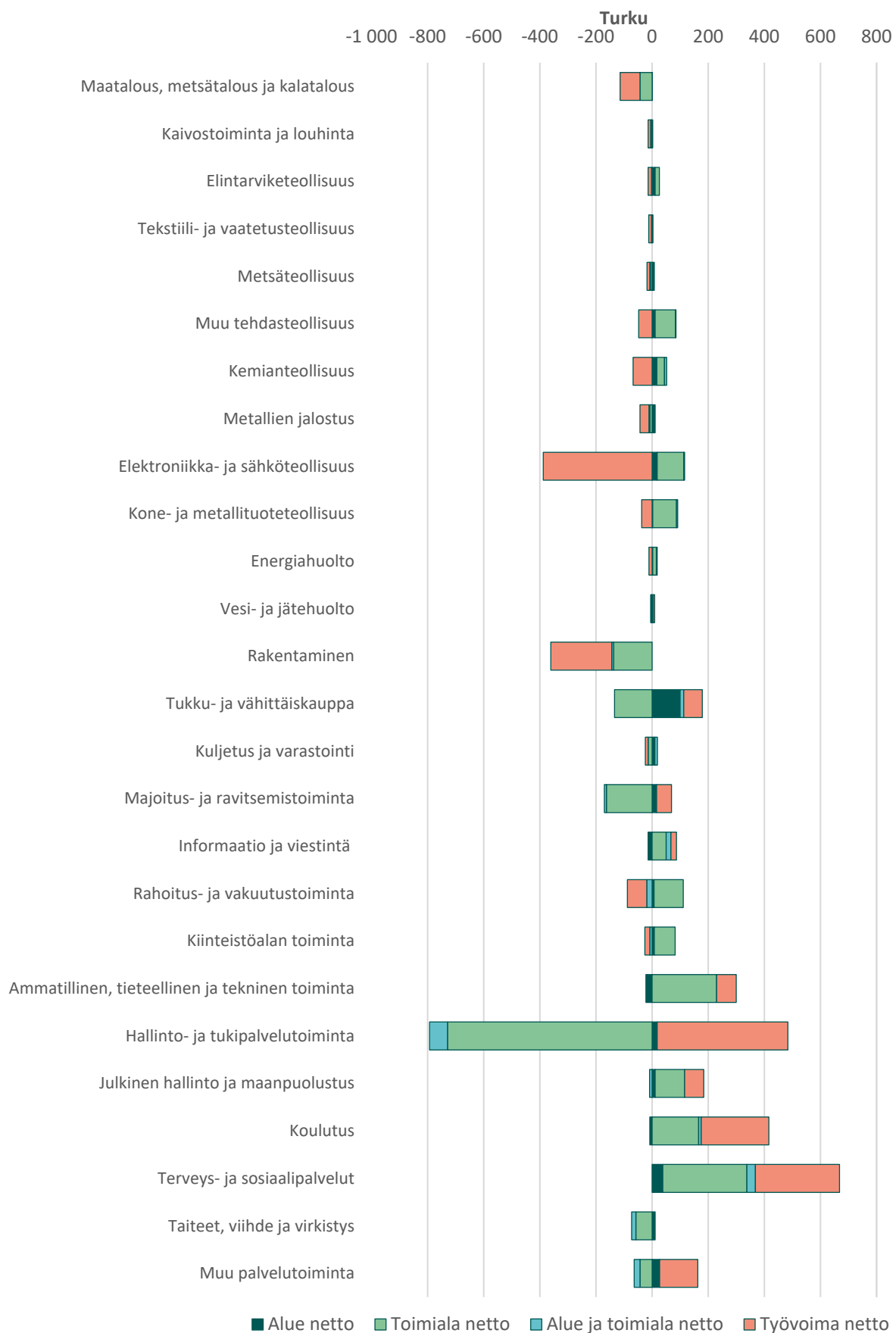
Toimialan ja seudun sisäiset työpaikkojen vaihdot olivat vuosina 2018–2019 suhteessa vuoden 2018 työllisten määriin yleisimpiä Helsingissä, jossa 7,6 % työllisistä vaihtoi työpaikkaa. Vastaavat luvut Tampereen, Turun ja Oulun osalta olivat 7,1 %, 6,1 % ja 5,8 %. Työpaikkojen vaihdot suhteessa toimialan kokonaistyöllisyyteen olivat yleisimpiä majoitus- ja ravitsemuspalveluissa, logistiikka-alalla, rakentamisessa sekä hallinto- ja tukipalvelutoiminnoissa. Työllisiksi siirryttiin yleisimmin opiskelemasta (työllisiksi siirtyneistä 49–50 %) ja työttömyydestä (28–32 %), kun taas eläkeläisten uudelleentyöllistyminen oli harvinaisempaa (5–6 %). Työllisyydestä siirryttiin puolestaan useimmin työttömyyteen (30–35 %) tai opiskelemaan (30–34 %). Työllisyyden ulkopuolelle joutuneista 19–21 % siirtyi eläkkeelle.



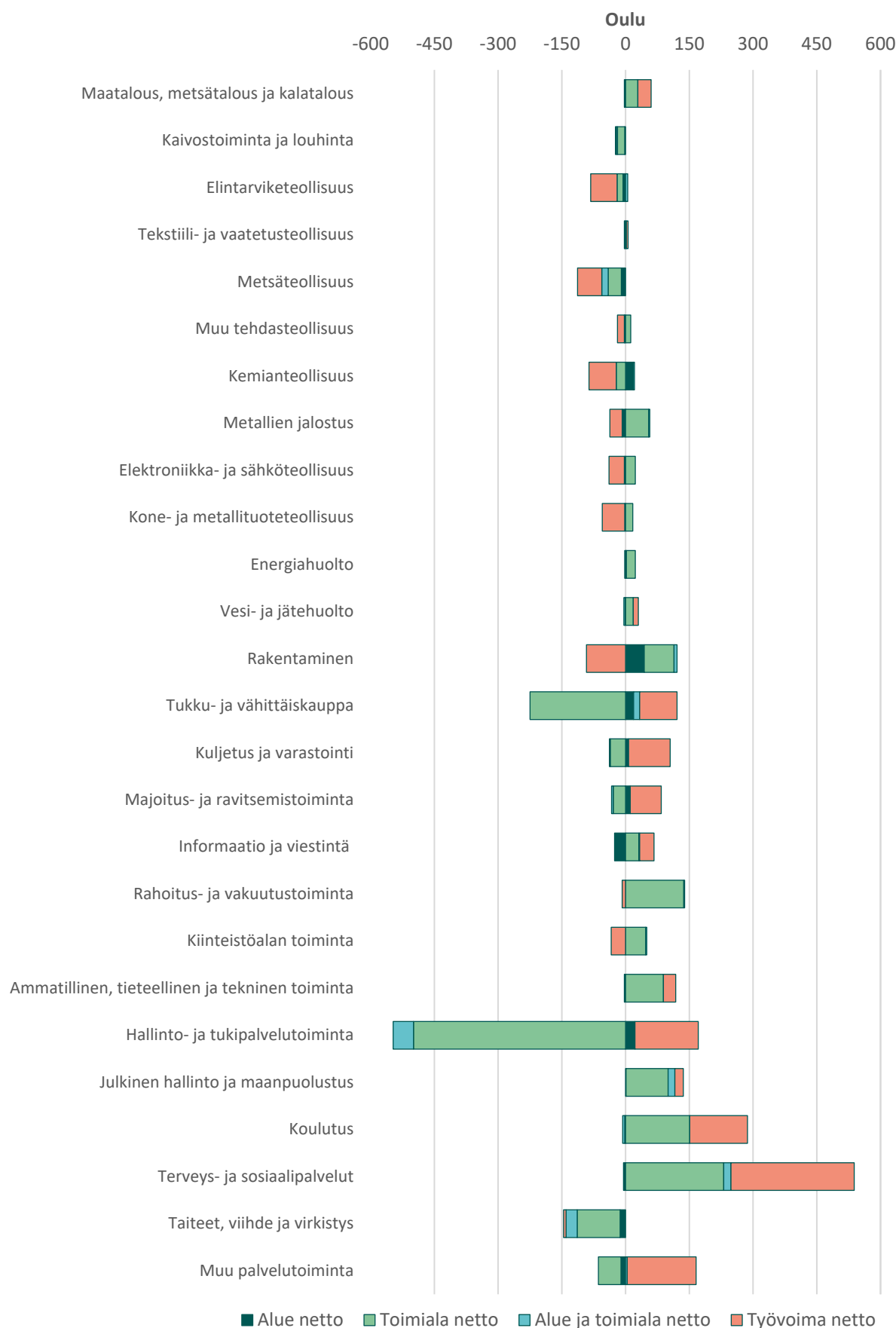
Kuva 13a. Työvoiman liikkuvuudet toimialoittain Helsingin seutukunnassa vuosina 2018–2019.



Kuva 13b. Työvoiman liikkuvuudet toimialoittain Tampereen seutukunnassa vuosina 2018–2019.



Kuva 13c. Työvoiman liikkuvuudet toimialoittain Oulun seutukunnassa vuosina 2018–2019.



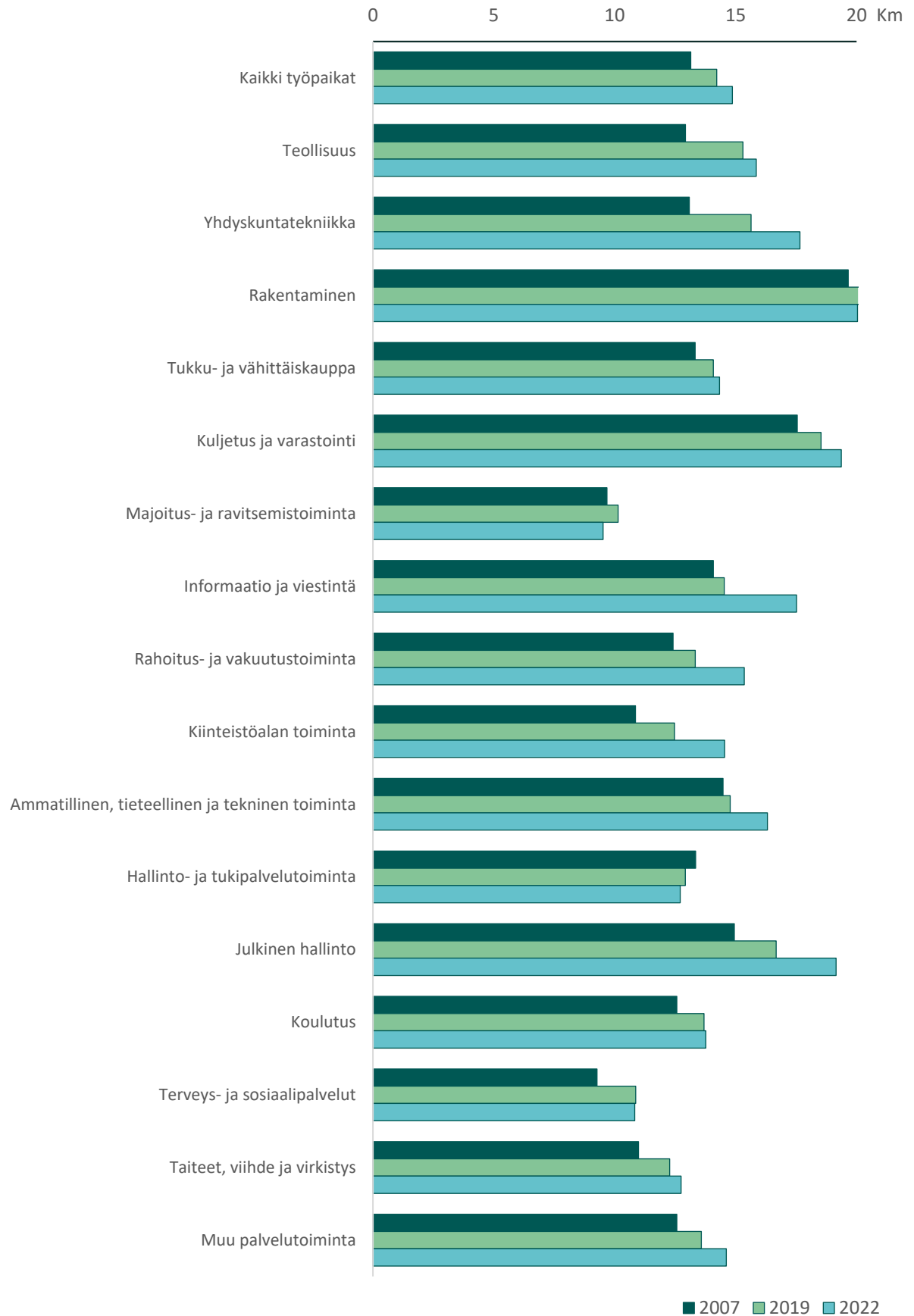
Kuva 13d. Työvoiman liikkuvuudet toimialoittain Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun seutukunnissa vuosina 2018–2019.

2.3.3 Kestävä työmatkaliikkuminen

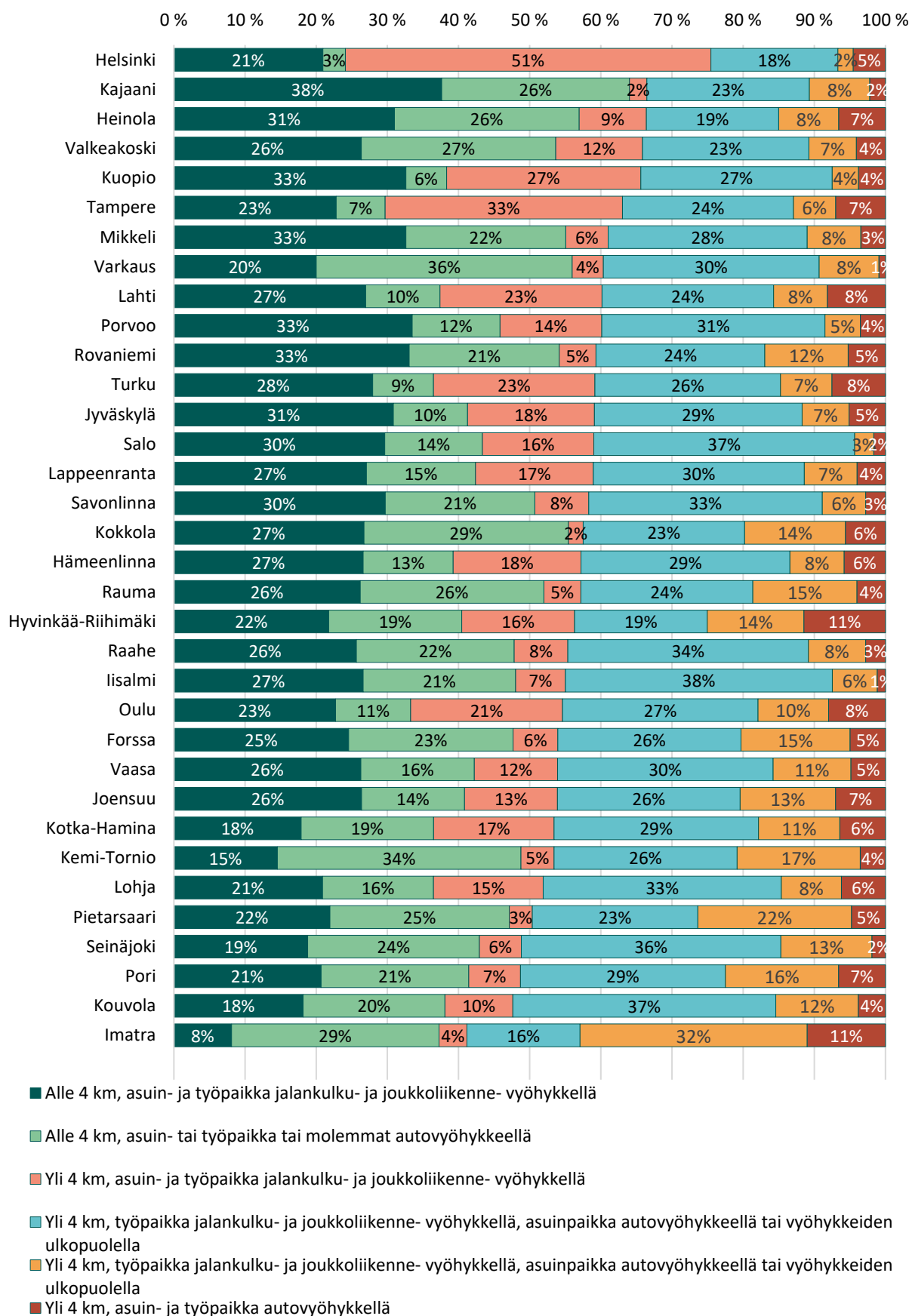
Työmatkojen pituudet ovat Suomessa kasvaneet pitkään melko tasaisesti. Vuonna 2022 työmatkojen keskipituus oli linnuntietä noin 15 km. Työpaikka-alueille suuntautuvien työmatkojen pituus kasvoi vuosina 2007–2019, eli ennen korona-aikaa, nopeimmin teollisuuden ja yhdyskuntatekniikan työpaikoissa sekä julkisen hallinnon, kiinteistöpalvelujen sekä sosiaali- ja terveyspalveluiden aloilla (kuva 14). Koronavuosina tilanne kuitenkin muuttui merkittävästi ja työmatkojen keskipituus kasvoi nopeasti monilla erityisosaamista vaativilla toimialoilla, kuten julkisessa hallinnossa, informaatio- ja viestintäalalla, rahoituksessa sekä ja ammatillisten, tieteellisten ja teknisten palvelujen toimialoilla. Etätöön yleistymisen myötä monet työntekijät ovat ottaneet vastaan kaukana asuinpaikasta sijaitsevan työpaikan tai muuttaneet asumaan kauemmaksi työpaikasta. Vastaavaa muutosta ei ole havaittavissa sellaisilla toimialoilla, kuten majoitus- ja ravitsemustoiminnassa tai terveys- ja sosiaalipalveluissa, joissa työ on luonteeltaan lähityötä. Tietointensiivisten alojen työmatkojen pitenemisellä on vaikutuksia sekä kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteeseen että laajemmin aluerakenteeseen. Työmatkojen piteneminen johtuu suurelta osin kaupunkiseutujen välisen työssäkäynnin lisääntymisestä tietointensiivisillä aloilla ja erityisesti suurimpien kaupunkiseutujen välillä. Muutos lisää kysyntää kaupunkien välisille nopeille raideyhteyksille.

Työmatkan pituus vaikuttaa käytettävissä oleviin työmatkan kulkutapavaihtoehtoihin, mutta hyvin paljon merkitystä on sillä, onko työmatka kuljettavissa joukkoliikenteellä vai ainoastaan henkilöautolla. Kestävien kulkutapojen eli kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksia tarkasteltiin matkan pituuden sekä asuin- ja työpaikan yhdyskuntarakenteellisen sijoittumisen perusteella. Lyhyet linnuntietä alle 4 km mittaiset työmatkat (tietä pitkin noin 5 km) tulkittiin kävellen tai pyörällä kuljettaviksi. Pitemmillä matkoilla joukkoliikenteen käyttö määriteltiin mahdolliseksi, jos sekä asuinpaikka että työpaikka sijaitsevat jalankulku- ja joukkoliikennevyöhykkeellä. Tämän tarkastelutavan perusteella edellytykset kestävien kulkutapojen käytölle työmatkoilla ovat pitkään heikentyneet, vaikkakin kehitys on viime vuosina tasaantunut. Työpaikka-alueille suuntautuvista työmatkoista noin 65 % on määritelmän mukaan mahdollista kulkea kestäväillä kulkutavoilla, kun 15 vuotta aiemmin osuus oli hieman yli 2 prosenttiyksikköä korkeampi.

Kaupunkiseutujen välillä on suuria eroja mahdollisuuksissa kulkea työpaikka-alueille suuntautuvia matkoja kestäväillä kulkutavoilla (kuva 15). Edellytykset ovat parhaimmat suurimmilla kaupunkiseuduilla, joilla on kattava joukkoliikennejärjestelmä, ja toisaalta pienemmillä seuduilla, joiden sisäiset matkat ovat niin lyhyitä, että ne ovat periaatteessa kuljettavissa kävellen tai pyörällä. Kestävien kulkutapojen käyttömahdollisuudet jäävät pienimmiksi alueellisesti laajoilla kaupunkiseuduilla, joilla välimatkat ovat pitkiä ja joukkoliikenteen tarjonta rajallista.



Kuva 14. Työmatkojen keskipituus toimialoittain vuosina 2007, 2019 ja 2022. Aikasarjasta voidaan erottaa ennen korona-aikaa ja korona-aikana tapahtuneet muutokset (YKR 2024).



Kuva 15. Työpaikka-alueille suuntautuvien työmatkojen jakautuminen kestävien kulkutapojen edellytysten mukaan eri kaupunkiseuduilla 2022 (YKR 2024).

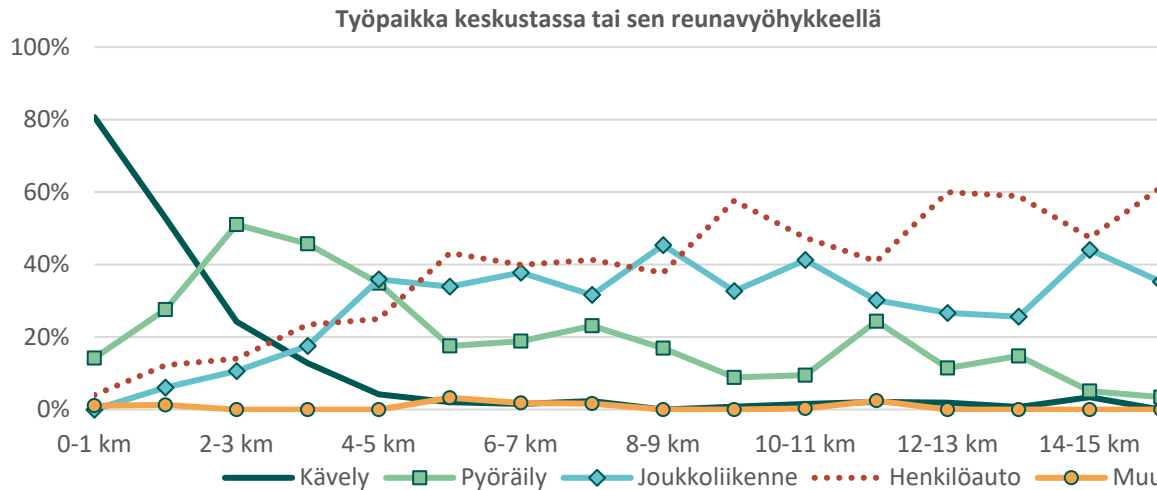
Kestävien kulkutapojen käytön mahdollisuudet ovat heikentyneet erityisesti kauemmas keskustasta siirtyneillä teollisuuden, yhdyskuntatekniikan, rakentamisen ja logistiikan toimialoilla, joilla uudet työpaikka-alueet sijaitsevat useammin autovyöhykkeellä kuin aiemmat työpaikka-alueet. Palvelualoista kestävien kulkutapojen edellytykset ovat heikentyneet erityisesti julkisen hallinnon, kiinteistöpalvelujen ja sosiaali- ja terveystalvelujen aloilla. Muutokseen on voinut vaikuttaa työvoiman hakeminen entistä useammin kauempaa kaupunkiseutujen ulkopuolelta, jolloin matkaa ei ole tulkittu kestävillä kulkutavoilla kuljettavaksi, koska vyöhykejako ei ulotu maaseudun taajamiin. Myös työvoiman muuttaminen on voinut vaikuttaa tuloksiin. Monilla tietointensiivillä toimialoilla, kuten informaation ja viestinnän, rahoituksen sekä ammatillisen, tieteellisen ja teknisen toiminnan aloilla kestävien kulkutapojen edellytykset eivät ole juuri heikentyneet ja ovat joiltakin osin jopa parantuneet, vaikka työmatkat ovat samaan aikaan merkittävästi pidentyneet. Tähän voi olla syynä työvoiman muuttaminen kaupunkiseudun ulommalle alueelle ympäryskuntiin tai muille kaupunkiseuduille, mutta kuitenkin joukkoliikenneyhteyksien varrelle.

Kestävien kulkutapojen käyttö ei usein käytännössä toteudu huolimatta siitä, että niihin olisi edellytyksiä, vaan matkat tehdään henkilöautolla esimerkiksi nopeuden, muiden päivittäisten matkakohteiden tai helppouden vuoksi. Työpaikan sijainti vaikuttaa toteutuneisiin matkoihin, joita tässä raportissa on tarkasteltu Henkilöliikennetutkimuksen tutkimusaineistojen perusteella (HLT 2024).

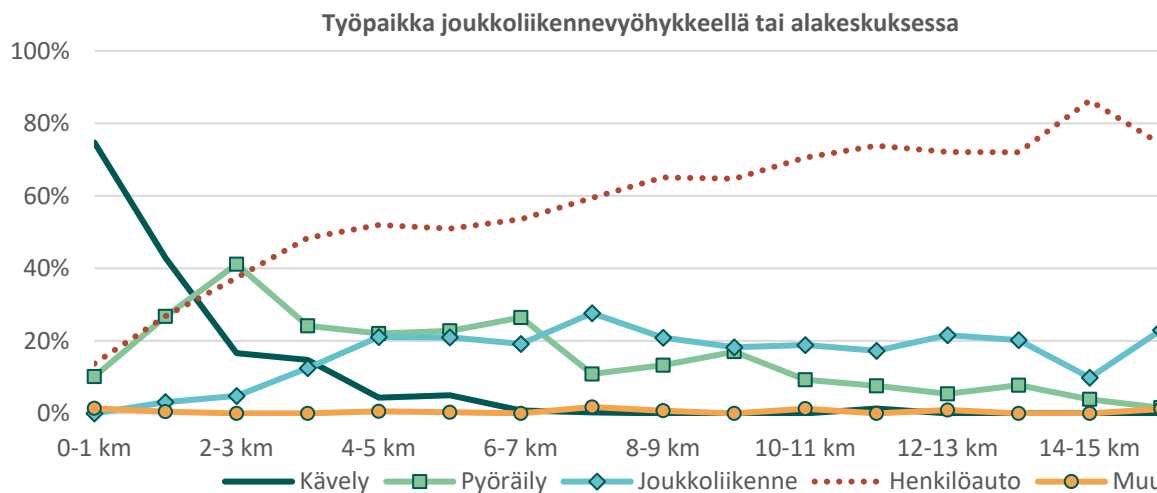
Hyvin lyhyet työmatkat yleisesti kävellään ja 2–5 km mittaisilla matkoilla pyörä on yleinen kulkuväline. Pyörää käytetään erityisesti keskustaan ja sen reunavyöhykkeelle suuntautuvilla matkoilla (kuva 16). Pyöräilyn osuus jää pienemmäksi joukkoliikennevyöhykkeelle ja autovyöhykkeelle suuntautuvilla lyhyilläkin työmatkoilla (kuvat 17 ja 18). Ero voi johtua paremmista pyöräily-yhteyksistä keskustaan ja mahdollisesti myös pyöräilyn suuremmasta yleisyydestä keskustaan painottuneilla toimialoilla. Lyhyitä matkoja kuljetaan autovyöhykkeelläkin usein kävellen tai pyörällä, mutta auto on yleisin kulkutapa kuitenkin jo yli 2 km työmatkoilla.

Yli viiden kilometrin pituisilla työmatkoilla joukkoliikenne on merkittävä kulkutapa keskustoihin, mutta joukkoliikennevyöhykkeille suuntautuvilla matkoilla sen osuus jää vain noin 20 %:iin. Autovyöhykkeen työpaikkoihin pitemmät työmatkat tehdään hyvin suurelta osin vain autolla.

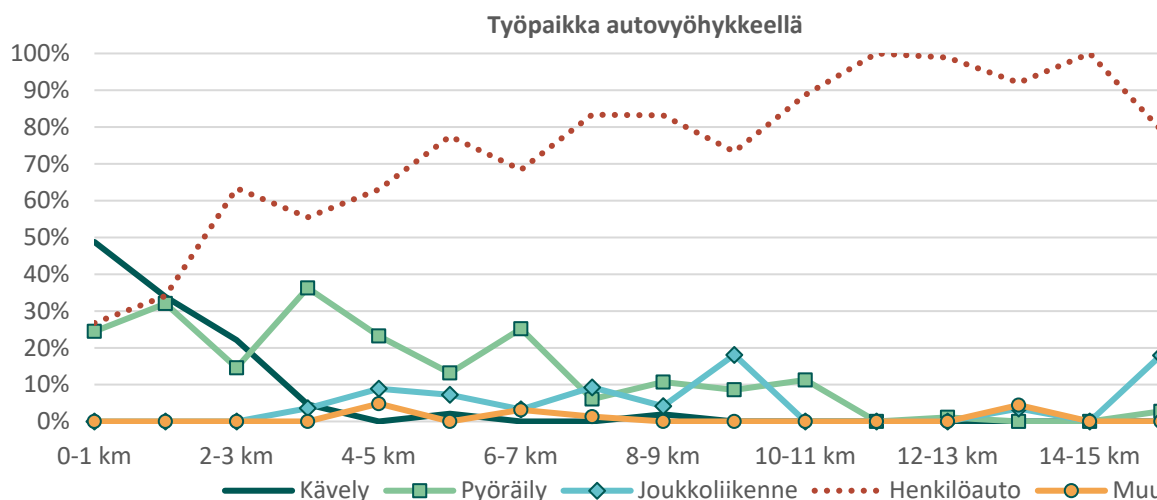
Kestävien kulkutapojen yhteenlaskettu osuus alle 5 km mittaisilla työmatkoilla vaihtelee työpaikan sijainnin mukaan niin, että keskustoissa ja niiden reunavyöhykkeellä osuus on yli 80 %, kun autovyöhykkeen työpaikka-alueilla se on noin 49 % (kuva 20). Myös joukkoliikennevyöhykkeillä sijaitseviin työpaikkoihin tullaan enintään 5 km päästä usein kestävillä kulkutavoilla. Asuinpaikan mukaan tarkasteltuna keskustan lisäksi myös alakeskuksissa asuvat kulkevat alle 5 km työmatkat hyvin usein kestävillä kulkutavoilla.



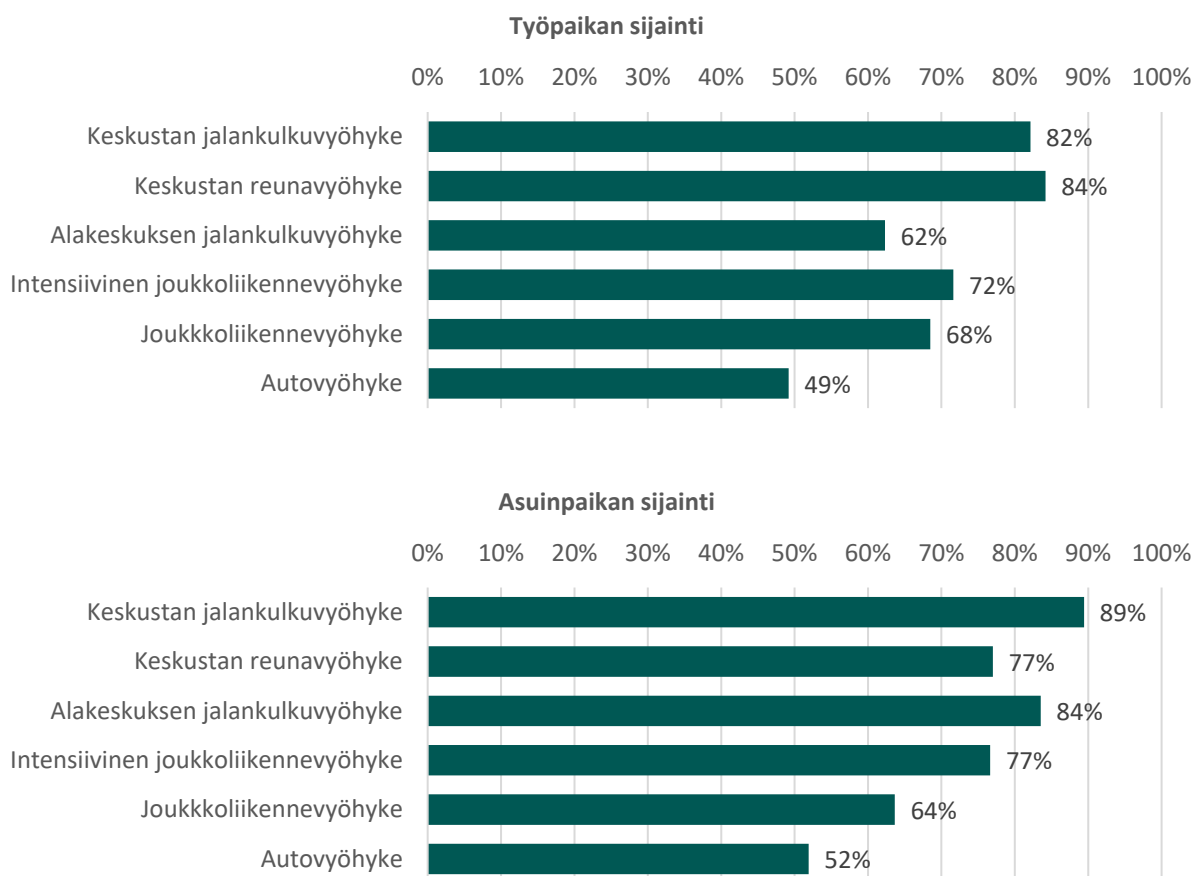
Kuva 16. Eri kulkutapojen osuus työmatkan pituuden mukaan keskustaan tai sen reunavyöhykkeelle suuntatuilla työmatkoilla Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla yhteen laskettuna. Tarkastelussa ovat mukana Henkilöliikennetutkimuksen vuoden 2016 ja 2021 aineistojen kaikki työmatkat (HLT 2024).



Kuva 17. Eri kulkutapojen osuus työmatkan pituuden mukaan joukkoliikennevyöhykkeelle tai alakeskuksiin suuntatuilla työmatkoilla Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla yhteen laskettuna. Tarkastelussa ovat mukana Henkilöliikennetutkimuksen vuoden 2016 ja 2021 aineistojen kaikki työmatkat (HLT 2024).



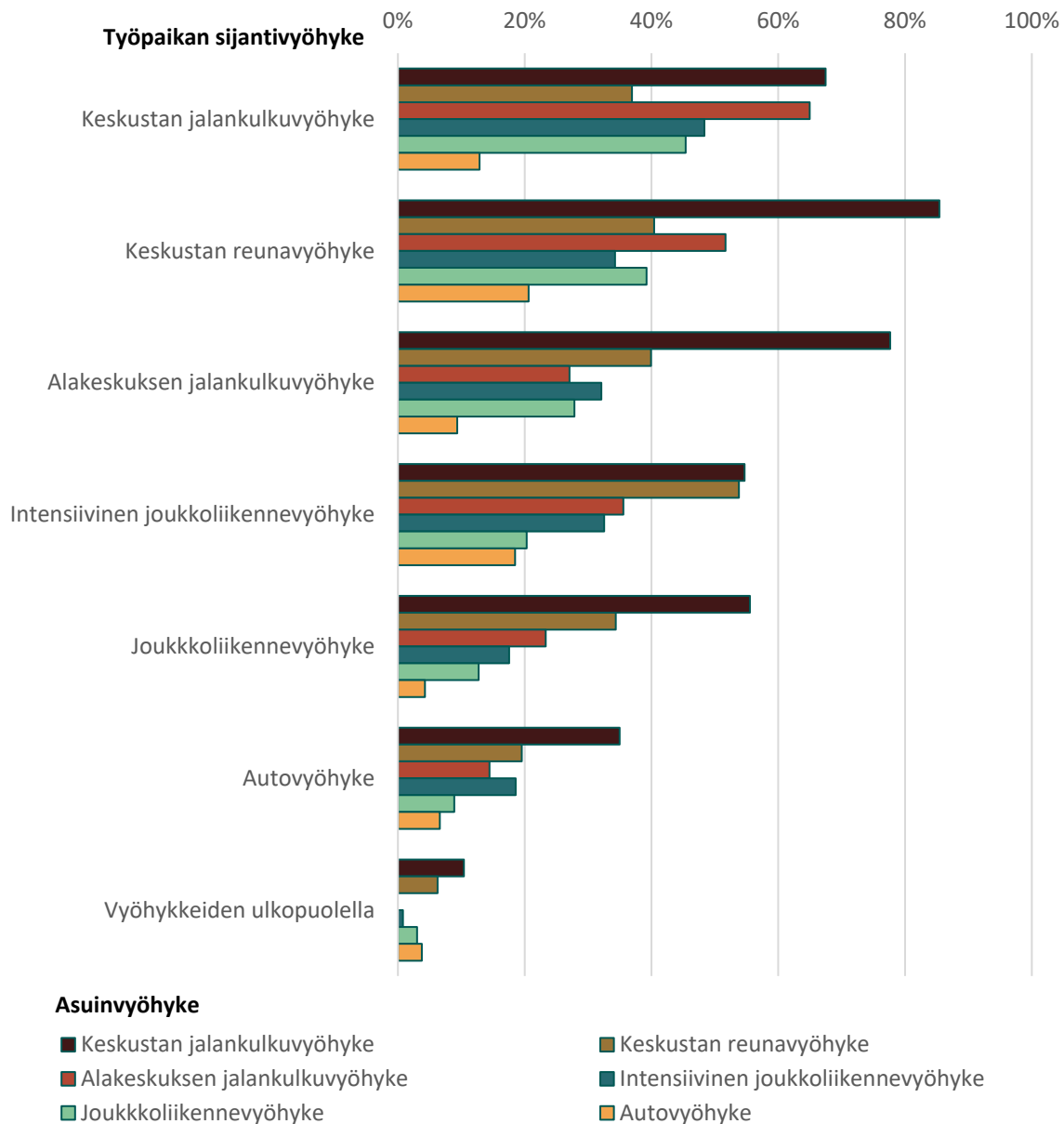
Kuva 18. Eri kulkutapojen osuus työmatkan pituuden mukaan autovyöhykkeelle suuntatuilla työmatkoilla Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla yhteen laskettuna. Tarkastelussa ovat mukana Henkilöliikennetutkimuksen vuoden 2016 ja 2021 aineistojen kaikki työmatkat (HLT 2024).



Kuva 19. Kestävien kulkutapojen osuus alle 5 km pituisilla työmatkoilla työpaikan ja asuinpaikan sijaintivyöhykkeen mukaan Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla yhteen laskettuna. Tarkastelussa ovat mukana Henkilöliikennetutkimuksen vuoden 2016 ja 2021 aineistojen kaikki työmatkat (HLT 2024).

Yli 5 km mittaisilla työmatkoilla joukkoliikenteen saatavuus heijastuu merkittävästi toteutuneisiin kulkutapaosuuksiin (kuva 20). Sekä työpaikan että asuinpaikan vyöhykesijainnilla on selvä merkitys. Keskustan jalankulkuvyöhykkeelle, reunavyöhykkeelle ja alakeskusten jalankulkuvyöhykkeelle kuljetaan usein kestävillä kulkutavoilla. Intensiivisellä joukkoliikennevyöhykkeellä kestävien kulkutapojen osuus on korkeampi kuin perustason joukkoliikennevyöhykkeellä, mutta auto on silti yleisin kulkutapa. Tämä kertoo siitä, että poikittaiset yhteydet joukkoliikennevyöhykkeiden välillä ovat seuduilla haastavia ja edellyttävät joukkoliikenteessä usein vaihtoa ja pidentävät matka-aikaa, mikä heikentää joukkoliikenteen kilpailukykyä autoon verrattuna. Autovyöhykkeellä henkilöauton käyttö on hallitseva sekä työpaikkojen että asuinpaikkojen sijainnin mukaan tarkasteltaessa. Jos matkan toinen pää sijaitsee hyvien joukkoliikennedyhteyksien varrella ja vain toinen autovyöhykkeellä, osa yli 5 km matkoista tehdään kestävillä kulkutavoilla. Tällöin joko kävellään kauempana olevalle pysäkillä tai pyöräillään pitempiä matkoja.

Toteutuneiden työmatkojen tarkastelu Henkilöliikennetutkimuksen perusteella auttaa kehittämään myös kestävien kulkutapojen potentiaalin tarkastelua ja löytämään keinoja niiden käytön edistämiseen. Joukkoliikenteen saatavuuden ohella keskeiseksi nousee sen palvelutaso eli yhteyksien taajuus, joka on korkein jalankulkuvyöhykkeillä ja intensiivisellä joukkoliikennevyöhykkeellä. Myös kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin voi olettaa olevan parempaa tiiviisti rakennetuilla alueilla. Logistisen regressiomallin avulla tutkittiin myös sitä, mitkä tekijät ovat yhteydessä auton käyttöön sellaisilla matkoilla, jotka olisivat kuljettavissa kestävillä kulkutavoilla. Tulosten perusteella monet yksilöön, maankäyttöön ja liikennejärjestelmään sekä ympäristöön liittyvät tekijät voivat kytkeytyä kulkutapavalintoihin, mutta



Kuva 20. Kestävien kulkutapojen osuus yli 5 km pituisilla työmatkoilla työpaikan ja asuinpaikan sijaintivyöhykkeen mukaan Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla yhteen laskettuna. Tarkastelussa ovat mukana Henkilöliikenne-tutkimuksen vuoden 2016 ja 2021 aineistojen kaikki työmatkat (HLT 2024).

tilastollisesti merkittäviä vaikutuksia löydettiin vain muutamien tekijöiden suhteen. Erityisesti yksilöön liittyvät tekijät, sukupuoli, talouden koko ja ajokortin hallinta olivat yhteydessä kulkutapavalintaan. Maankäyttöön liittyvistä muuttujista työpaikka-alueiden aluetehokkuudella oli yhteys auton käyttöön. Eri toimialojen työpaikka-alueilla on erilainen aluetehokkuus ja esimerkiksi tuotannon ja kuljetuksen työpaikat ovat tyypillisesti matalamman aluetehokkuuden alueilla kuin toimisto- ja muut palvelutyöpaikat. Aluetehokkuus vaikuttaa esimerkiksi työpaikan pysäköintijärjestelyihin.

Kestävien kulkutapojen kehittäminen etenkin kaupunkiseuduilla on Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa vuosille 2021–2032 (Valtioneuvosto 2021) mainittu tavoite. Tämä tarkoittaa käytännössä sekä aktiivisen liikkumisen (kävely ja pyöräily) että joukkoliikenteen edistämistä. Kestävien kulkutapojen edistäminen työpaikka-alueilla on tarpeellista kohdistaa eri vyöhykkeillä eri tavoin. Keskustan jalankulkuvyöhykkeellä voidaan hyödyntää ydinkeskustan ja asemaympäristöjen

liikenteellisesti parhaita sijainteja uusien työtilojen kehittämisessä sekä parantaa keskusta-alueen käveltyvyyttä ja pyöräily-yhteyksiä, jolloin työpaikalle on helppo saapua joukkoliikennepysäkillä tai pyörällä. Keskustan reunavyöhykkeellä on usein uusiutuvia toimitila-alueita, joita voidaan profiloida eri toimintoihin. Intensiivisen joukkoliikenteen käytävät tarjoavat reunavyöhykkeellä helposti saavutettavia sijainteja eniten liikennettä aiheuttaville toiminnoille. Myös pyöräilysaavutettavuuteen kannattaa reunavyöhykkeellä kiinnittää erityistä huomiota.

Alakeskuksissa on mahdollista kehittää työpaikkojen ja palvelujen monipuolisuutta ja yhteyksiä keskustaan. Alakeskukset kokoavat työmatkoja lähialueelta, jolloin alakeskuksen hyvä saavutettavuus kävellessä ja pyörällä sekä tiiviillä alueilla myös joukkoliikenteellä on oleellista.

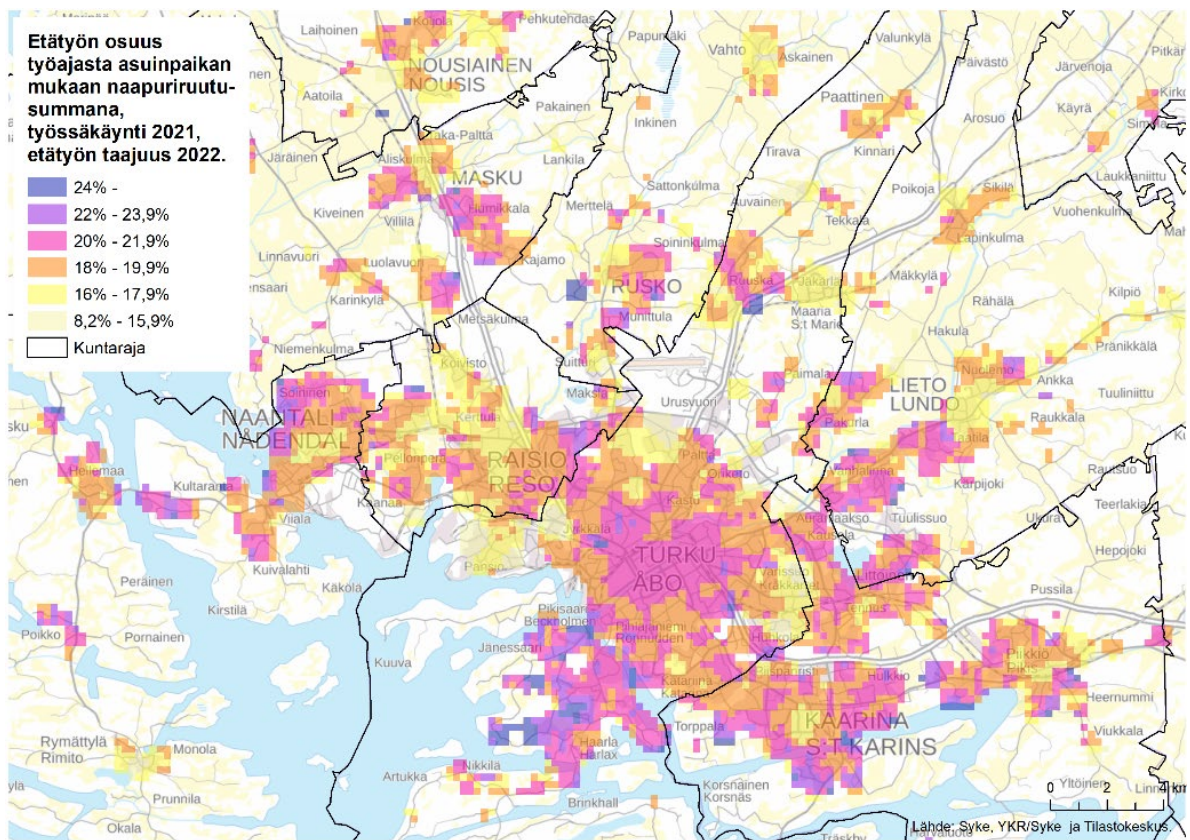
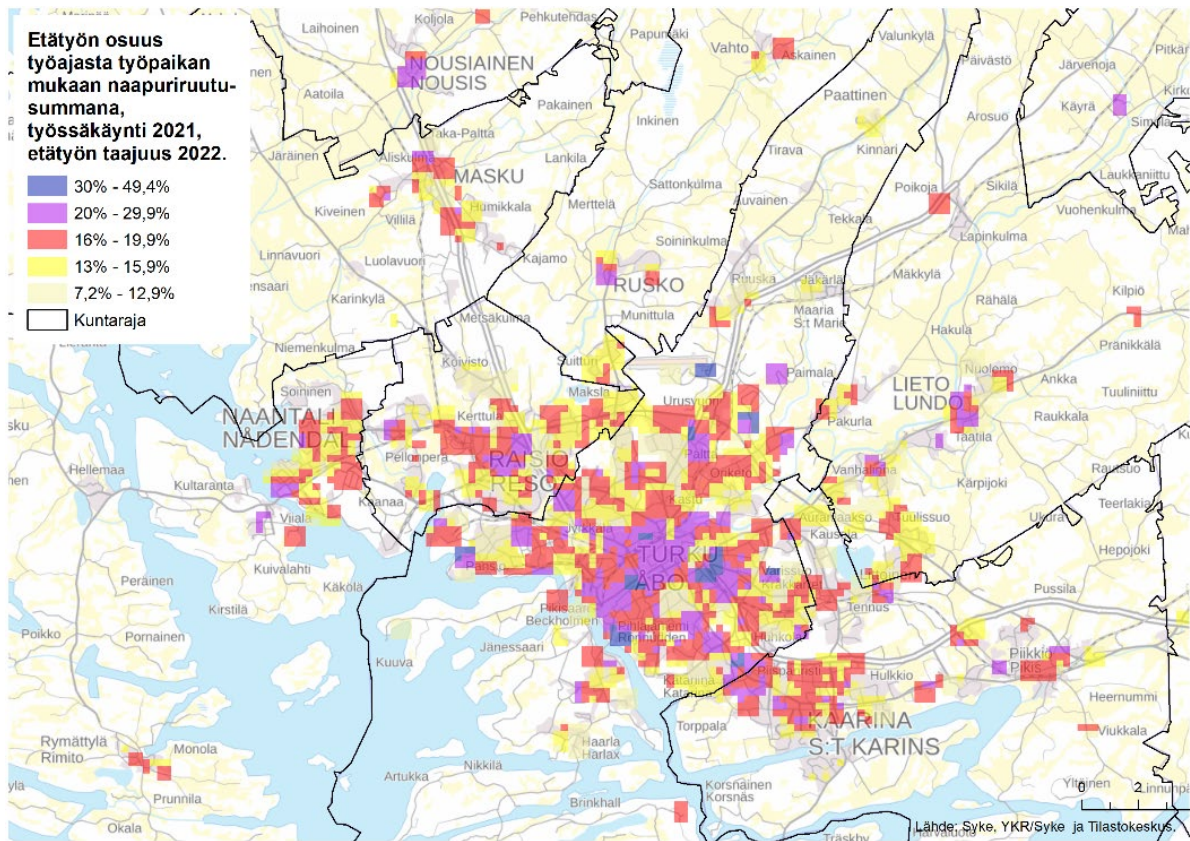
Joukkoliikennevyöhykkeillä haasteena on linjata joukkoliikennereitit siten, että ne palvelevat sekä asuin- että työpaikka-alueita. Täydennysrakentaminen voi tukea joukkoliikenneyhteyksien kehittämistä. Laadukkaat ja nopeat pyöräily-yhteydet on usein rakennettu joukkoliikennekäytävien suuntaisesti, mikä palvelee myös ulompana sijaitsevia autovyöhykkeitä. Silloinkin, kun poikittaisia joukkoliikennereitejä ei ole mahdollisuuksia parantaa, voidaan huolehtia hyvien poikittaisten pyöräyhteyksien tarjonnasta.

Autovyöhykkeellä kestävästä liikkumisesta voidaan kehittää liityntäyhteyksillä, jolloin joukkoliikennereiteiden varrelle päästään kävelemällä, pyöräilemällä tai autolla, jos saatavilla on pysäköintialueita pyörille ja autoille. Myös sujuvat yhteydet laadukkaille pyöräteille ovat tärkeitä. Viime vuosina on kansainvälisesti puhuttu yhä enemmän eri kulkumuotojen joustavammasta yhdistelystä, ja muun muassa Alankomaissa pyöräilyn yhdistäminen junamatkoihin on kasvanut merkittävästi (Jonkeren ym. 2021). Suomessa pyöräilyn yhdistäminen joukkoliikenteen matkaketjuihin on marginaalista.

Tutkimme hankkeessa pyöräilyn mahdollisuutta laajentaa asemanseutujen saavutettavuutta ja siten kasvattaa kestävien kulkutapojen osuutta korvaten autoilua työmatkoilla. Tarkastelimme tilannetta kahdessa eri kaupungissa, Oulussa ja Tampereella, joilla on tehty selvityksiä lähijunaliikenteen kehittämisestä. Oulun seudulla tarkastelukohteiksi valittiin Limingan ja Kempeleen asemanseudut ja Tampereen seudulla Nokia ja Lempäälä. Tarkastelukohteena olivat kaupunkien keskustaan suuntautuvat työmatkat, ja oletimme matkojen reitityksessä, että matkan ensimmäinen osuus (kodista lähiasemalle) tehtäisiin pyörällä ja matka keskustan asemalta työpaikalle vastaavasti kävellessä.

Tuloksemme osoittavat, että pyöräily laajentaisi lähiasemien saavutettavuutta moninkertaiseksi (noin 2,5–5-kertaiseksi) kävelyyn verrattuna ja kasvattaisi kestävien kulkutapojen potentiaalia vastavasti. Pyöräilyn yhdistäminen junaan myös lyhentää matka-aikaa linja-autoyhteyteen verrattuna, mikä parantaa osaltaan kestävien kulkutapojen mahdollisuutta kilpailla automattojen kanssa.

Korona-aika on lisännyt etätönn tekemistä ja muuttanut merkittäväällä tavalla työnteon paikkoja (kuva 21). Monet toimistotyöpaikat keskustoissa ja muualla kaupunkialueella ovat hiljentyneet ja töitä tehdään aiempaa enemmän kotona sekä muissa paikoissa, kuten vapaa-ajan asunnolla. Toimistoalueilla tilankäyttöä voidaan tehostaa ja alueiden uudistamista on tarvetta suunnitella tarkemmin. Kaupunkirakenteessa osalla asuinalueista on paljon etätönläisiä, ja osalla alueista painottuvat lähityötä tekevät. Etätö vähentää ruuhkahuippuja liikenteessä ja vaikuttaa joukkoliikenteen järjestämiseen. Kun liikkujien määrä on pienempi, reittiverkostoa tai vuorovälejä voidaan joutua karsimaan, mikä haittaa erityisesti lähityön tekijöitä. Asutuksen, työpaikkojen ja palvelujen sekoittuneen rakenteen kehittäminen on yksi ratkaisu, jolla voidaan lisätä kaupunkialueiden elävyyttä. Joukkoliikenteen runkolinjojen toimivuudesta on myös tärkeää huolehtia. Keskusta-alueiden elävyys on kaupunkien elävyyden dynaamisuuksia ja uutta elinvoimaa on haettava esimerkiksi vapaa-aikaan liittyvistä toiminnoista ja asutuksen vahvistamisesta. Etätö on laajentanut työssäkäyntialueita erityisesti nopeiden liikennereiteiden varrella ja monet kaupunkiseudut kytkeytyvät toisiinsa viikoittaisessa työssäkäynnissä. Tällöin kestävästä liikkumisesta on tärkeää kaupunkien välisen joukkoliikenteen tehokas kytkeytyminen seudun sisäiseen liikennejärjestelmään.



Kuva 21. Etätyön laskennallinen osuus työajan käytöstä työpaikan (yllä) ja asuinpaikan (alla) sijainnin mukaan Turun kaupunkiseudulla. Työssäkäyntitiedot ovat vuodelta 2021 ja etätyön yleisyyttä eri toimialoilla kuvaavat kertoimet vuodelta 2022.

3 Asumisen ennakointi ja monipaikkaistuminen

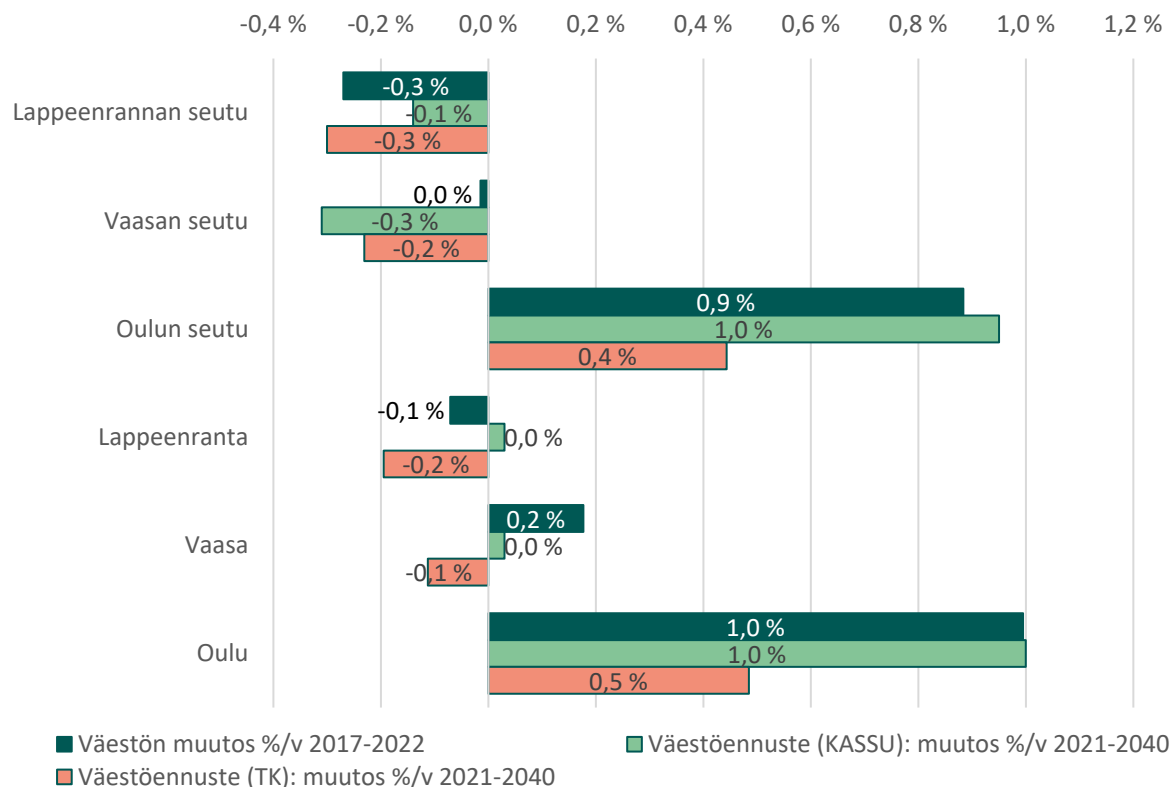
Suomen ympäristökeskuksen koordinoimassa osahankkeessa tavoitteena oli kehittää väestön ja asuntokannan ennakointia kaupunkiseututasolla sekä kartoittaa monipaikkaisuuden muotoja, volyymia ja kehitystä seuduilla. Lisäksi etsittiin käytännön ratkaisuja muutoksen hallintaan ja ennakointiin sekä kestävästä monipaikkaisuudesta edistämiseen.

3.1 Väestö- ja asuntokantaskenaariot yhdyskuntarakenteen vyöhykkeillä

Tässä osahankkeessa analysoitiin tarkemmin kolmea kaupunkiseutua: Lappeenrannan, Oulun ja Vaasan kaupunkiseutuja. Lappeenrannan kaupunkiseudun rajauksena oli seutukunta eli viisi kuntaa: Lappeenranta, Lemi, Luumäki, Savitaipale ja Taipalsaari. Oulun kaupunkiseudun rajausta vastasi MAL-sopimusseutua eli kahdeksan kunnan aluetta: Oulu, Hailuoto, Ii, Kempele, Liminka, Lumijoki, Muhos ja Tyrnävä. Vaasan kaupunkiseudun rajaukseen otettiin seutukunnan lisäksi seudun kehitysyhtiön toiminnassa mukana oleva Isokyrö, eli seitsemän kuntaa: Vaasa, Isokyrö, Korsnäs, Laihia, Maalahti, Mustasaari ja Vöyri.

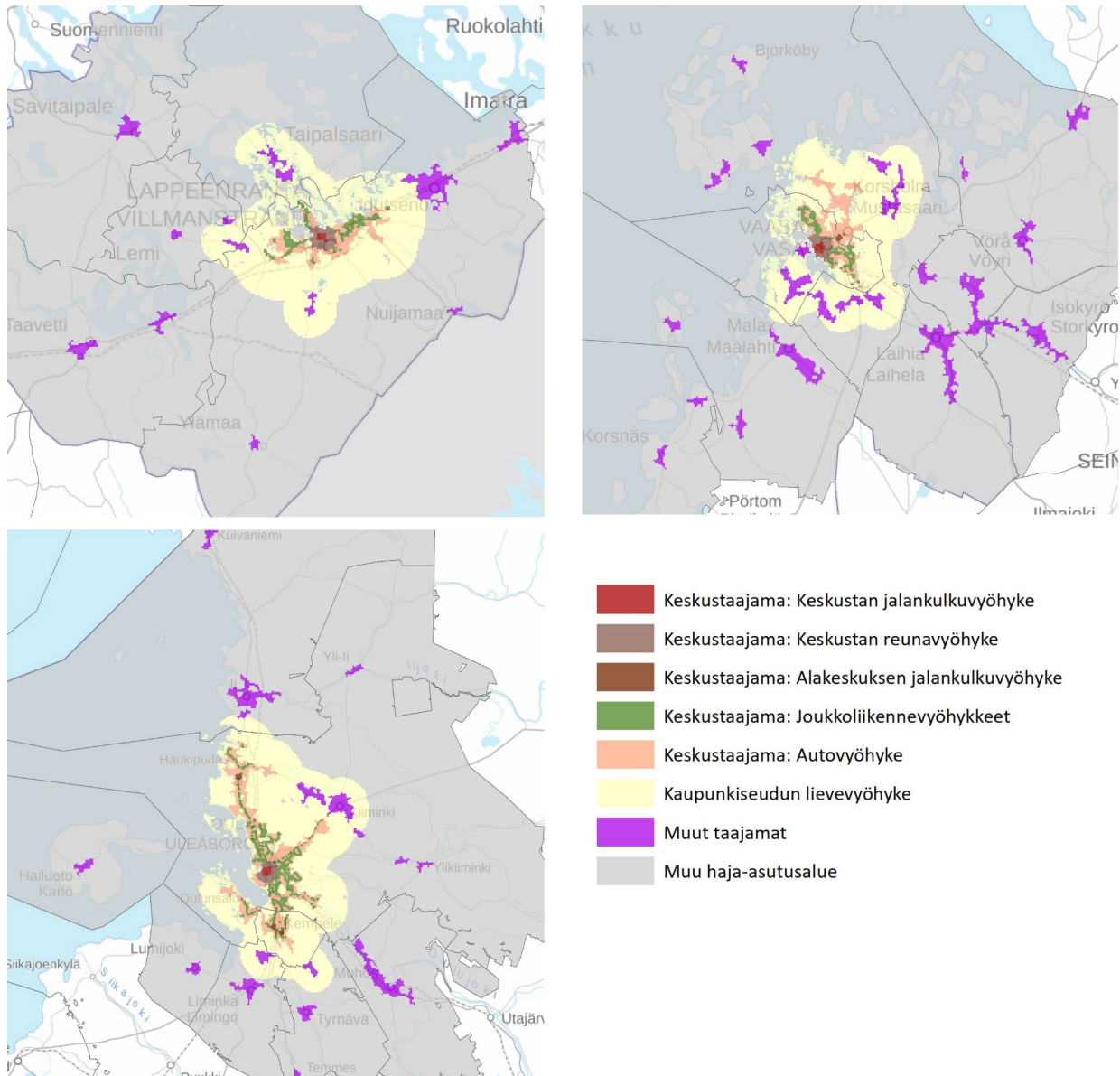
Kaupunkiseutujen kanssa pidettiin kolme yhteistä työpajaa asumisen suunnittelusta, ennakoinnista ja monipaikkaisuudesta, sekä yksi työpaja erikseen jokaisen seudun kanssa väestö- ja asuntokantaskenaarioista. Skenaarioiden laskentamallia (KASSU) kehitettiin kaupunkiseutujen palautteen pohjalta.

Kaupunkiseuduille laskettiin väestön ja asuntokannan trendiennusteet vuoteen 2040 asti KASSU-laskentamallilla (Viinikka ym. 2023), lähtövuosi oli 2021. Väestöskenaarion muuttujat olivat syntyvyys, kuolleisuus, kuntien välinen ja sisäinen muuttoliike sekä maahanmuutto. Trendiskenaario perustuu viiden viimeisen vuoden kehitykseen. Koska skenaarion aluejakona käytettiin yhdyskuntarakenteen toiminnallista aluejakoa, siitä jätettiin pois koordinaatiton väestö. Maahanmuutosta ei ole sijaintitietoa, joten se allokoitiin vyöhykkeille väestömäärän suhteessa. Asuntotarve-ennuste muodostettiin jaksamalla väestöennuste asuntokuntiin talotyypeittäin iän ja asuntokuntien koon perusteella. Asuntovaraumaoletus oli 10 % asuntokannasta ja asuntopoistumaoletus 0,3 %/v (tarkempi kuvaus laskentamallista: Viinikka ym. 2023).



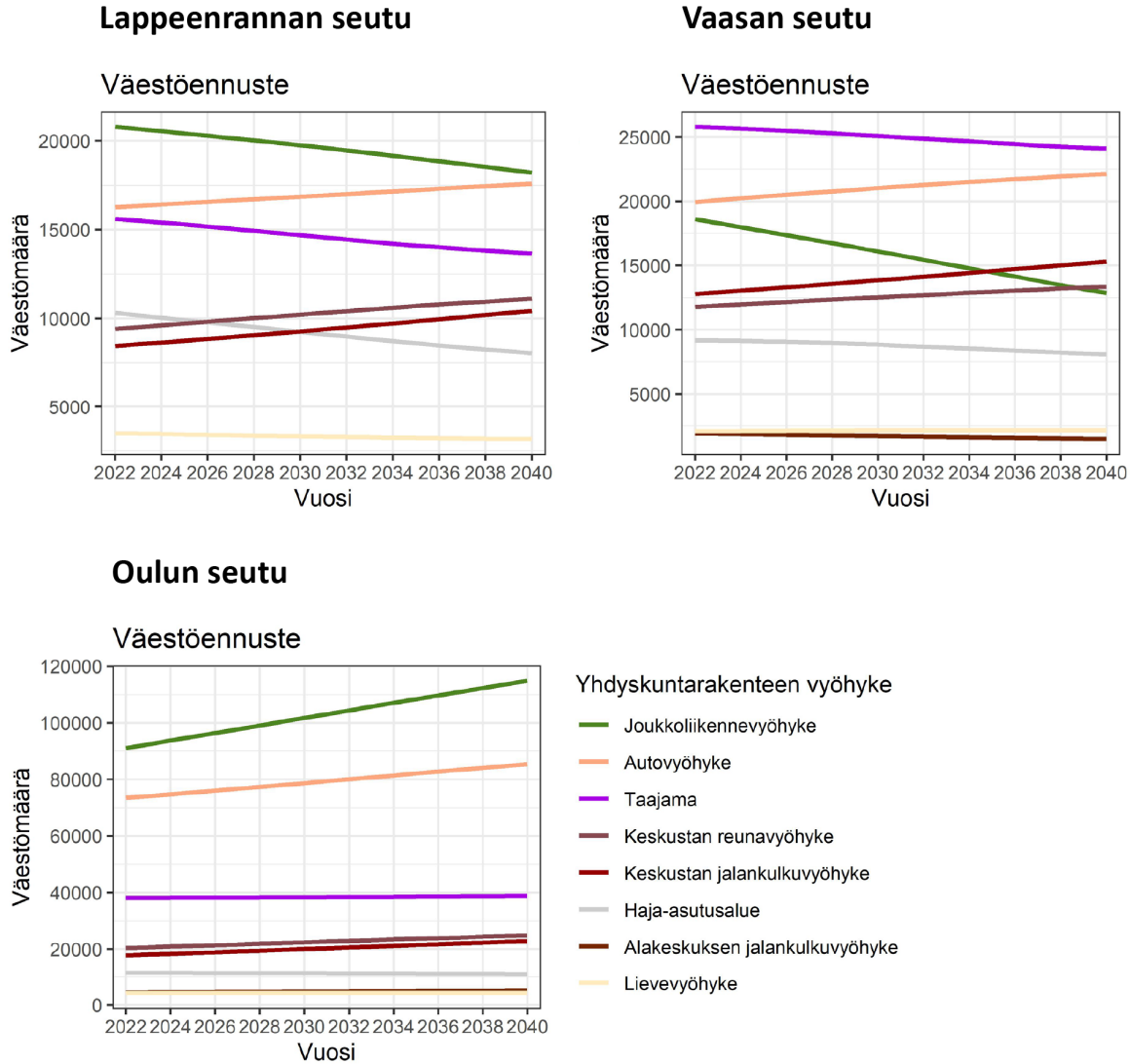
Kuva 22. Toteutunut ja ennakoitu väestönmuutos %/vuosi seuduilla ja niiden keskuskäilyneissa. Toteutunut väestönmuutos viiden viimeisen vuoden ajalta (2017–2022), KASSU-mallilla laskettu trendiennusteen väestönmuutos 2021–2040 sekä Tilastokeskuksen ennusteen väestönmuutos 2021–2040. Trendiskenaariot laadittiin ilman koordinaatitonta väestöä, mutta tässä kaaviossa koordinaatiton väestö on huomioitu laskennallisesti.

Trendiskenaario kuvaa sitä, mihin nykyinen kehitys on johtamassa, jos syntyvyyden, kuolleisuuden ja muuttoliikkeen trendit jatkuvat samanlaisina ennustekauden ajan. Trendiskenaarion mukaan Vaasan ja Lappeenrannan seutujen väestö hiukan vähenee, kun taas Oulun seudun väestö kasvaa (kuva 22). Kaikissa keskuskäilyneissa kehitys on kuitenkin positiivinen tai vähintään stabiili. Kaupunkien nykyisen väestön tai väestönkasvun ylläpidon edellytyksenä on positiivinen nettomaahanmuutto. Oulussa nettomaahanmuutto muodostaa väestönkasvusta jo lähes puolet ja osuus kasvaa. Koska maan sisältä tuleva muuttovoitto pienenee lähtömuuttoalueiden väestön vähetessä ja kuolleisuus kasvaa väestön ikääntyessä, nykyisen väestön ja nykyisen väestönkasvun ylläpitäminen edellyttää näiden korvaamista jatkuvasti kasvavalla määrällä maahanmuuttoa. Tilastokeskuksen vuonna 2021 ilmestyneessä väestöennusteessa maahanmuuton oletetaan olevan nykyistä selvästi alemmalla tasolla, kasvuprosentit ovatkin siinä pienempiä etenkin Oulun seudulla.



Kuva 23. Tapaustutkimusseutujen Lappeenrannan, Vaasan ja Oulun kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteen aluejako (Lähteet: YKR/Syke ja MML).

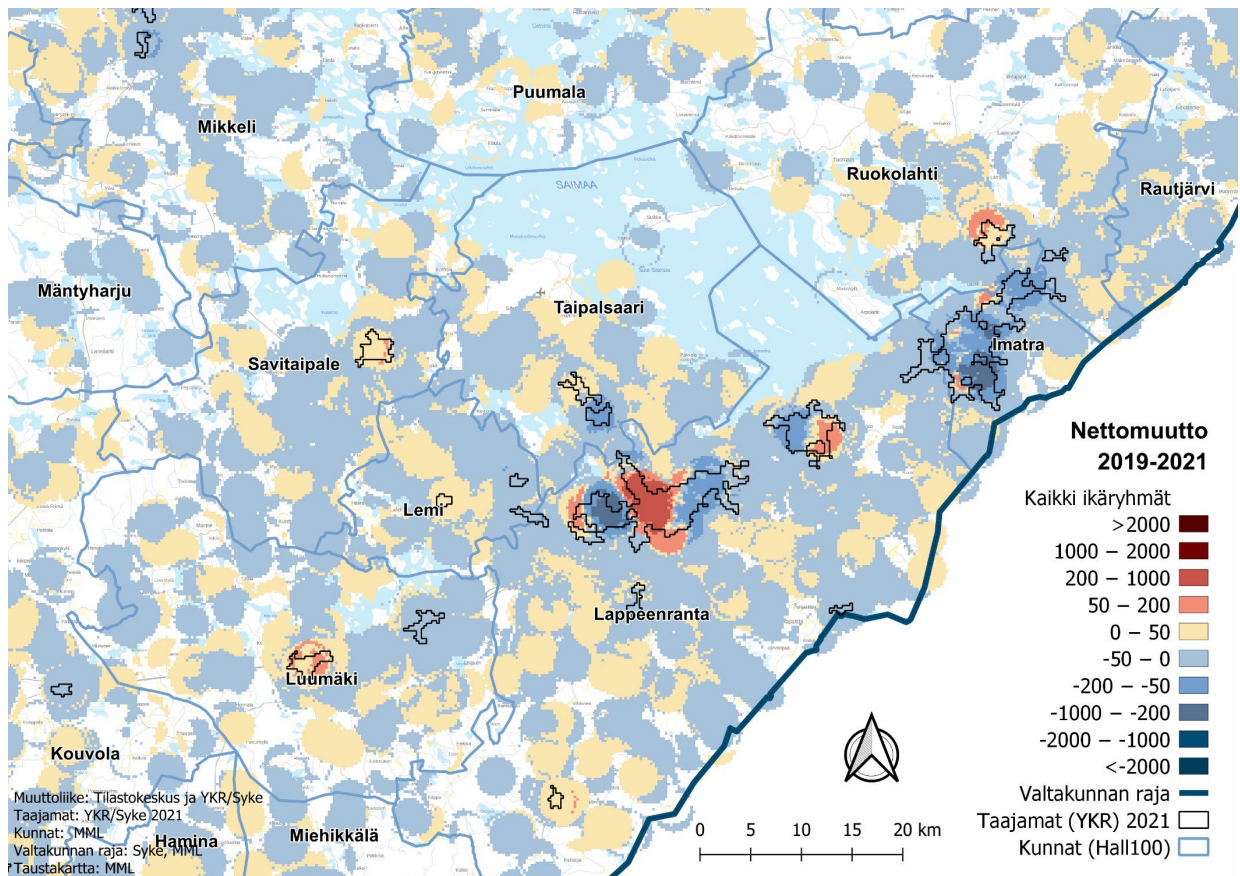
Trendiskenaario laadittiin valtakunnalliseen yhdyskuntarakenteen aluejakoon (kuva 23). Se jakautuu kaupunkiseututaajamissa jalankulkuvyöhykkeisiin (keskusta ja alakeskukset), joukkoliikennevyöhykkeeseen sekä autovyöhykkeeseen, kuvaten mahdollisuuksia käyttää eri liikkumismuotoja (Ristimäki ym. 2017). Kaupunkiseututaajamien ulkopuolella aluejako koostuu muista seudun taajamista, kaupunkiseudun liepevyöhykkeestä sekä muusta haja-asutusalueesta.



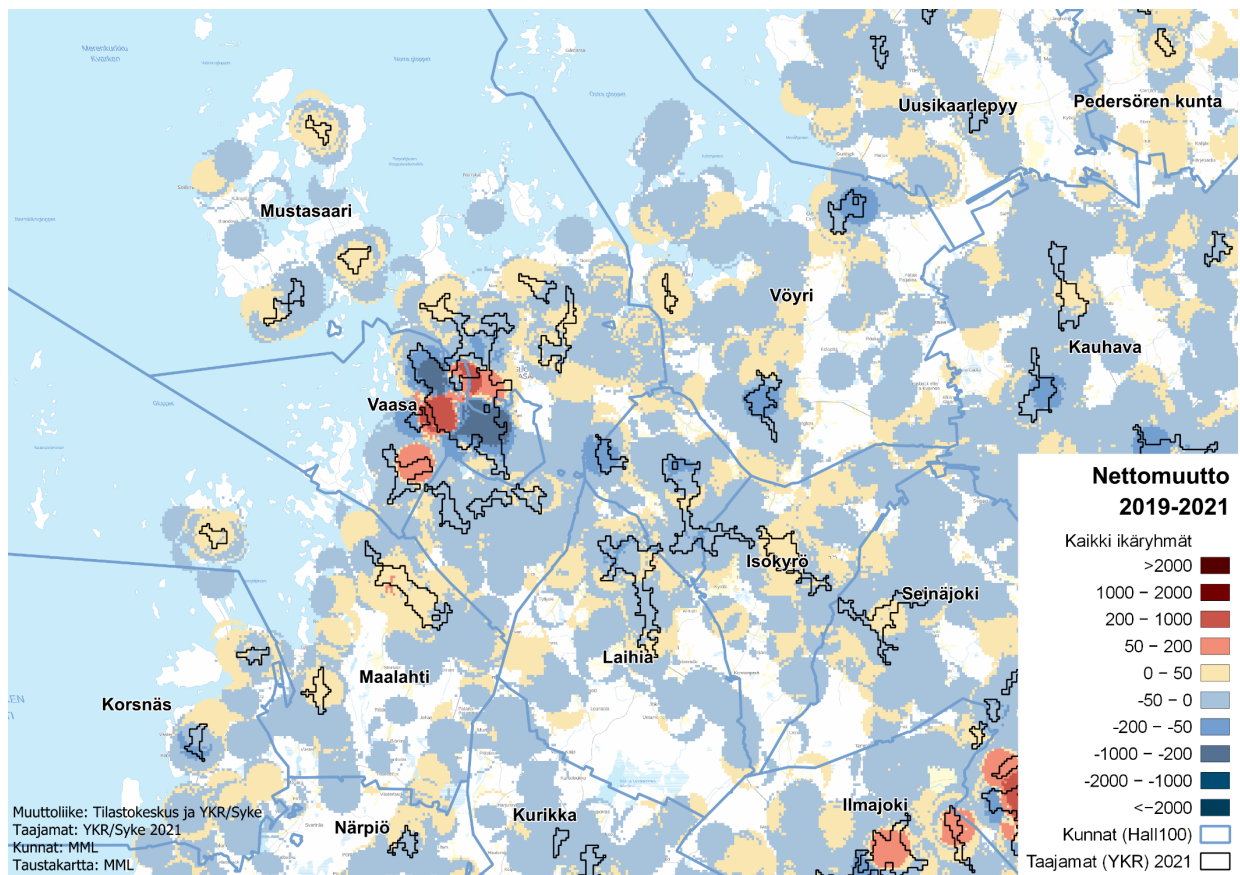
Kuva 24. Trendiskenaarion mukainen väestöennuste kaupunkiseuduilla yhdyskuntarakenteen aluejaolla vuoteen 2040 asti.

Trendiskenaario osoittaa kaikilla tapaustutkimusseuduilla kaupunkikeskustan ja sen reunavyöhykkeen kasvua, mutta myös autovyöhykkeen kasvua (kuva 24). Sen sijaan joukkoliikennevyöhykkeiden kehitys poikkeaa seutujen välillä. Joukkoliikennevyöhykkeillä tapahtuvat myös kaupunkiseutujen suurimmat muutokset väestön määrässä. Keskisuurten Lappeenrannan ja Vaasan kaupunkiseutujen joukkoliikennevyöhykkeen väestö vähenee trendiskenaariossa voimakkaasti. Tämä johtuu merkittävästä netto-muuttotappiosta sekä väestön ikääntymisestä aiheutuvasta kuolleisuuden kasvusta. Trendin jatkuessa nykyisenkaltaisena se tarkoittaisi asuntojen tyhjenemistä ja palvelujen heikkenemistä joukkoliikennevyöhykkeen lähiöissä sekä joukkoliikenteen käytön vähenemistä. Toisaalta suurella kaupunkiseudulla Oulussa joukkoliikennevyöhyke kasvaa trendiskenaarioissa kaikkein voimakkaimmin. Vyöhykkeen kasvua edistävät voimakas maan sisäinen nettomuuttovoitto sekä nettomaahanmuutto, jotka kytkeytyvät vyöhykkeen melko intensiiviseen täydennysrakentamiseen viime vuosina.

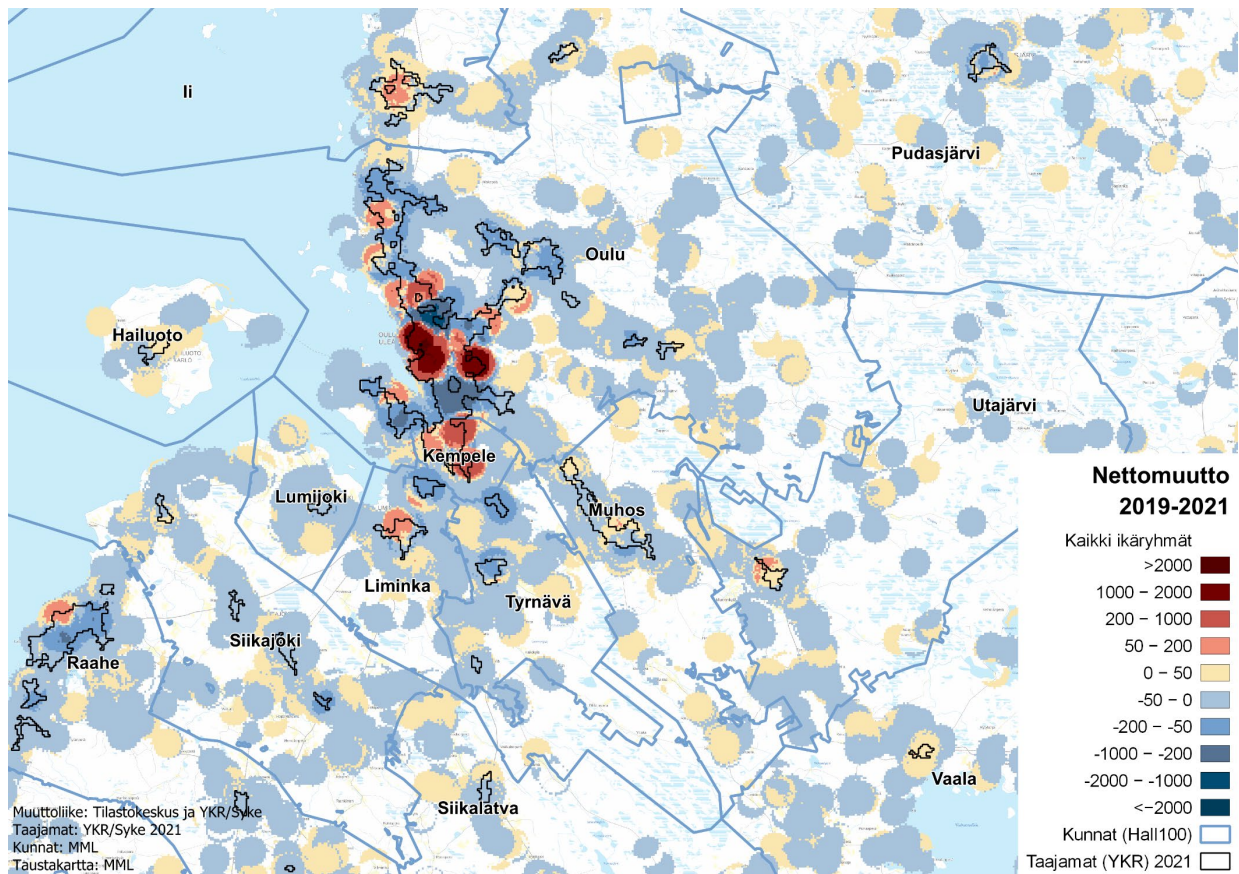
Seudun muiden taajamien ja haja-asutusalueen väestö vähenee Lappeenrannan ja Vaasan seuduilla, kun taas Oulun seudulla nämä alueet ovat stabiileja. Lieveyöhyke eli haja-asutusalue keskustaajaman läheisyydessä pysyy melko stabiilina kaikilla kolmella seudulla. Oulun alakeskukset (Kempele ja Haukipudas) kasvavat jonkun verran trendiskenaarion mukaan, Vaasan seudulla alakeskuksen (Mustasaari) väestö hiukan vähenee.



Kuva 25. Maan sisäinen nettomuutto 2019–2021 Lappeenrannan kaupunkiseudulla.



Kuva 26. Maan sisäinen nettomuutto 2019–2021 Vaasan kaupunkiseudulla.

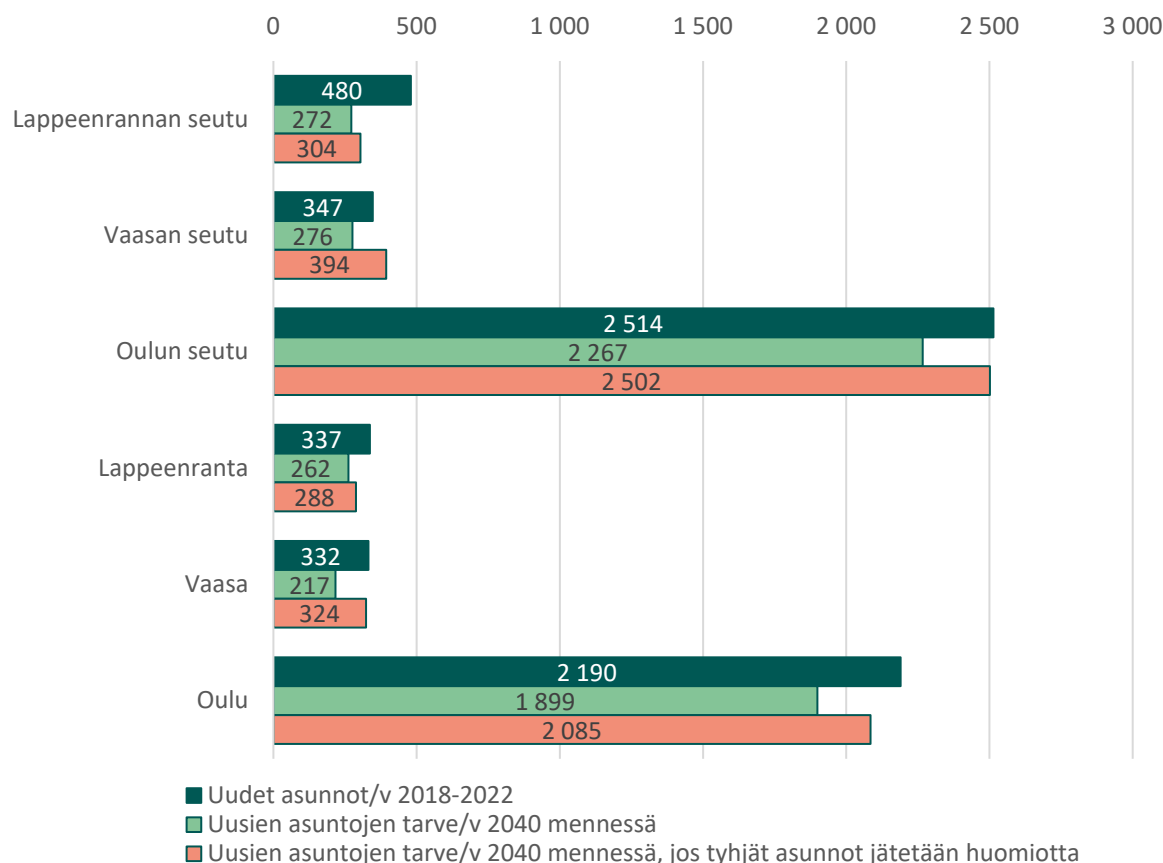


Kuva 27. Maan sisäinen nettomuutto 2019–2021 Oulun kaupunkiseudulla.

Maan sisäinen muuttoliike kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteessa on keskittynyt 2000-luvun aikana (kuvat 25–27). Vielä 2000-luvun alkupuolella useimmat kaupunkiseutujen taajamat saivat muuttovoittoa. Viimeisellä tarkastelujaksolla 2019–2021 merkittävää muuttovoittoa saivat enää keskustaajamien keskustat ja muutamat täydennysrakentamisalueet, mutta vain harvat muut taajamat. Vastaavasti haja-asutusalueiden kasvu, jota tapahtui etenkin 2000-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä, on sittemmin hiipunut. Erityisesti lapsiperheiden muuttoliike haja-asutusalueelle on vähentynyt.

Trendiskenaarion mukainen asuntotarve laskettiin kunnittain ja yhdyskuntarakenteen vyöhykkeittäin vertaamalla asutokuntien määrää nykyiseen asutokantaan (kuva 28). Uudisrakentamistarve kohdistuu trendiskenaariossa lähinnä niille vyöhykkeille, joilla väestö sen mukaan kasvaa, eli keskusta, keskustan reunavyöhyke ja autovyöhyke sekä Oulun seudulla lisäksi joukkoliikennevyöhyke. Trendin mukainen skenaario ei ole kaikilla seuduilla kuitenkaan toivottu kehityssuunta, vaan usein asuinrakentamista ja väestöä halutaan ohjata enemmän kestävästi liikkumisen vyöhykkeille ja vähemmän autovyöhykkeelle.

Trendiskenaario ennakoii asuntotuotantotarvetta kaikille alueille vähemmän kuin toteutunut asuntotuotanto viimeisen viiden vuoden ajalla. Suurin syy tähän on se, että laskentamalli olettaa vyöhykkeellä olevat tyhjät asunnot markkinoilla oleviksi (jos tyhjien asuntojen osuus ylittää laskennallisen asuntovarauman 10 % asutokannasta) ja täyttää ne ensin. Jos asuntovarauman ylittävä tyhjä asutokanta jätetään huomiotta, asuntotuotantotarve nousee lähelle toteutunutta (kuva 28). Tämä on todennäköisesti oikeampi arvio asuntotuotantotarpeesta, sillä iso osa tyhjästä asunnoista on todellisuudessa monipaikkaisessa käytössä tai ei muusta syystä ole markkinoilla.



Kuva 28. Toteutunut ja ennakoitu asuinrakentaminen asuntoa/vuosi seuduilla ja niiden keskuskäytönsuhteissa. Toteutunut asuinrakentaminen viiden viimeisen vuoden ajalta (2017–2022). Asuntojen tuotantotarvetta on ennakoitu trendiennusteen perusteella kahdella tavalla: tyhjät asunnot mukaan lukien sekä tyhjät asunnot pois jättäen.

Arviolta noin prosentti asuntokannasta uusiutuu vuosittain koko maassa. Uudistuotanto on ollut Oulun seudulla viime vuosina (2018–2022) 1,7 % asuntokannasta ja 1,1 asuntoa jokaista uutta asukasta kohti. Uudistuotanto on Vaasan ja Lappeenrannan seuduillakin 0,6–0,7 % asuntokannasta vuosittain huolimatta lievän negatiivisesta väestönkehityksestä. Asuntotuotantoa tarvitaan siitä huolimatta, että seudun tai kunnan väestö ei kasva tai jopa vähenee. Tämä johtuu ensinnäkin siitä, että nykyinen asuntokanta ei vastaa kysyntää sijainniltaan tai laadultaan. Ennakoinnin tekeminen vyöhykkeittäin ottaa huomioon kysynnän ja tarjonnan alueellista epäsuhtaa kunnan sisällä, mutta isolla vyöhykkeelläkin, kuten kunnan haja-asutusalueella, kysyntä voi kohdistua vain osaan aluetta. Asuntojen laadusta taas ei saada kattavaa ja luotettavaa tietoa. Toiseksi asuntokuntien lukumäärä kasvaa, vaikka väestö olisi stabiili. Tämä johtuu pääasiassa asuntokuntien koon pienenemisestä väestön ikääntyessä, mutta myös muissa ikäluokissa perhekoossa voi pienentyä, esimerkiksi lapsiperheiden koko syntymävuoden laskiessa (mm. MDI 2024). Kolmanneksi yleistynyt monipaikkainen asuminen lisää asuntojen tarvetta, jos yhä suuremmalla osalla asuntokunnista on käytössään kaksi tai useampia asuntoja. Monipaikkaisen asumisen tarpeita on haastavaa huomioida asuntokannan ennakoitimalleissa.

3.2 Monipaikkaisuuden volyymi, muodot ja tuleva kehitys

3.2.1 Päivittäinen monipaikkaisuus ja monipaikkainen asuminen

Monipaikkaisuudessa ihmisten ajankäyttö jäsentyy usean eri paikan sekä näiden välillä tapahtuvan liikumisen vuorovaikutuksessa. Päivittäisellä monipaikkaisuudella tarkoitetaan päivän aikana tapahtuvaa liikkumista ja paikan vaihtamista esimerkiksi kodin, työn ja harrastusten välillä, yöpymispaikan pysyessä kuitenkin samana. Päivittäinen monipaikkaisuus rajautuu maantieteellisesti yleensä melko suppealle alueelle.

Monipaikkaisella asumisella tarkoitetaan sitä, että vakituisen asunnon lisäksi käytössä on yksi tai useampi muu asunto, jossa vierailee, viettää aikaa ja yöpyy säännöllisesti. Monipaikkainen asuminen voi ajankäytön osalta tarkoittaa esimerkiksi sitä, että viikot vietetään työpaikkakunnalla ja viikonloppuna palataan kotipaikkakunnalle tai että kesäkaudeksi muutetaan asumaan vapaa-ajan asunnolle. Liikkumisen lisääntyminen, teknologinen kehitys ja työelämän joustot, kuten paikkariippumaton etätyö, ovat lisänneet ihmisten mahdollisuuksia viettää monipaikkaista elämää. Paikkariippumattomuus ei kuitenkaan tarkoita samaa asiaa kuin monipaikkaisuus. Etätyöskentely voi yhtä lailla vähentää monipaikkaisuutta, jos työnteko siirtyy kotiin eikä tarvita pendelöidä tai hankkia työperäistä kakkosasuntoa työpaikkakunnalta.

Monipaikkaiseen asumiseen voi liittyä monia eri syitä. Suomessa on aiemmissa tutkimuksissa tunnistettu merkittävää työhön ja opiskeluun, vapaa-ajan viettoon, sosiaaliin syihin ja muihin syihin liittyvää monipaikkaisuutta (Rannanpää ym. 2022; Pitkänen & Strandell 2018). Työn tai opiskelun takia monipaikkaisia ovat esimerkiksi ne, joilla on käytössä kakkosasunto työ- tai opiskelupaikkakunnalla, keikka-työntekijät sekä kausityöntekijät esimerkiksi matkailussa, maataloudessa ja kaivostoiminnassa. Vapaa-ajan monipaikkaisuutta on erityisesti vapaa-ajan asuminen kesämökeissä, lomaosakkeissa, matkailuautoissa tai -veneissä. Kansainvälisesti kasvava ilmiö on ollut viime aikoina diginomadismi, eli elämäntapa, jossa tietotyö yhdistyy matkustamiseen ulko- tai kotimaassa (Hannonen 2020). Sosiaaliin ja perhesyihin liittyvää monipaikkaisuutta on esimerkiksi lasten vuoroasuminen, pariskuntien asuminen erillään ja säännölliset vierailut sukulaisten ja ystävien luokse. Myös hoivaan liittyy monipaikkaisia asumisen järjestelyjä. Monet osallistuvat etäällä asuvien omaistensa hoitoon joutuen välillä vierailemaan myös hoidettavan luona. Monipaikkaisen hoivan merkitys kasvaa erityisesti maaseudulla, kun maaseudun väestö ikääntyy ja samanaikaisesti ikääntyvien lähimmät omaiset asuvat kaupungistumiskehityksen myötä yhä kauempana (Kattilakoski & Pitkänen 2024). Myös omaisuuden, kuten muualla sijaitsevan metsä- tai maaomaisuuden tai rakennusten, hoito voi saada aikaan tarvetta monipaikkaiseen asumiseen. Erilaiset terveyteen, turvallisuuteen ja varattomuuteen liittyvät ongelmat voivat myös saada aikaan monipaikkaisuutta kuten laitoshoidossa olevien, kodin ulkopuolelle sijoitettujen lapsien, turvapaikanhakijoiden tai asunnottomien tapauksessa.

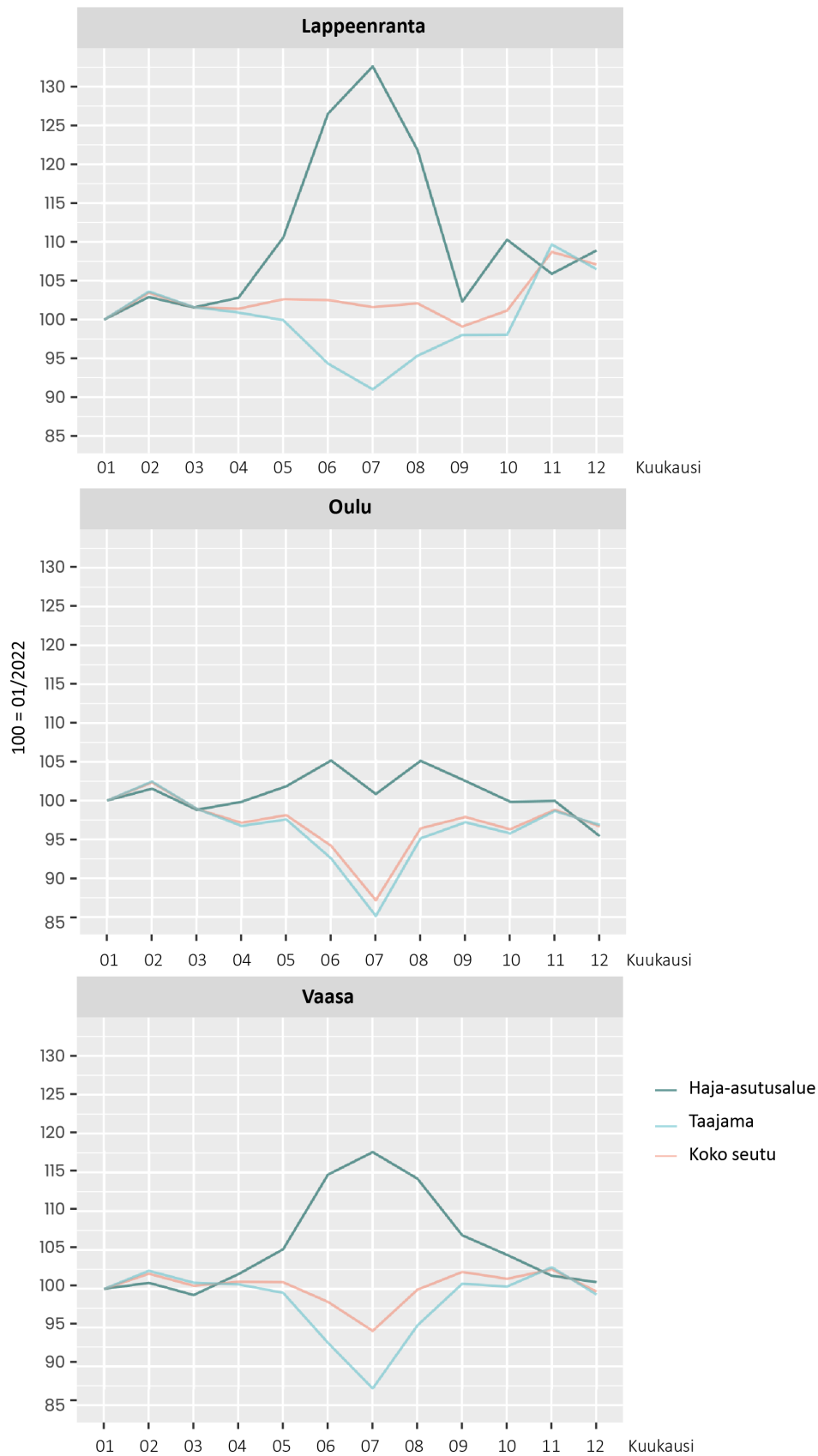
Monipaikkaisen asumisen yleisyydestä ei ole kattavaa tilastotietoa. Yksittäiset henkilöt voivat olla monipaikkaisia monesta eri syystä. Aiemmissa tutkimuksissa on arvioitu erilaisiin monipaikkaisuuden muotojen volyymiä sekä mallinnettu monipaikkaisen työnteon, vapaa-ajan asumisen sekä etätyön vaikutusta väestön ajankäytön jakautumiseen eri alueilla ja kunnissa (Pitkänen & Strandell 2018; Rannanpää ym. 2022). Decarbon-Home-hankkeessa tehdyssä valtakunnallisesti edustavassa kyselyssä monipaikkaisuuden muodot ja volyymi 18–80-vuotiailla yöpymisten määrän perusteella koko Suomessa jakautuivat seuraavasti (Decarbon-Home-kysely 2022):

- Vapaa-ajan asuminen (40 % monipaikkaisen asumisen yöpymisvolyymista)
- Perhesuhteet (yhteensä 33 %)
 - Vanhempien ja sukulaisten asunnolla (27 %)
 - Kumppanin asunnolla (11 %)
- Kakkosasunto työn vuoksi (7 %)
- Kakkosasunto opiskelun vuoksi (1 %)
- Muut (14 %)

3.2.2 Monipaikkaisuuden volyymi ja kausivaihtelu mobiilidatan perusteella

Kolmen tapaustutkimusseudun, Lappeenrannan, Vaasan ja Oulun seudun, väestömäärän kausivaihtelua koko vuoden 2022 mittakaavassa hallitsee kesäkaudella tapahtuvat muutokset. Kaikki seudut ovat omanlaisia mutta kokonaiskuva on hyvin tavanomainen. Kesäkuukausina väestö kasvaa haja-asutusalueella etenkin vapaa-ajan asukkaiden ja matkailijoiden vaikutuksesta ja vähenee taajama-alueilla (kuva 29). Muutos on suurin heinäkuussa. Lappeenrannassa haja-asutusalueella väestöä on kesä-elokuussa noin 20–30 % enemmän verrattuna tammikuun väestömäärään. Taajamissa väestö vähenee kesäksi noin 5–10 %. Vaasassa kesä-elokuussa kasvua tammikuuhun verrattuna on haja-asutusalueella noin 15 %, kun taas taajamissa väestöä on esimerkiksi heinäkuussa noin 13 % vähemmän kuin tammikuussa. Myös Oulun seudulla haja-asutusalueen väestö kasvaa, mutta maltillisimmin kuin muilla seuduilla. Kasvua on kesäkuukausina keskimäärin vain muutamia prosentteja. Taajamissa sitä vastoin väestöä on esimerkiksi heinäkuussa noin 15 % vähemmän kuin tammikuussa. Oulussa ja Vaasassa taajama-alueiden väestön kesäkauden väestötappio vetää koko seudun väestömäärän selvästi alle koko vuoden väestömäärän keskiarvon. Lappeenrannassa haja-asutusalueen merkittävä kasvu kesällä riittää kompensoimaan taajamien väestötappion ja koko seudun väestömäärä pysyy myös kesällä koko vuoden keskiarvon tasolla. Kuntatasolla seutujen sisällä on suurta vaihtelua mutta sama kuva hallitsee pääsääntöisesti.

Väestönmuutos kuukausittain 2022



Lähde: Telia Crowd Insights, Elinvoimaiset kaupunkiseudut -hanke

Kuva 29. Väestönmuutos kuukausittain mobiilidatan perusteella vuonna 2022 kolmella seudulla (Lähde: Telia Crowd insights)

Kesäkuukausina yöpymiseen johtavien matkojen määrät kasvavat merkittävästi kaikilla seuduilla. Lomakauden liikkuminen aiheuttaa väestön kausivaihtelua ja siirtää väestöä runsaasti vakituiseen asuinkunnan ulkopuolelle. Kesäkuukausina seuduilta ulos suuntautuvien yöpymiseen johtavien matkojen määrät yli kaksinkertaistuvat talvikuukausiin verrattuna. Esimerkiksi Lappeenrannan seudulta tammi-maaliskuussa tehdään keskimäärin noin 75 000 matkaa mutta heinäkuussa matkoja on jopa 200 000. Kesällä määrät kasvavat niin taajamiin kuin haja-asutusalueelle suuntautuville matkoissa mutta suurempaa kasvu on haja-asutusalueelle suuntautuville matkoissa. Absoluuttisesti matkoja tehdään kuitenkin enemmän taajamiin kuin haja-asutusalueelle – myös kesällä. Haja-asutusalueelle suuntautuville matkoissa Lappeenrannan ja Vaasan seutu ovat hieman omavaraisempia Oulun seutuun verrattuna. Oulun seudulla tehdään kuukausittain keskimäärin noin 100 000 matkaa enemmän mutta näistä kuitenkin selvästi suurempi osuus suuntautuu seudun ulkopuolelle haja-asutusalueelle (65–75 %) Lappeenrannan (43–58 % ja Vaasan (43–50 %) seutuun verrattuna.

Jos tarkastellaan yöpymiseen johtavien matkojen suuntautumista, korostuvat kaikilla seuduilla lähi-kunnat niin taajamiin kuin haja-asutusalueelle suuntautuville matkoissa. Taajamiin suuntautuville korostuvat myös suuret kaupunkiseudut ja etenkin pääkaupunkiseutu matkojen kohdealueena kaikilla seuduilla. Oulun seudulla matkat ovat hieman pidempiä muihin seutuihin verrattuna, sillä Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun kuntien lisäksi myös lähes kaikki Lapin kunnat vetävät runsaasti matkoja.

Vuoden aikana yöpymiseen johtavien matkojen suuntautumisen trendissä ei tapahdu suuria muutoksia. Pääsääntöisesti samat kunnat pysyvät merkittävimpiä kohdekuntina koko vuoden ajan. Kunnat, jotka vetävät väestöä kesällä, ovat usein keskeisimpiä kohdealueita myös muina vuodenaikoina. Selkeimpiä poikkeuksia ovat muun muassa Lapin ja Pohjois-Pohjanmaan suurimmat talvimatkailukohdet sekä hyvin vahvasti vapaa-ajan asutukseen profiloituvat seutujen läheiset kunnat.

Päivittäinen arkiliikkuminen muodostaa suuren osan henkilön vuoden aikana tekemistä matkoista. Monipaikkaisuuden näkökulmasta merkityksellisiä ovat pitkät päivamatkat, joita ovat muun muassa pitkät työmatkat tai vapaa-ajan matkat. Valtaosa päivamatkoista on lyhyitä ja tapahtuvat seudun sisällä. Seudun ulkopuoliset päivamatkat edustavatkin vain pientä osaa kaikista päivamatkoista (< 10 %). Lappeenrannan seudulla osuus on heinäkuussa suurin ja silloinkin ainoastaan 14 %. Päivamatkojen lukumäärä ei muutu merkittävästi vuoden aikana mutta niiden keskipituus kasvaa etenkin kesäkuukausina. Myös suuntautumisen trendi pysyy vuoden aikana melko samanlaisena. Päivamatkoissa seutujen ulkopuolelta saapuvat matkat ovat lähtöisin hyvin vahvasti lähikunnista ja lähimmiltä suurilta kaupunkiseuduilta. Kaikilla seuduilla myös pääkaupunkiseutu nousee esiin. Noin 100–150 kilometrin jälkeen laskevat päivamatkojen määrät kaikilla seuduilla merkittävästi ja esiin nouseekin vain muutamat kaupunkiseudut ja pääkaupunkiseutu. Muuten matkat ovat jo hyvin satunnaisia.

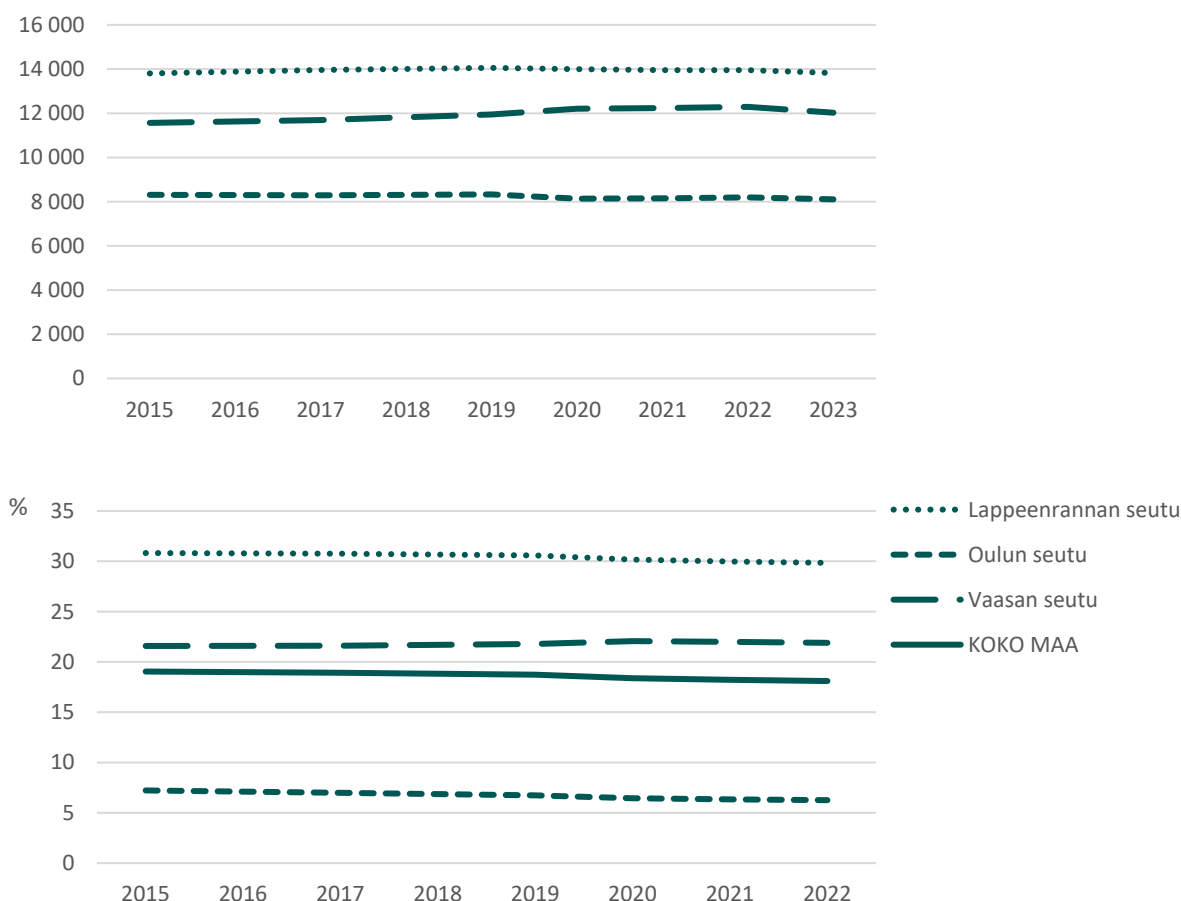
3.2.3 Vapaa-ajan asuminen

Vapaa-ajan asumisen volyymissa on suuret seutujen väliset erot. Lappeenrannan seudulla vapaa-ajan asumisen volyymi on merkittävä (kuva 30). Koko seudulla kesämökkejä on noin 14 000 eli 30 % vakituisten asuntojen määrästä, mikä on vertailuseutujen suurin osuus. Koko maassa mökkien määrä on 18 % vakituisten asuntojen määrästä. Lappeenrantaan lukuun ottamatta kaikissa seudun kunnissa vapaa-ajan asuntoja on enemmän kuin vakituisia asuntoja.

Oulun seudulla vapaa-ajan asumisen volyymi on pieni. Koko seudulla vapaa-ajan asuntoja on noin 8 100 eli 6 % vakituisten asuntojen määrästä, mikä on vertailuseutujen pienin luku. Vaasan seudulla vapaa-ajan asumisen suhteellinen volyymi on koko maan keskiarvon yläpuolella. Koko seudulla vapaa-ajan asuntoja on noin 12 000 eli 22 % vakituisten asuntojen määrästä.

Kesämökkien määrä on pysynyt seuduilla melko stabiilina viime vuodet. Uusien vapaa-ajan asuntojen rakentaminen on vähentynyt koko maassa ja on vakiintunut noin 3 000 vapaa-ajan asunnon vuosittaiselle tasolle. Koronavuodet lisäsivät mökkirakentamista, mutta myönnetty rakennusluvat ovat jo laskeneet koko maassa vuoden 2019 tasolle. Lappeenrannan seudulla uusien vapaa-ajan asuntojen rakentaminen on laskenut tapaustutkimusseuduista eniten, 2000-luvun alun noin 120 mökin rakentamisesta on tultu alas noin 20 mökin vuosittaiselle tasolle.

Kesämökkien lisäksi vapaa-ajan asuntoina käytetään myös varsinaiseen asuntokantaan kuuluvia omakotitaloja, kerrostalo- ja rivitaloasuntoja sekä tyhjilleen jääneitä vanhoja maaseudun omakotitaloja. Osa uusista kakkosasunnoista rekisteröityy omakotitaloiksi eikä vapaa-ajan asunnoiksi. Tällöin ne ovat ympäri vuoden asuttavia ja muutettavissa helposti vakituiseksi asunnoksi elämäntilanteen muuttuessa. Lappeenrannan seudulla 2017–2021 valmistuneista omakotitaloista lähes 9 % oli ilman vakinaisia asukkaita vuonna 2022, mikä on suurempi osuus kuin muilla tapaustutkimusseuduilla (Vaasan seutu 5 %, Oulun seutu 4 %). Uusia omakotitaloja on ollut aiemminkin vailla vakinaisia asukkaita, mutta osuus on yleisesti hiukan kasvanut. Suuri osa näistä on todennäköisesti monipaikkaisessa käytössä. Ilmiö liittyy Lappeenrannan seudulla sen asemaan merkittävänä vapaa-ajanviettoalueena kotimaassa sekä venäläisten kiinteistöomistuksiin.



Kuva 30. Mökkien määrän kehitys 2015–2023 (yllä) ja mökkien suhde vakituisten asuntojen määrään 2015–2022 (alla) kolmella kaupunkiseudulla (Lähde: Tilastokeskus). Vuonna 2020 kesämökkien tilastoinnissa tapahtui muutos: vapaa-ajan asuntoina käytettävät asuinrakennukset, ns. ”mummonmökkit”, jäivät pois kesämökkikannasta ja vuokramökkit siirtyivät kesämökkikantaan.

Vapaa-ajan asuminen tuo seudulle merkittävästi osa-aikaisia asukkaita erityisesti niillä seuduilla, joilla vapaa-ajan asuntojen määrä on suuri. Lappeenrannan seudulla noin puolet niistä mökeistä, joilla on tieto henkilöomistajasta, on seudun ulkopuolella asuvien omistuksessa, mikä tarkoittaa koko mökkikannassa noin 7 000 vapaa-ajan asuntoa. Jos yhtä vapaa-ajan asuntoa käyttää keskimäärin noin neljä henkilöä, Lappeenrannan seudulla seudun ulkopuolisten vapaa-ajan asukkaiden määrä voi olla jopa noin 25 000–30 000 henkilöä. Vaasan seudulla seudun ulkopuolisten omistamien vapaa-ajan asuntojen osuus on noin 15 % ja seudun ulkopuolisten vapaa-ajan asukkaiden määrä noin 7 000 henkilöä. Oulun seudulla seudun ulkopuolisten omistamien vapaa-ajan asuntojen osuus on noin 9 % ja seudun ulkopuolisten vapaa-ajan asukkaiden määrä noin 3 000 henkilöä. Kaikilla kolmella seudulla seudun ulkopuolelta tulevien vapaa-ajan asukkaiden osuus on kasvanut viimeisen 20 vuoden aikana muutamalla prosenttiyksiköllä.

3.2.4 Työperäinen monipaikkaisuus ja etätyö

Seutukuntien välinen työssäkäynti on tapaustutkimusseuduista suhteellisesti vilkkainta Lappeenrannan seudulla, jossa 13 % alueella asuvista työllisistä käy työssä seutukunnan ulkopuolella (n. 4 500 työllistä). Eniten käydään töissä Imatran ja Helsingin seutukunnissa. Lappeenrannan seudulle tullaan töihin ylivoimaisesti eniten Imatran seutukunnasta. Oulun seutukunnassa työpaikkaomavaraisuus on hyvä ja seutukunnan ulkopuolella käy työssä 9 % alueella asuvista työllisistä (n. 9 500 työllistä). Työssäkäynti suuntautuu erityisesti Helsingin, Raahen ja Oulunkaaren seutukuntiin. Oulun seudulle tullaan eniten töihin Oulunkaaren seutukunnasta. Vaasan seutukunnassa työpaikkaomavaraisuus on korkea ja vain 8 % alueella asuvista työllisistä käy työssä seutukunnan ulkopuolella (n. 4 000 työllistä), useimmiten Seinäjoen seutukunnassa. Vaasan seutu on tapaustutkimusseuduista ainoa, jonne tulee enemmän työllisiä töihin seutukunnan ulkopuolelta kuin sieltä lähdetään muualle töihin. Ylivoimaisesti eniten Vaasan seutukuntaan tullaan töihin Seinäjoen seutukunnasta.

Lähiseuduilta tapahtuva pendelöinti edustaa päivittäistä monipaikkaisuutta. Pidemmillä etäisyyksillä työmatkoja ei tehdä päivittäin ja ne voivat vaatia erillisen työasunnon työpaikkakunnalla. Työperäisestä kakkosasumisesta ja kausityöstä ei saada alueellista tietoa. Harva hakee verotuksessa työasuntovähennystä, sillä työmatkavähennys voi olla taloudellisesti kannattavampi tai työasuntovähennyksen ehdot eivät täyty. Työperäisen kakkosasumisen potentiaalia seuduilla arvioitiin pitkien työmatkojen pohjalta (YKR 2024), joskin etätyömahdollisuudet vähentävät työasunnon tarvetta. Oulun seudulla on määrällisesti eniten potentiaalista työperäistä kakkosasumista, sillä seudun ulkopuolelta tuli vuonna 2022 seudulle töihin noin 3 700 henkilöä, joiden työmatka oli yli 150 km (lennontietä). Vaasan seudulla tällaisia potentiaalisia työperäisiä kakkosasujia oli 1 450 ja Lappeenrannan seudulla 1 040.

Henkilöliikennetutkimuksen (2016) mukaan noin 30 % pitkistä arkimatkoista (100–150 km) ovat työmatkoja mutta yli 250 km matkoista enää alle 15 %. Hyödyntäen henkilöliikennetutkimuksen tietoja, YKR-työmatkatietoja sekä monipaikkaisuutta ja päivämatkoja kuvaavia Telia Crowd Insights mobiilidata-aineistoja (Rannanpää ym. 2022) pystyttiin suuruusluokatasolla estimoimaan pitkien työmatkojen todellista toistuvuutta. Tämä ei kuitenkaan kerro työpaikalla fyysisesti tehtyjen työpäivien määriä, koska matkoihin liittyvää, esimerkiksi työasunnolla tapahtuvaa viipymää, ei pystytty arvioimaan. Lappeenrannan ja Helsingin välillä on vuoden YKR-työmatkatiedoissa 585 matkaa. Tällöin henkilön asuinpaikka on Lappeenrannassa ja työpaikka merkitty Helsinkiin. Kun Henkilöliikennetutkimuksen pitkien työmatkojen osuutta sovelletaan mobiilidatasta saatuihin Lappeenrannan ja Helsingin välisiin todellisiin matkamääriin siten että nämä matkat toteutuvat YKR-työmatkamäärillä vuoden työpäivinä, tarkoittaa se keskimäärin noin 0,47 matkaa viikossa eli noin kaksi matkaa kuukaudessa yhtä YKR-

työmatkaa kohti. Kaikilta kolmelta seudulta laskettuna ja matkojen pituuden mukaan, tämä tarkoittaa keskimäärin noin 2 matkaa kuukaudessa, jos matkan pituus on 100–150 kilometriä, 1,5 matkaa jos työmatkan pituus on 150–200 kilometriä ja noin 0,5 matkaa, jos työmatka yli 250 kilometriä.

3.2.5 Opiskelijoiden monipaikkaisuus

Opiskelun osuus monipaikkaisesta asumisesta on nykypäivänä pieni sen vuoksi, että opiskelijat voivat siirtää kotikuntansa opiskelupaikkakunnalle, ja hankkeessa tehdyn avoimen valtakunnallisen verkkokyselyn (N=953) perusteella suurin osa tekee näin. Kyselyn vastaajista 65 % (N=615) oli kotoisin eri paikkakunnalta kuin millä pääosin asuu opiskeluvuoden aikana. Heistä 91 % (N=570) oli vaihtanut paikkakunnan, jolla pääosin asuu opiskeluvuoden aikana, viralliseksi asuinkunnakseen. Vastaajat, jotka eivät olleet vaihtaneet opiskelupaikkakuntaansa viralliseksi asuinkunnakseen, nostivat syiksi useimmiten asumisen kokemisen väliaikaiseksi (57 %), kotikunnan kokemisen henkiseksi kotipaikaksi (48 %) sekä perhesyyt (43 %). Lisäksi muutaman vastaajan kotikunta antoi rahallista tukea kotikunnan säilyttämiseksi virallisena asuinpaikkana. Tuen suuruus vaihteli 200 eurosta 400 euroon vuodessa, tai luvassa oli suurempi stipendi valmistumisen jälkeen, jos oli koko opiskeluajan kirjoilla kunnassa. Huomattavan moni (34 %) virallisen asuinkuntansa opiskelujen myötä vaihtanut ei ollut tietoinen mahdollisuudesta jäädä kirjoille edelliseen kotikuntaansa.

Opiskeluajan asunto on siis yleensä vakituinen asunto, ja vierailut perheen ja sukulaisten luona monipaikkaista asumista. Kyselyssä vastaajia pyydettiin nimeämään enintään kolme paikkaa, joissa he yöpyvät tyypillisen opiskeluvuoden aikana. Näistä paikoista tunnistettiin asunto, jossa vastaaja pääosin opintojensa aikana asuu. Se pystyttiin tunnistamaan 911 vastaajan osalta. Vastaajat viettivät tässä asunnossa keskimäärin 299 yötä vuodessa, eli 82 % vuoden yöpymisistä. Vastauksissa oli jonkin verran seudullista vaihtelua. Kaikkein useimmin opiskeluihin käyttämäänsä asuntoa käyttivät yöpymiseen (331 yötä vuodessa, 91 %) Helsingin seudun vastaajat, jotka asuivat pääkaupunkiseudun ulkopuolella. Vähiten asunnossaan taas yöpyivät Joensuun seudun vastaajat (269 yötä vuodessa, 74 %). Elinvoimaiset kaupunkiseudut -hankkeen tapaustutkimusseuduista kaikkein eniten asunnossa viettivät öitä Oulun seudun vastaajat (315 yötä) ja vähiten Lappeenrannan seudun vastaajat (273 yötä). Vaasan seudun vastaajilla luku oli 279 (76 %). Opiskeluajaisen asunnon käyttöä lisääviksi tekijöiksi vastaajat tunnistivat kaikkein useimmin asunnon hyvän sijainnin, asuinympäristön viihtyisyyden, asunnon ominaisuudet (kuten sopivat tilat ja varustelu), taloudelliset syyt sekä seurustelu- tai kaverisuhteet. Opiskeluajaisen asunnon käyttöä vähentävistä tekijöistä taas merkittävä osa vastaajista ilmoitti, että mikään tekijä ei olennaisesti vähennä asunnossa vietettyä aikaa (43 %).

Opiskelijoiden monipaikkaisuuteen vaikuttaa opiskelun ohella myös työssäkäynti. Opiskelijakyselyn vastaajista suurin osa ilmoitti käyvänsä töissä opintojensa ohella. Sekä luku- että lomakausien aikana työskenteli 38 % kyselyn vastaajista, vain lomakausina 24 % ja vain lukukausina 17 %. Noin viidennes vastaajista (21 %) ei käynyt töissä. Vastaajista, jotka kävivät lukukausien aikana töissä ja vastasivat lisäkysymykseen viimeisimmän työpaikkansa sijaintikunnasta (N=510), 74 % ilmoitti työpaikkansa sijainneen samassa kunnassa, kuin missä he opiskeluvuoden aikana pääasiallisesti asuvat. Lomakausina työskentelevillä (N=562) osuus oli 55 %.

Opiskelijakyselyn perusteella voidaan arvioida, että Vaasan ja Oulun seuduilla asuu useita tuhansia opiskelijoita, jotka ovat kirjoilla seudun ulkopuolella, Lappeenrannan seudullakin yli tuhat. He eivät näy vakituksessa väestössä, mutta asuttavat asuntoja, jotka rekisterissä näyttäytyvät tyhjinä eli vailla vakinaisia asukkaita olevina.

3.2.6 Monipaikkaisuuden alueelliset erot ja tuleva kehitys

Monipaikkaisuus ja sen vaikutukset alueiden kestävyteen ja elinvoimaan vaihtelevat erilaisten paikkojen ja alueiden välillä. Erilaiset monipaikkaisuuden muodot ovat eri tavalla merkittäviä esimerkiksi maaseudulla ja kaupungeissa. Koska monipaikkaisuus ja sen vaikutukset näyttäytyvät erilaisina eri kunnissa ja alueilla, tulisi paikallisten kehittämistoimien perustua paikkaperustaiseen tietoon ilmiöstä.

Karkeana yhteenvetona aiempien tutkimusten pohjalta voidaan todeta, että vapaa-ajan monipaikkaisuus, kuten vapaa-ajan asuminen ja matkailu, lisäävät erityisesti maaseutualueilla aikaansa viettävien määrää, minkä ohella maaseudun kannalta merkittäviä monipaikkaisuuden ilmiöitä ovat esimerkiksi kausityö, monipaikkainen hoiva sekä metsien, maan ja kiinteistöjen etäomistus. Vapaa-ajan asunnot sijaitsevat pääosin maaseutualueilla ja niiden omistajat ja käyttäjät ovat yhä suuremmassa määrin asuvat kaupunkialueilla. On arvioitu, että vapaa-ajan asumisen vuoksi Suomessa vietetään vuosittain noin 175 000 henkilövuotta jossain muussa kunnassa kuin omassa asuinkunnassa (Rannanpää ym. 2022). Pääosin ajankäyttö siirtyy kaupunkialueilta maaseudulle. Tämä on noin 3,2 prosenttia kaikesta suomalaisten ajankäytöstä.

Kaupunkialueilla monipaikkaisuuden vaikutukset eivät liity niin vahvasti vapaa-ajan viettoon, vaan kaupunkeihin keskittyy hyvin monenlaista monipaikkaisuutta. Työ- ja opiskelupaikkojen keskittyessä kaupunkialueille, myös näihin liittyvä tarve monipaikkaiseen asumiseen näkyy erityisesti kaupungeissa. Työperäinen kakkosasuminen aiheuttaa kuitenkin vuosittain noin 23 000 henkilövuoden verran siirtymää kuntien välillä (Rannanpää ym. 2022). Ajankäytön osalta voittajia ovat pääasiassa kaupunkimaiset kunnat, mutta jossain määrin myös esimerkiksi matkailu- ja kaivosteollisuuspaikkakunnat. Työn ja opiskelun ohella kaupunkeihin suuntautuu paljon myös matkailua ja kaupunkilaisten monipaikkaisiin asumisjärjestelyin vaikuttavat monet sosiaaliset syyt.

Paikkariippumaton etätyö vähentää tarvetta työperäiseen monipaikkaiseen asumiseen sekä päivittäiseen pendelöintiin. Tämän vuoksi etätyö vaikuttaa erityisesti päivittäiseen monipaikkaisuuteen. Etätyö lisää päivittäistä ajankäyttöä suurimpien kaupunkien kehyskunnissa ja läheisellä maaseudulla ja vähentää päiväväestön määrää suurissa kaupungeissa. Työskentely vapaa-ajan asunnoilta käsin lisää myös maaseutualueilla vietettyä aikaa (Rannanpää ym. 2022).

Aiempien tutkimusten perusteella arvioidaan, että monipaikkaisuus tulee todennäköisesti jonkin verran lisääntymään tulevaisuudessa. Erityisesti vapaa-ajan viettoon liittyvä monipaikkainen asuminen kiinnostaa suomalaisia, lähes 40 % haluaisi uuden kakkosasunnon (DeCarbon-Home -kysely 2022). Eniten toivotaan ympärivuoden asuttavaa vapaa-ajan asuntoa maaseudulla, mutta myös kakkosasuntoa ulkomailla, kesäasuttavaa mökkiä maaseudulla tai vapaa-ajan asuntoa kaupungissa. Vapaa-ajan asunnolla myös halutaan tehdä aiempaa useammin etätöitä (Työelämägallup 2023). Toisaalta väestön kaupungistuminen tulee todennäköisesti lisäämään jonkin verran vapaa-ajan asuntojen käyttöä, sillä kaupungeissa asuvat viettävät enemmän aikaa mökeillä (Strandell ym. 2020). Vapaa-ajan asumisen ajankäyttö kasvaa erityisesti Etelä-Suomessa, heijastaen vakituisen asumisen painopisteen muutosta kasvukeskuksiin (Rannanpää ym. 2022). Osa vapaa-ajan asumisen volyymin kasvusta voi suuntautua vuokrattaviin vapaa-ajan asuntoihin.

Kotitalouksien omien toiveiden ohella monipaikkaisen asumisen tulevaisuuteen vaikuttavat monet eri tekijät, kuten etätyön ja digitalisaation kehitys, väestörakenteen ja elämäntapojen muutokset, ilmastonmuutos, turvallisuustilanne ja muutokset palveluiden tarjonnassa, kuten sote-palveluissa. Taulukossa 3 on aiemman tutkimuksen pohjalta eritelty näitä monipaikkaisuuden tulevaisuuden kehitykseen vaikuttavia trendejä, joilla voi olla sekä monipaikkaisuutta lisäävä tai vähentävä vaikutus.

Taulukko 3. Monipaikkaisuuteen vaikuttavat trendit

	Lisää monipaikkaisuutta	Vähentää monipaikkaisuutta
Etätyö ja paikka-riippumaton työ	Etätyön lisääntyminen muuttaa liikkumistarpeita ja asumisen preferenssejä (T, V, S) Työnteon paikat moninaistuvat: koti, vapaa-ajan asunto, etätyö- ja co-working-tilat, matkakohteet (T, V, S) Yhä useammat työnantajat tarjoavat mahdollisuuksia monipaikkaiseen työhön (T, V, S) Etätyömatkailun ja diginomadismin yleistyminen tuovat etätyöntekijöitä myös matkailullisesti houkutteleviin kohteisiin (T, V)	Etätyö voi vähentää päivittäistä monipaikkaisuutta ja keskustojen elävyyttä, jos etätyötä tehdään kotona. (T) Työntekoa varten ei tarvita välttämättä hankkia kakkosasuntoa, jos työt voidaan tehdä kotoa käsin (T) Etätyö voi mahdollistaa myös pysyvästi kakkosasunnolle muuttamisen, jolloin kaupunkiasunnosta voidaan luopua. (V)
Digitalisaatio, monipaikkaisten palvelut ja osallistuminen	Etätyö- ja co-working-tilojen tarjoaminen ja tietoliikenneyhteyksien kehitys parantavat etätyömahdollisuuksia (T) Jakamistalouden alustat lisäävät mahdollisuuksia tilapäiseen majoitukseen eri paikoissa ja toisaalta oman asunnon vuokraamiseen silloin kuin itse ei vietetä aikaa siellä (T, V, S) Mahdollisuus palvelujen käyttöön etänä (esim. terveyspalvelut), lisää mahdollisuuksia viettää aikaa kodin ulkopuolella (V, S) Julkisten palveluiden käytön mahdollistaminen ei-vakituisille asukkaille (esim. koulu, päivähoido, terveyspalvelut) (T, V, S) Monipaikkaisten asukkaiden huomioon ottaminen paikallisissa yhteisöissä sekä osallistumismahdollisuuksien parantaminen esim. etäyhteyksillä (V)	Mahdollisuus hoitaa asioita etänä vähentää asiointiin liittyvää monipaikkaisuutta (esim. kiinteän omaisuuden hoito etänä) (M)
Väestörakenteen muutokset	Eläkeikäiset ja ikääntyvät, 50–75-vuotiaat, ovat aktiivisimpia mökkeilijöitä. Ikääntymisen painopiste on kuitenkin siirtynyt jo yli 75-vuotiaiden määrän kasvuun, joten väestön ikääntymisen mökkeilyä lisäävä vaikutus on tulevaisuudessa pieni. (V) Väestön ikääntyminen lisää myös tilapäisen palveluasumisen ja laitoshoidon tarvitsevien määrää (M) Yksinasuvien kotitalouksien määrä lisääntyy, mikä voi lisätä myös parisuhteisiin liittyvää moni-	Väestön ikääntyminen vähentää lopulta vapaa-ajan asumista, kun ikääntyminen lisää haasteita mökin käytölle (V) Ulkomaalaistaustaisen väestön osuus kasvaa, ja jos he eivät omaksu suomalaista mökkeilykulttuuria, mökkeilevän väestön määrä alkaa laskea. (V)

	Lisää monipaikkaisuutta	Vähentää monipaikkaisuutta
	paikkaisuutta sekä hoivaan liittyvää monipaikkaisuutta (S) Maahanmuuton lisääntyminen lisää rajat ylittävää monipaikkaisuutta ja liikkumista, kun yhteydet aiempaan kotimaahan halutaan säilyttää (V, S)	Yksinasuvien osuus kasvaa ja heidän kiinnostuksensa perinteiseen vapaa-ajan asumiseen voi olla pariskuntia vähäisempää (V)
Sote-palveluiden saatavuus	Ikääntyvän väestön hoivaan liittyvät tarpeet lisäävät kauempana asuvien omaisten käyntejä ja osa-aikaista asumista omaisten kotiseudulla (S)	Etäisyyksien piteneminen lähimpään sote-palvelupisteeseen vähentää ikääntyvän mökkiväestön halukkuutta viettää aikaa vapaa-ajan asunnolla (V)
Kaupungistuminen ja asumispreferenssit	Väestön kaupungistuminen lisää jonkin verran vapaa-ajan asuntojen käyttöä. Vapaa-ajan asumisen ajankäyttö kasvaa erityisesti Etelä-Suomessa, heijastaen vakituisen asumisen painopisteen muutosta. Osa volyymin kasvusta voi suuntautua vuokrattaviin vapaa-ajan asuntoihin. (V) Kaupungistumisen rinnalla maaseudun harvaan asuttujen alueiden ja taajamien rakennuskantaa siirtyy vakituisesta asumisesta vapaa-ajan käyttöön tai jää kokonaan tyhjäksi (V, M) Kaupungistumisen myötä maaseudun metsä-, maa- ja kiinteistöomaisuudet siirtyvät kaupunkilaisten omistukseen (M) Kiinnostus asumisväljyyteen, luonnonläheisyyteen ja sukulaisten lähellä asumiseen voivat korostua asumisen preferensseissä, jos työpaikan läheisyys menettää merkitystään etätöön myötä (V, S)	Väestön keskittyminen Etelä-Suomen kasvukolmion alueelle pidentää mökkimatkoja, jolloin suurista kaupungeista hyvin syrjään jäävät vapaa-ajan asunnot voivat jäädä vähälle käytölle, elleivät ne sijaitse erityisen vetovoimaisilla alueilla. (V)
Elämän-, kulutus- ja vapaa-ajanviettotavat	Monipaikkainen elämä kiinnostaa. Lähes 40 % suomalaisista haluaisi uuden kakkosasunnon. Eniten toivotaan ympärivuoden asuttavaa vapaa-ajan asuntoa maaseudulla, mutta myös kakkosasuntoa ulkomailla, kesäasuttavaa mökkiä maaseudulla tai vapaa-ajan asuntoa kaupungissa. Vapaa-ajan asunnolla halutaan tehdä aiempaa useammin etätöitä. (V) Nuoremmat sukupolvet ovat tottuneet aiempia liikkuvampaan elämäntapaan ja laajempiin vapaa-ajan viettomahdollisuuksiin (V) Yleinen varallisuuden kasvu on pitkällä aikavälillä lisännyt mahdollisuuksia monipaikkaisuuteen ja liikkuvaan elämäntapaan. Yhden asunnon sijaan on	Matkailun lisääntyminen ja vapaa-ajanviettotapojen moninaistuminen voivat vähentää vapaa-ajan asunnoilla vietettyä aikaa ja kiinnostusta ylläpitää vapaa-ajan asuntoa, vaikka monipaikkaisuus itsessään lisääntyisi (V) Asumis-, rakentamis- ja liikkumiskustannusten nousu voi vähentää kakkosasumista ja liikkumista asuntojen välillä (V, T, S) Varallisuuserojen kasvu voi vähentää pienituloisten kotitalouksien mahdollisuuksia vapaa-ajan asumiseen ja matkailuun (V)

	Lisää monipaikkaisuutta	Vähentää monipaikkaisuutta
	varaa ylläpitää useita eri asuntoja ja viettää aikaa eri paikoissa. (V)	
Kakkosasuntojen varustelu	Vapaa-ajan asuntojen muuttuminen ympärivuotiseksi ja aiempaa varustellummiksi kakkosasunnoiksi lisää niiden käyttöastetta (V) Kuntien välillä on eroja suhteessa vapaa-ajan asuntojen rakennuslupien, poikkeuslupien ja käyttö-tarkoituksen muutosten käsittelyyn ja myöntämiseen (V)	Kuntien välillä on eroja suhteessa vapaa-ajan asuntojen rakennuslupien, poikkeuslupien ja käyttötarkoituksen muutosten käsittelyyn ja myöntämiseen (V)
Ilmastonmuutos, luontokato ja ympäristö-politiikka	Ympäristötietoisuus lisää kiinnostusta kestävään matkailuun ja vapaa-ajan viettoon kotimaassa ja lähialueilla (V) Mahdollinen lentovero voi lisätä kotimaan mökkeilyä ja matkailua (V) Ympäristön ja ilmaston muutokset Etelä- ja Keski-Euroopassa lisäävät Suomen houkuttelevuutta vapaa-ajan asumisen ja matkailun kohteena (mm. lumivarmuus, viileys, vakaammat sääolot) (V)	Huoli ympäristövaikutuksista voi vähentää kiinnostusta vapaa-ajan asumiseen ja matkailuun (V) Ympäristöverot voivat nostaa energian ja materiaalien hintaa ja siten monipaikkaisen asumisen ja liikkumisen kustannuksia (V, T, S) Ympäristönmuutokset voivat vähentää vapaa-ajan asumisen houkuttelevuutta ainakin paikallisesti (esim. vesien tilan muutokset) (V)
Turvallisuustilanne	Kansainvälisen turvallisuustilanteen heikentyminen lisää mökkeilyä ja matkailua kotimaassa, kuten COVID19-pandemian aikana (V) Suomi voidaan kokea turvallisena kohteena matkailulle ja monipaikkaiselle asumiselle verrattuna muihin vastaaviin kohteisiin (V) Kansainväliset kriisit lisäävät turvapaikanhakijoiden määrää (M)	Kansainvälisen turvallisuustilanteen heikentyminen vähentää valtion rajat ylittävää monipaikkaisuutta, itärajan läheisyydessä etenkin venäläistä kausiväestöä. (V)

Taulukossa on merkitty kirjainsymbolein ne monipaikkaisuuden muodot, mihin kukin trendi vaikuttaa (T=työ ja opiskelu, V=vapaa-aika, S=sosiaaliset syyt, M=muista syistä johtuva monipaikkaisuus) (Lähteet: Strandell ym. 2020; Strandell & Nyberg 2023; Työelämägallup 2023; Rannanpää ym. 2022; Maanmittauslaitos 2023; Kattilakoski & Pitkänen 2024; Kattilakoski ym. 2023; Pitkänen & Strandell 2018; Pitkänen ym. 2019; Pitkänen & Hannonen 2024).

3.3 Asuntokannan ja monipaikkaisuuden hallinta

3.3.1 Tyhjät asunnot ja asuntokannan todellinen käyttö

Asumisen koko kanta muodostuu varsinaisesta asuntokannasta, asuntokannan ulkopuolella olevista omakotitaloista, kesämökkikannasta ja kaupallisesta majoituskannasta (kuva 31). Varsinainen asuntokanta on koko maassa noin 3,2 miljoonaa asuntoa. Niistä noin 88 % on vakinaisesti asuttu ja 12 % ilman vakinaista asukasta (Tilastokeskus 2024). Kummankin kategorian sisällä on kuitenkin yhä enemmän osa-aikaisessa käytössä olevia asuntoja.

Noin 140 000 omakotitaloa jää varsinaisen asuntokannan ulkopuolelle, koska ne ovat olleet pitkään tyhjiillään, niihin ei kohdistu huoneistoja, niiden ominaisuustiedot ovat puutteellisia tai muista syistä. Tilastokeskus pyrkii kuitenkin tulevaisuudessa huomioimaan tilastoinnissa myös nämä nykyisin puuttuvat rakennukset ja asunnot sekä arvioimaan niiden todellista käyttöä esimerkiksi sähkönkulutustietojen avulla.

Merkittävä osa monipaikkaisesta asumisesta kohdistuu kesämökkikantaan (n. 510 000 mökkiä koko maassa; Tilastokeskus 2024), mutta myös kaupallinen majoituskanta (n. 73 000 huonetta vähintään 20 vuodepaikkaa sisältävissä majoitusliikkeissä koko maassa; Tilastokeskus 2024) mahdollistaa kausitaista tai säännöllistä majoittumista.

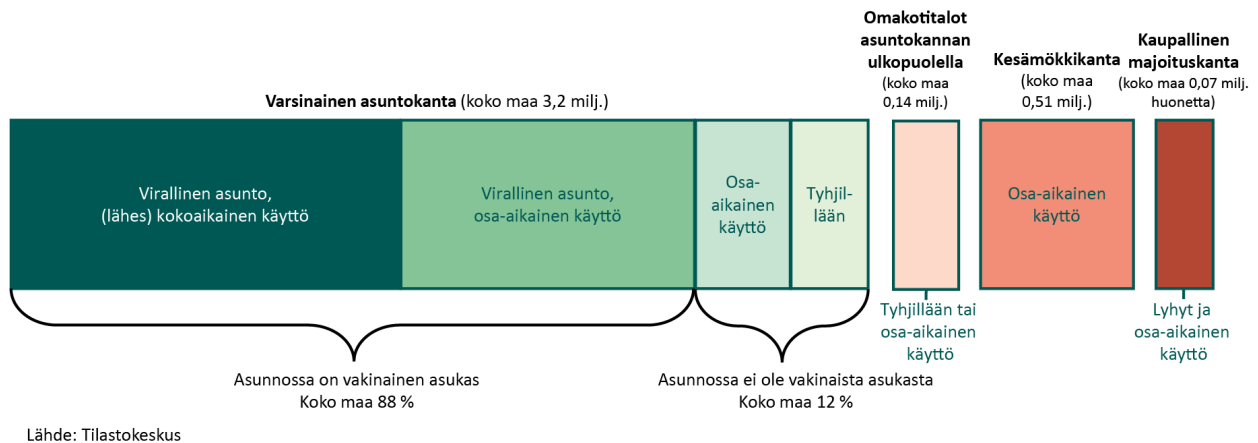
Tapaustutkimusseuduista kesämökkikannan osuus koko asumisen kannasta on suurin Lappeenrannan seudulla, vailla vakinaisia asukkaita olevien asuntojen osuus on suurin Vaasan seudulla ja vakinaisesti asuttujen asuntojen osuus Oulun seudulla (kuva 32).

Asuntojen määrä kasvaa koko maassa nopeammin kuin asuntokuntien määrä, jolloin yhä suurempi määrä asuntoja jää vaille vakinaisia asukkaita. Koko maassa näiden nk. tyhjien asuntojen osuus on kasvanut varsinaisessa asuntokannassa 7 %:sta 12 %:iin vuosina 1989–2022 (Tilastokeskus 2024). Jos asuntokannassa huomioidaan myös ne pientalot, joihin ei kohdistu huoneistoja tai jotka ovat olleet yli 15 vuotta tyhjiillään, tyhjien asuntojen osuus nousee jopa 17 %:iin (RHR 2024).

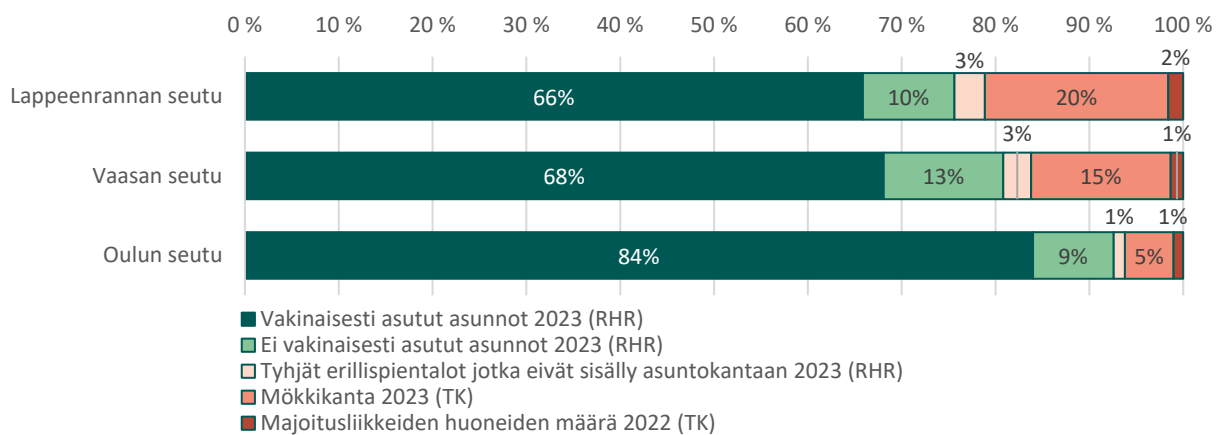
Tyhjien asuntojen suuri osuus asuntokannasta hankaloittaa asumisen suunnittelua ja ennakointia, koska todellisesta käytöstä ei ole tietoa ja vapautumista markkinoille vakituiseen käyttöön on mahdotonta ennakoida. Merkittävää osaa näistä virallisesti tyhjiistä asunnoista käytetään todellisuudessa monipaikkaiseen asumiseen. Osa-aikaisen käytön motiivi voi olla esim. vapaa-ajan asunto, työasunto, opiskelija-asunto tai lyhytaikainen vuokra-asunto (esim. Airbnb). Asunto voi jäädä tyhjilleen myös, kun ikääntynyt omistaja on hoitokodissa, jos asuntoa ei myydä tai vuokrata. Vanhoista tyhjilleen jääneistä maaseudun omakotitaloista todennäköisesti melko suurta osaa käytetään vapaa-ajan asuntoina (Sikiö ym. 2014). Omakotitalojen lisäksi myös kerros- ja rivitaloissa on yhä enemmän tyhjiä asuntoja ja osa-aikaista käyttöä. Vakinaistenkin asuntojen käyttöaste laskee kakkosasuntojen käytön yleistyessä, kun virallisessa asunnossa vietetään vähemmän aikaa. Tällä on vaikutuksia erityisesti kaupungeissa, joissa todellisen väestön oheneminen voi vähentää keskustojen ja asuinalueiden elävyyttä ja palvelujen kysyntää.

Vailla vakinaista asukasta olevien asuntojen todellisen käytön selvittäminen on hankalaa muutoin kuin kysymällä asuntojen omistajilta, sillä rekisteripohjaisesti todellisesta käytöstä ei saada tietoa. Mobiilidatan avulla voidaan selvittää, kuinka paljon alueella on ihmisiä rekisteriväestöön verrattuna, mutta maantieteellisesti kovin tarkalle tasolle ei päästä, eikä oleskelun motiiveista saada tietoa.

Tyhjien asuntojen analyysi toteutettiin DVV:n Rakennus- ja huoneistorekisterin perusteella (RHR 2024). Asuntokanta rajattiin kahdella eri tavalla. Ensimmäisessä rajauksessa käytettiin saman tyyppisiä kriteereitä kuin Tilastokeskuksen virallisessa asuntokannassa. Toisessa, laajemmassa rajauksessa mukaan otettiin myös viralliseen asuntokantaan kuulumattomat asuinrakennukset. Ne ovat lähinnä omakotitaloja, joihin ei kohdistu huoneistoja tai jotka ovat olleet tyhjiillään yli 15 vuotta. Tyhjien asuntojen tarkastelussa mukana



Kuva 31. Asumisen koko kanta ja käyttö koko maassa (Lähde: Tilastokeskus).

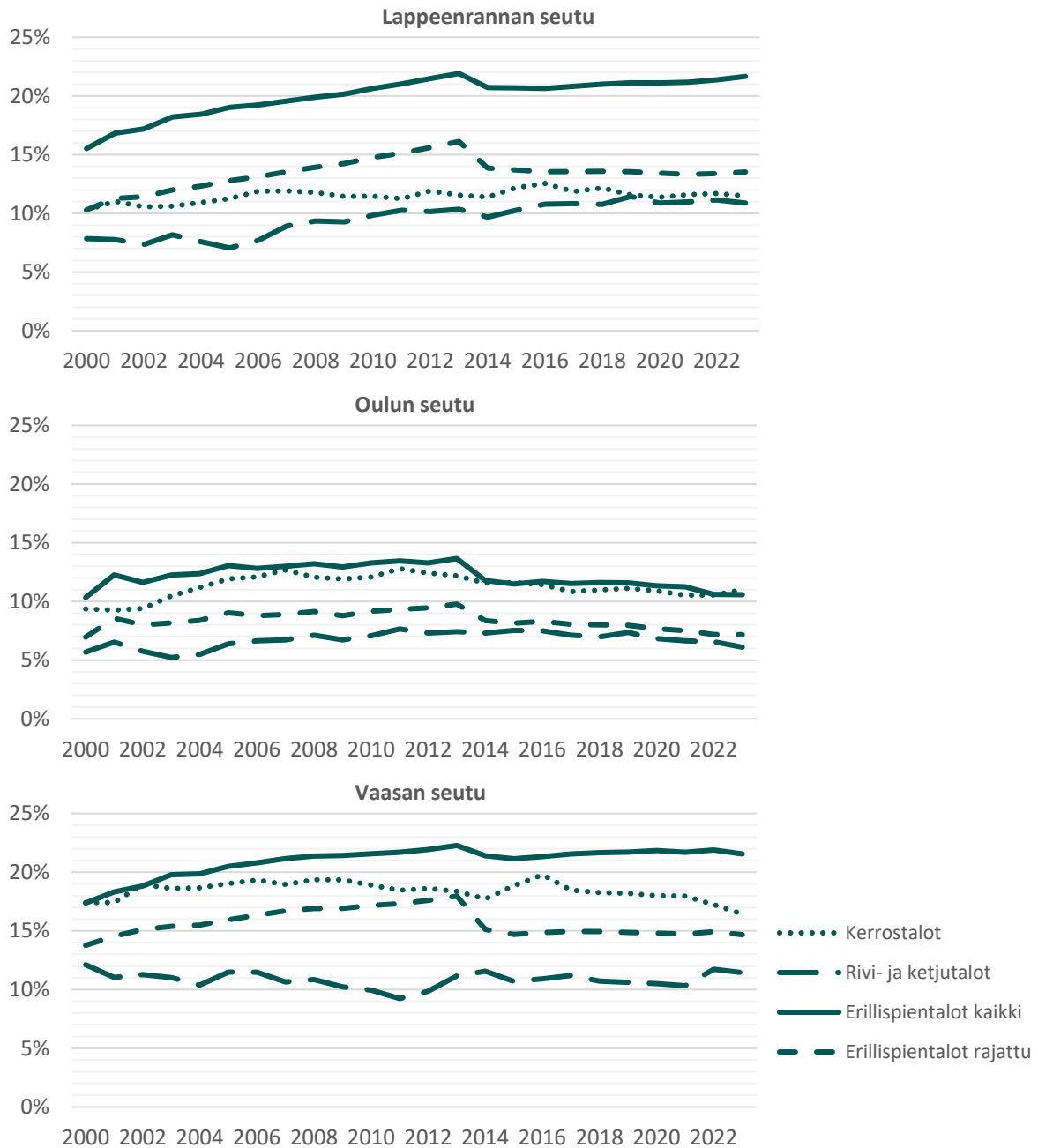


Kuva 32. Asumisen koko kanta kaupunkiseuduilla (Lähteet: RHR ja Tilastokeskus).

ovat vain asuinrakennukset, sillä muissa kuin asuinrakennuksissa huoneistotieto on epävarmempaa ja tyhjien osuus suuri.

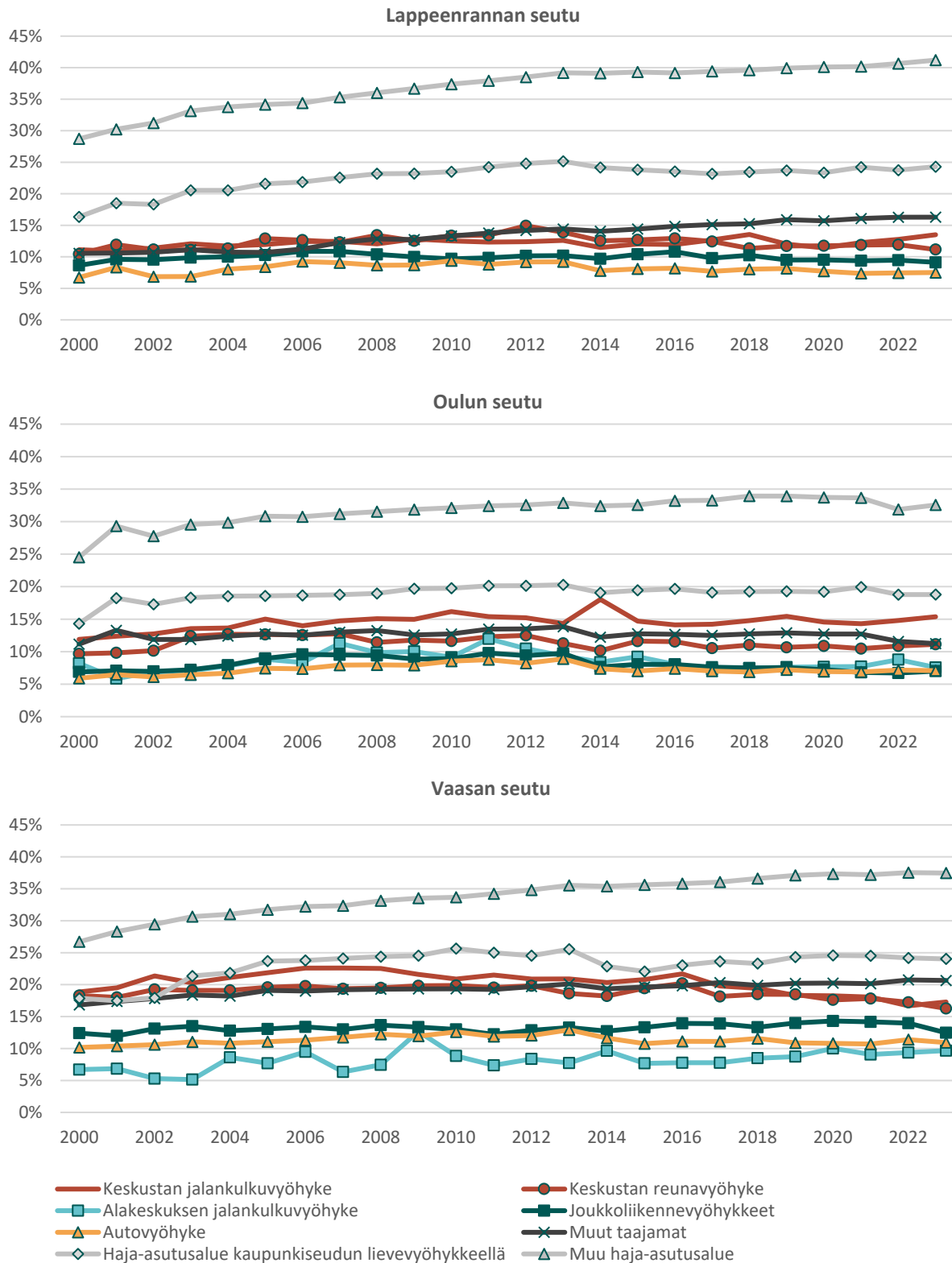
Vaasan seudulla tyhjien asuntojen osuus asuinrakennuksissa oli 15 % vuonna 2023 ja kaikki omakotitalot huomioiden 18 %, mikä on jonkin verran suurempi osuus kuin koko maassa keskimäärin (13/16 %). Lappeenrannan seudulla tyhjien asuntojen osuus oli 12/16 % ja Oulun seudulla 9/10 %. Suppeammassa asuntokantarajauksessa tyhjien asuntojen osuus on suurin kerrostaloissa Oulun ja Vaasan seudulla ja erillispientaloissa Lappeenrannan seudulla, mutta kaikki omakotitalot huomioiden tyhjien osuus nousee erillispientaloissa huomattavasti (kuva 33). Tyhjien omakotitalojen osuus on myös kasvanut Lappeenrannan ja Vaasan seuduilla 2000-luvulla, mutta ei Oulun seudulla. Suurin osa tyhjenevistä omakotitaloista sijaitsee haja-asutusalueella.

Vaasan seudulla korkeampaa tyhjien asuntojen osuutta selittää erityisesti poikkeuksellisen suuri tyhjien kerrostaloasuntojen osuus, 16 % (koko maassa 13 %, Lappeenrannan seudulla 12 %, Oulun seudulla 11 %). Osuus on kuitenkin laskenut vuodesta 2017 lähtien. Vaasassa on lähes 4 000 tyhjää kerrostaloasuntoa, jotka eivät ole markkinoilla vuokrattavissa tai myytävänä. Opiskelijakyselyn mukaan 23 % Vaasassa opiskelevista vastaajista on kirjoilla seudun ulkopuolella, mutta heillä on kuitenkin asunto Vaasan seudulla. Vaasan seudulla on kokonsa nähden poikkeuksellisen paljon opiskelijoita. Kyselyn perusteella arvioituna Vaasan seudulla asui reilu 5 000 opiskelijaa, jotka eivät näy väestörekisterissä. Tämä on suurempi määrä kuin Oulun ja Lappeenrannan seuduilla. Kyselyn seutukohtaiset vastaajamäärät olivat melko pieniä, mutta tulos viittaa siihen, että muualla kirjoilla olevien opiskelijoiden suuri määrä selittäisi Vaasan tyhjien kerrostaloasuntojen suurta osuutta ja että asunnot ovat todellisuudessa pääosin opiskelijoiden käytössä.



Kuva 33. Tyhjien eli vailla vakinaista asukasta olevien asuntojen osuus asuinrakennuksissa talotyypeittäin kolmella kaupunkiseudulla 2000–2023 (Lähde: RHR). Erillispientalot on laskettu kahdella tavalla: laajalla rajauksella kaikki mukaan ottaen (Erillispientalot kaikki) sekä suppealla rajauksella eli vain varsinaiseen asuntokantaan kuuluvat pientalot (Erillispientalot rajattu). Vuonna 2014 pysyvän rakennustunnuksen käyttöönoton yhteydessä rakennus- ja huoneistorekisteriin tehtiin päivityksiä, jossa etenkin pitkään tyhjiillään olleita omakotitaloja poistui kannasta, mikä aiheuttaa epäjatkuvuutta aikasarjaan. ”Erillispientalot rajattu” -luokasta on lisäksi poistettu yli 15 vuotta tyhjiillään olleet rakennukset vuodesta 2015 lähtien.

Vyöhykkeittäin tarkasteltuna tyhjien asuntojen osuus on ylivoimaisesti suurin haja-asutusalueella kaikilla tapaustutkimusseuduilla, ja osuus kasvoi etenkin 2000-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä (kuva 34). Lappeenrannan seudulla tyhjien asuntojen osuus haja-asutusalueella lievelyöhykkeen ulkopuolella on jopa 41 % kaikki omakotitalot huomioiden. Varsinaisen asuntokannan rajauksella vastaava osuus on 24 %. Vaasan seudun haja-asutusalueella tyhjien osuus on 37 % (24 %) ja Oulun seudulla 33 % (20 %). Tyhjien asuntojen osuus on pienin alakeskuksissa, autovyöhykkeellä ja joukkoliikennevyöhykkeellä, joissa tyhjien osuudet jäivät pääsääntöisesti alle 10 prosentin, Vaasan seudulla hiukan yli.



Kuva 34. Tyhjen eli vailla vakinaista asukasta olevien asuntojen osuus asuinrakennuksissa vyöhykkeittäin kolmella kaupunkiseudulla 2000–2023 (Lähde: RHR). Tässä on käytetty laajaa asuntokantaraajausta eli kaikki erillispientalot ovat mukana. Vuonna 2014 pysyvän rakennustunnuksen käyttöönoton yhteydessä rakennus- ja huoneistorekisteriin tehtiin päivityksiä, jossa etenkin pitkään tyhjiillään olleita omakotitaloja poistui kannasta, mikä aiheuttaa epäjatkuvuutta aikasarjaan.

3.3.2 Kestävän monipaikkaisuuden edistäminen ja monipaikkaisuuden hallinta

Kestävyyttä tarkasteltiin tässä hankkeessa niin alueiden elinvoiman kuin sosiaalisen ja ekologisen kestävyyden näkökulmasta. Kestävän monipaikkaisuuden edistäminen ja ilmiön hallinta edellyttävät tietopohjaa monipaikkaisuuden ilmenemisestä omalla alueella. Tarkastelu keskittyi erityisesti kolmeen monipaikkaisuuden muotoon, joilla tunnistettiin olevan potentiaalisia vaikutuksia kohdealueilla: vapaa-ajan asuminen, työperäinen monipaikkaisuus (ml. etätyö) ja opiskeluun liittyvä monipaikkaisuutta (taulukko 4).

Aiemmassa tutkimuksessa on tunnistettu erilaisia monipaikkaisuuden tuomia haasteita alueiden elinvoimalle. Esimerkiksi vapaa-ajan monipaikkaisuus lisää palveluiden kysynnän kausivaihtelua ja mahdollisesti myös infrastruktuurin ylläpitoon liittyviä kustannuksia liikennejärjestelmän ja yhdyskuntainfran osalta. Työperäinen monipaikkaisuus voi vastaavasti tarkoittaa, ettei omalta alueelta löydy riittävästi työvoimaa ja alue on riippuvainen muualta tulevasta työvoimasta tai kausityöntekijöistä. Sosiaalisen kestävyyden osalta keskeinen haaste liittyy monipaikkaisten asukkaiden sitoutumiseen ja kiinnittymiseen paikkakunnalle ja paikkakunnan yhteisöihin. Ekologisen kestävyyden osalta monipaikkaisuus lisää liikkumisen ja asumisen energiankulutuksen päästöjä, rakennettua maa-alaa ja luonnonvarojen kulutusta.

Monipaikkaisuudella on tunnistettu olevan alueiden kannalta myös monia hyötyjä. Esimerkiksi vapaa-ajan asuminen tuo kysyntää tavaroille ja palveluille sekä kiinteistöverotuloja, mikä lisää tuloja aluetalouteen. Erilaiset monipaikkaisten ryhmät lisäävät alueiden vireyttä, tuovat kysyntää asunto- ja rakennuskannalle ja voivat auttaa ylläpitämään rakennettua ympäristöä ja palveluita. Vapaa-ajan asumisella on todettu olevan jopa kansanterveydellisiä vaikutuksia, sillä ajan viettäminen mökillä lisää ihmisten fyysistä aktiivisuutta ja tuo terveydelle hyödyllisiä luontokontakteja. Aiemmissa tutkimuksissa on tarkasteltu pääasiassa vapaa-ajan asumisen ja työperäiseen monipaikkaisuuden vaikutuksia, opetiloista on olemassa vähemmän aiempaa tutkimusta.

Taulukko 4. Monipaikkaisuuden haasteita ja hyötyjä

	Elinvoimaan liittyviä haasteita	Sosiaaliseen kestävyyteen liittyviä haasteita	Ekologiseen kestävyyteen liittyviä haasteita	Monipaikkaisuuden hyötyjä
Vapaa-ajan monipaikkaisuus	Palveluiden kysynnän kausivaihtelu Infrastruktuurin ylläpitoon liittyvät kustannukset	Paikkakuntaan ja yhteisöön kiinnittyminen Suuri kausivaihtelu ja paikallisten yhteisöjen toiminnan riippuvaisuus henkilöistä, jotka viettävät alueella vain osan aikaa Paikallisten palveluiden ruuhkautuminen (esim. terveyspalvelut) ja kausittaiset hinnant vaihtelut	Vapaa-ajan asuminen lisää liikkumiseen, asumisen energiankulutukseen ja muuhun kulutukseen liittyviä päästöjä Lisää rakennettua maa-alaa ja infrastruktuuria vakituisen asutuksen ulkopuolella Suorat paikalliset ympäristövaikutukset esim. rantojen	Vapaa-ajan asuminen tuo kysyntää tavaroille ja palveluille ja monipuolistaa elinkeinorakennetta Kiinteistöverotulot Vapaa-ajan asukkaat lisäävät yhteisön sosiaalista pääomaa ja vireyttä Väestöään muuten menettävien alueiden

Elinvoimaan liittyviä haasteita		Sosiaaliseen kestäväyyteen liittyviä haasteita	Ekologiseen kestäväyyteen liittyviä haasteita	Monipaikkaisuuden hyötyjä
		Vapaa-ajan asukkaiden ja paikallisten asukkaiden väliset ristiriidat liittyen esim. elinkeinoihin, maisemaan ja asuntotarpeisiin	sulkeutuminen, maisemavaikutukset, elinympäristöjen pirstoutuminen, vesistövaikutukset)	rakennuskantaan kohdistuva kysyntä Kulttuurimaisemien ylläpito Paikallisiin luonnon-suojelutoimiin osallistuminen Vapaa-ajan asuminen ylläpitää erityisesti kaupunkilaisten suomalaisten luontosuhdetta, ja lisää kansanterveyttä
Työperäinen monipaikkaisuus	Etätyö vähentää työpaikkavaltaisten alueiden palveluiden kysyntää (esim. lounasruokailu, kahvilat) Elinkeinojen riippuvuus muualta tulevasta työvoimasta ja työperäisten kakkosasukkaiden heikompi sitoutuminen työpaikkaan/paikkaan	Etätyö voi vaikuttaa negatiivisesti työyhteisöjen yhteisöllisyyteen Etätyö voi vähentää alueella aikaansa viettävien määrää, kun tarve työperäiseen kakkosasumiseen poistuu Työperäinen kakkosasuminen: yhteisöön ja paikkaan kiinnittyminen vaikeutuu arjen jakautuessa eri paikkakunnille (harrastusryhmät, kolmannen sektorin toiminta)	Etätyö lisää tarvetta väljempään asumiseen ja lisää rakentamispainetta luonnonalueille Työperäinen kakkosasuminen voi lisätä liikkumisen sekä asumisen päästöjä Työperäisten asuntojen kysyntä voi asettua kilpailuasemaan vakituisten asukkaiden asuntotarpeiden kanssa (esim. opiskelijat)	Etätyö voi lisätä suurten kaupunkiseutujen ulkopuolisten alueiden houkuttelevuutta asuinpaikkana Etätyö voi vapauttaa asukkaille aikaa osallistua paikallisyhteisön toimintaan ja lisätä siten paikallisten palveluiden käyttöä ja yhteisöllisyyttä Työperäinen kakkosasuminen voi mahdollistaa työvoiman saatavuuden vastaanottavilla alueilla ja asukaspohjan säilyttämisen lähtevillä alueilla Työperäinen kakkosasuminen voi lisätä kysyntää asunnoille, joilla muuten olisi vähän käyttöä/kysyntää

	Elinvoimaan liittyviä haasteita	Sosiaaliseen kestäväyyteen liittyviä haasteita	Ekologiseen kestäväyyteen liittyviä haasteita	Monipaikkaisuuden hyötyjä
				Etätyö voi vähentää liikkumisen tarvetta ja päästöjä sekä toimistotilojen tarvetta ja energiankulutusta
Opiskeluun liittyvä monipaikkaisuus	Jonkin verran kausivaihtelua palveluiden kysynnässä	Paikkakuntaan ja yhteisöön kiinnittyminen	Opiskelijoiden asuntojen tarve Opiskeluun liittyvä liikkumisen lisääntyminen, toisaalta kuljetaan usein julkisilla	Opiskelijat lisäävät paikkakunnan vireyttä ja tuovat työvoimaa ja lisäävät kysyntää tavaroille ja palveluille

Lähteet: Rannanpää ym. 2022; Hiltunen ym. 2013, Kattilakoski ym. 2022; Pitkänen ym. 2020

Monipaikkaisuuden haasteita tarkasteltiin hankkeen kohdealueiden Oulun, Lappeenrannan ja Vaasan seudun edustajien kanssa työpajassa, jossa pyrittiin tunnistamaan kohdealueiden näkökulmasta keskeisimmät haasteet ja löytämään yhdessä näihin ratkaisukeinoja. Työpajatyöskentelyn tulokset korostavat erityisesti tarvetta tunnistaa kaupunkiseutujen monipaikkaiset asukkaat ja alueella aikaa viettävät paremmin ja ottaa heidät mukaan paikalliseen toimintaan monipuolisesti sekä aluesuunnittelun että muiden keinojen kautta.

Vapaa-ajan monipaikkaisuuden osalta kohdealueilla tunnistettiin elinkeinoihin liittyvänä haasteena erityisesti kysynnän kausivaihtelu. Ratkaisuna esitettiin monipaikkaisuuden seurantatietojen ja analyysien kehittämistä niin, että palvelut voitaisiin mitoittaa paremmin kysyntää vastaavaksi. Sosiaaliseen kestäväyyden osalta kaikki kohdealueet nostivat esille vapaa-ajan asukkaiden heikon kiinnittymisen paikkakuntaan ja yhteisöön. Ratkaisukeinona esitettiin yhteistoiminnan järjestämistä ja vapaa-ajan asukkaiden ottamista paremmin mukaan paikallisiin järjestöihin ja seuroihin, minkä korostettiin vaativan aktiivisempaa tiedottamista vapaa-ajan asukkaille ja helposti lähestyttävämmän ilmapiirin luomista. Lisäksi erityisesti Oulussa haasteena tunnistettiin vapaa-ajan asukkaiden näkemykset elinkeinoihin ja maisemaan liittyen, jotka voivat poiketa vakituisten asukkaiden näkemyksistä. Ekologisen haasteena kohdealueet pitivät vapaa-ajan asumisesta aiheutuvia ilmastopäästöjä, joita aiheutuu erityisesti lisääntyvästä liikkumisesta, asumisen energiankulutuksesta ja muusta kulutuksesta. Ratkaisukeinoina päästöjen vähentämiseen nähtiin mm. ekologisten rakennus- ja liikkumismuotojen mahdollistaminen ja tähän suuntaan ohjaaminen erilaisilla kannustimilla. Vapaa-ajan asumisen päästöistä yli puolet aiheutuu liikkumisesta (Niemistö ym. 2024) ja kohdealueiden edustajat esittivätkin rohkeutta uudenlaisten kestävämpien liikkumISRatkaisujen käyttöönottoon, kuten esimerkiksi ryhmä- tai kimppakyydit ja -taksit alueilla, joilla ei ole kattavaa julkisen liikenteen verkostoa. Lisäksi haasteena tunnistettiin vakituisten asutuksen ulkopuolelle laajeneva rakennettu maa-ala ja infrastruktuuri, mihin

ratkaisukeinoksi esitettiin maapolitiikkaa ja kaavoitusta, joilla vapaa-ajan asuntoja voitaisiin ohjata si-
joittumaan lähemmäs olemassa olevia asuinalueita.

Työperäisen monipaikkaisuuden osalta kohdealueet tunnistivat paljon etätööhön liittyviä haasteita. Etätöön nähtiin muuttavan työpaikkavaltaisten alueiden palveluiden kysyntää (esim. lounasruokalat ja kahvilat) ja ylipäänsä vähentävän alueella aikaansa viettävien määrää, kun tarve työperäiseen kak-
kosasumiseen poistuu. Myös etätöön vaikutukset työyhteisöihin pohdituttivat ja ratkaisuna esitettiin mm. panostamista työyhteisöjen tapahtumiin ja tapoihin tuoda työntekijöitä yhteen. Toisaalta etä-
työllä korostettiin olevan myös hyötyjä ja etä- ja läsnätyön vuorottelun koettiin olevan jatkossa nor-
maali työnteon muoto. Kuten vapaa-ajan asumisen osalta, myös työperäisen kakkosasumisen osalta haasteeksi tunnistettiin myös heikko sitoutuminen paikkaan ja yhteisöön arjen ja vapaa-ajan jakautu-
essa eri paikkakunnille ja lisääntyvät ilmastopäästöt ja kulutus, kun asutaan ja käytetään useaa eri
asuntoa. Lisäksi esille nostettiin paikallisuuden merkityksen ja paikallisten erityispiirteiden puutteelli-
nen ymmärrys, jos paikkakuntaa ei kunnolla tunneta eikä siihen olla sitoutuneita. Esimerkiksi Vaasassa
oman haastavan ryhmänsä muodostavat kansainväliset työntekijät akkuteollisuudessa ja tällaisten ryh-
mien sitouttaminen ja ottaminen osaksi paikallisia yhteisöjä vaatii uudenlaisia ratkaisuja. Ratkaisuna
vahvempaan sitoutumiseen ja paikallistuntemukseen esitettiin yhteisöllistä kakkosasumista ja yli-
päänsä monimuotoisempia vaihtoehtoja kakkosasumiseen.

Opiskeluun liittyvään monipaikkaisuuteen nähtiin niin ikään liittyvän haasteet yhteisöllisyydelle, mi-
käli opiskelijat eivät kiinnity paikkakuntaan ja viettävät paljon aikaa muualla. Yhteisöllisyyden puutteen
nähtiin johtavan myös yksinäisyyden tunteen ja kokemuksen lisääntymiseen. Elinvoimaan liittyvänä
merkittävänä haasteena nostettiin esille opiskelijoiden muuttaminen pois paikkakunnalta opintojen
päättymisen jälkeen, jolloin alueet menettävät työvoimaa ja nuorta väestöä. Lisäksi erityisesti Vaasassa
tunnistettiin haasteena opiskelijoiden suuri asuntotarve ja toisaalta kansainvälisten opiskelijoiden
määrän kasvu. Kohdekunnat nostivat esille useita erilaisia ratkaisuja näiden haasteiden ratkaise-
miseksi. Tärkeänä nähtiin opiskelijakulttuurin tukeminen monipuolisesti, niin että kiinnittyminen paik-
kakuntaan sekä opiskelijoiden yhteisöllisyys parantuvat. Näin myös todennäköisyys jäädä paikkakun-
nalle myös valmistumisen jälkeen lisääntyy. Esimerkiksi Vaasassa opiskelija-asuntoyhtiö on perustanut
Study & Chill olohuoneen opiskelijoille, missä voidaan viettää yhdessä aikaa opiskellen, laittaen ruokaa
ja vain oleskellen. Opiskelijakulttuuria ja yhteisöllisyyttä nähtiin tukevan opiskelijoiden integroimisen
muuhun väestöön asumisen suunnittelun sekä palveluiden ja harrastusmahdollisuuksien tarjoamisen
kautta. Lisäksi mainittiin paikallisten työnantajien ja opiskelijoiden yhteen tuominen ja harjoittelupaik-
kojen tarjonta opiskelupaikkakunnalla. Lisätiedolle nähtiin olevan tarvetta erityisesti liittyen opiskelijoijoi-
den asumispreferensseihin ja näiden huomioimiseen suunnittelussa.

3.3.3 Tietoa ja työkaluja asumisen suunnitteluun ja ennakointiin

Asumisen suunnittelun ja ennakkoinnin tietotarpeita tarkasteltiin Oulun, Lappeenrannan ja Vaasan seu-
dun edustajien kanssa työpajassa. Tarve tiedolle on suuri, tilastot ja toteutuneet kehitystrendit ovat
edellytys sekä tulevan kehityksen arviointiin että tietoon perustuvalle päätöksenteolle. Nykytilan ja
menneen kehityksen lisäksi tarvitaan trendiskenaarioita ja vaihtoehtoisia tulevaisuuskuvia, joiden
avulla voidaan varautua erilaisiin kehityssuuntiin. Myös ”pahin mahdollinen” skenaario ja sen vaikutukset
seudulle koetaan tärkeäksi hahmottaa, jotta siihen voidaan varautua ja sen todennäköisyys minimoida.

Kaikilla kunnilla ei ole resursseja koota tilastoja ja perehtyä niihin, keskusuurillakaan kaupungeilla
koontia ei ole mahdollista tehdä vuosittain. Tietoa on paljon saatavissa, mutta sitä joudutaan

kyselemään eri toimijoilta ja kokoamaan eri lähteistä, eikä se ole aina helposti hyödynnettävissä muodossa. Joistakin teemoista tiedonsaanti on heikompaa. Valmiiksi kootut seurantatiedot ja helppokäyttöiset seurantatyökalut parantaisivat suunnittelun ja päätöksenteon tietopohjaa.

Kattava tieto auttaa luomaan kaupunkiseudun yhteisen tilannekuvan sekä muodostamaan yhteisen näkemyksen eri alueiden väestönkehityksestä ja asuntotarpeesta. Seudun kuntien välillä ja jopa kunnan sisällä voi kuitenkin olla erilaisia näkemyksiä siitä, minkälaista kehitystä tavoitellaan. Erilaisten etujen ja ideologioiden lisäksi ristiriitaa tulee pitkän ja lyhyen tähtäimen tavoitteista. Laadukasta rakennettua ympäristöä suunnitellaan vuosikymmeniksi tai jopa sadoiksi vuosiksi eteenpäin. Silti samalla pitäisi huomioida akuutit ongelmat, jotka vaihtuvat joskus nopeastikin taloudellisten suhdanteiden tai hallituskausien vaihtuessa, kuten asuntokysynnän ja asumistukipolitiikan muutokset. Kaavoituksen ja asuntotuotannon ennakkoinnin kannalta vaihtelusta tulisi erottaa erityisesti muutokset, jotka vaikuttavat asumisen tarpeisiin pitkälle tulevaisuuteen, kuten ikääntyminen, asuntokuntien pieneneminen, maahanmuutto ja ilmastonmuutos.

Asumisen ennakkointia ja ennakkointityökaluja on kaupunkiseutujen näkökulmasta tarpeen kehittää erityisesti seuraavista teemoista:

- Asuntokysynnän alueellisen vaihtelun arviointi
- Muuttoliikkeen ja maahanmuuton kehitys
- Monipaikkaisuuden kehitys ja vaikutukset (liikkuminen, oleskelu, tarpeet)
- Trendimuutokset, kuten yksin asumisen ja vuokra-asumisen yleistyminen
- Talotyyppikohtaiset ennusteet
- Muiden vetovoimatekijöiden muutokset ja vaikutukset tulevaan asuntotarpeeseen
- Ennakoinnin epävarmuuksien esiin tuominen ja skenaarioiden todennäköisyydet

4 Kaupunkiseutusuunnittelun kehittäminen elinvoiman vahvistamiseksi

Osahankkeen tavoitteena oli selvittää, miten kaupunkiseututason suunnittelua voidaan edelleen kehittää ja miten suunnittelun elinvoimanäkökulmaa siinä vahvistetaan. Suurten kaupunkiseutujen lisäksi myös pienemmät kaupunkiseudut ovat tunnistaneeet tarpeen uusille kaupunkiseudun kehittämisen työvälineille. Osahanketta koordinoi MAL-verkosto.

Kaupunkiseutusuunnittelu kytkeytyy maankäytön, asumisen ja liikenteen kysymysten ohella myös elinkeino- ja palvelutoiminnan kysymyksiin. Hyvä ja toimiva kaupunkiseutusuunnittelu vaikuttaa yhdyskuntien toimivuuteen ja yksilöiden hyvän elämän edellytyksiin. Kysymys on MALPE-kokonaisuuden (maankäytön, asumisen, liikenteen, palveluiden ja elinkeinojen suunnittelun ja kehittämisen) järkevästä keskinäisestä integraatiosta ja laadukkaasta, monipuolisesti eri viiteryhmiä palvelevan elin- ja toimintaympäristön aikaansaamisesta.

MAL-verkoston, ympäristöministeriön ja Kuntaliiton kanssa yhteistyössä toteutetussa osahankkeessa (ns. KAUPSU-hanke) tehtiin MAL-kaupunkiseutujen ja Kotka-Haminan ja Joensuun seutukuntien kanssa yhteistyössä haastattelujen ja työpajojen sarja, jossa käsiteltiin kaupunkiseutusuunnittelun parhaita käytäntöjä.

Kaupunkiseuduille vuonna 2022 hankkeessa tehdyssä kyselyssä vastaajat tulkitsivat elinvoimaisuuden teeman sekä elinkeinoelämän, että asukkaiden tarpeista huolehtimisena. Tärkeäksi koettiin esimerkiksi yrityselämän ja muun elinkeinoelämän toiminnan mahdollistaminen kilpailutekijöihin panostamalla. Kilpailutekijöihin luettiin myös osaavat työntekijät ja työntekijöiden riittävä saatavuus. Moni mainitsi vastauksissaan asumisen laadun ja muut asukkaiden arkeen ja hyvinvointiin liittyvät tekijät työntekijöiden houkuttelemiseksi, mukaan lukien liikkumismahdollisuudet ja elinympäristön viihtyvyys.

Hieman toisen suuntainen kyselyssä esiintynyt määritelmä elinvoimaisuudelle oli seudullinen yhteistyö ja yhteen hiileen puhaltaminen: elinvoimainen kaupunkiseutu syntyy, kun kunnat toimivat yhdessä kehittämällä koko kaupunkiseudun vetovoimaa, jonka hyödyt sitten konkretisoituvat kaikille.

Tämän tulkinnan mukaan pienten kuntien vetovoimatekijät tuovat oman lisänsä koko kaupunkiseudun vetovoimaan, ja kaupunkiseudun vetovoimaisuus taas tuo voittoja keskuskaupungin lisäksi myös pienempiin kehyskuntiin. Neljäntenä elinvoimaisuuden määritelmänä nousi kyselyssä esiin kokonaisvaltainen kehittäminen, mukaan lukien kestävyys: elinvoimainen kaupunkiseutu syntyy panostamalla sekä elinkeinotoiminnan edellytyksiin, kestävään liikkumiseen että kestävään yhdyskuntarakenteeseen.

Kokosimme yhteen osahankkeen puitteissa tunnistetut kaupunkiseutusuunnittelun hyvät käytännöt ja tuotimme seutusuunnittelijan oppaan tukemaan suunnittelijoiden käytännön työtä. Oppaan sisältö koostuu kyselyn tuloksista, kansainvälisistä verrokeista sekä kirjallisuuskatsauksesta. Nämä tiedot muodostivat hankkeen lopputuloksena syntyvän raportin. Hankkeen tuloksena syntyneet kaksi julkaisua, Kaupunkiseudullisen suunnittelun tilannekuva (Hemminki 2023a) ja Kaupunkiseutusuunnittelijan käsikirja (Hemminki 2023b), ovat saatavissa Kuntaliiton verkkosivuilla. Alla olevat suositukset kaupunkiseutusuunnittelun hyvistä käytännöistä on kuvattu laajemmin Kaupunkiseudullisen suunnittelun tilannekuva -julkaisussa (Hemminki 2023a).

Kaupunkiseudullisen suunnittelun yleisen tason suositukset:

1. Vapaaehtoisuuden ja strategisuuden säilyttäminen

Säilytetään kaupunkiseutusuunnittelu tarvelähtöisenä seutujen omista lähtökohdista kumpuavana strategisena suunnitteluna, johon yhdistetään konkreettisia toimenpiteitä. Suunnittelun on oltava jatkossakin riittävän joustavaa ja erilaiset menettelytavat mahdollistavaa. Valtion roolina on kannustaa kaupunkiseudun kuntia yhteistyöhön.

2. Tuen ja riittävien resurssien varmistaminen

Tunnistetaan kaupunkiseutujen valtakunnallinen merkitys. Ohjataan suunnitteluun ja toimeenpanoon riittävä tuki ja resurssit. On tärkeää, että kaupunkiseudun kuntien lisäksi myös valtiotoimijat ja maakunnan liitot tukevat omalla toiminnallaan kaupunkiseudullista suunnittelua.

3. Suunnittelun kehittäminen

Jatketaan kaupunkiseutusuunnittelun kehittämistä kuntien ja valtion yhteistyönä. Edistetään Kaupunkiseutusuunnittelijan käsikirjassa tunnistettujen hyvien käytäntöjen ja suositusten jakamista valtakunnallisesti.

4. Seurannan kehittäminen

Kehitetään ja edistetään kaupunkiseutusuunnittelun yhteismitallista seurantaa. Yhteisten indikaattoreiden lisäksi tarvitaan kaupunkiseutukohtaisia indikaattoreita, jotka valitaan tavoite- ja toimenpidelähtöisesti. Pidetään seuranta yksinkertaisena niin, että se sisältää sekä laadullisia että määrällisiä indikaattoreita.

5. Verkosto-oppimisen ja kokeilukulttuurin edistäminen

Tuetaan kaupunkiseudullista kehittämistä olemassa olevien kansallisten ja kansainvälisten verkostojen kautta, ja kehitetään uusia menettelytapoja. Lisätään kaupunkiseutujen välistä vuorovaikutusta ja luodaan mahdollisuuksia niiden väliseen vertaisoppimiseen.

Kaupunkiseutusuunnittelua tukevat suositukset:

1. Tavoitteiden ja toimenpiteiden selkeyttäminen

Kaupunkiseutusuunnittelu on strategista ydinteemoihin painottuvaa suunnittelua. Suunnitelmassa määritellään selkeät tavoitteet ja toimenpiteet, joilla tavoitteet saavutetaan. Lisäksi määritellään toimenpiteiden vastuutahot, aikataulu ja toteutus. Suunnitteluprosessi ja päätöksenteko pidetään mahdollisimman yksinkertaisena. Sopiva suunnittelun aikajänne on kaksitoista vuotta. Suunnittelun aikana luodaan näkymiä myös kaupunkiseudun pidemmän aikavälin kehitykselle.

2. Jatkuvaan vuorovaikutukseen ja viestintään panostaminen

Lisätään suunnittelun hyväksyttävyyttä ja suunnitelmaan sitoutumista aktiivisella ja jatkuvalla vuorovaikutuksella luottamushenkilöiden kanssa koko suunnitteluprosessin ajan. Varmistetaan asukkaiden, elinkeinoelämän, palvelujen tuottajien ja muiden kaupunkiseutujen kehityksen kannalta olennaisten

sidosryhmien riittävä ja oikea-aikainen osallistuminen suunnitteluun. Kaupunkiseutusuunnittelun tunnetuksi tekeminen on avainasemassa vaikuttavuuden lisäämiseksi.

3. Suunnittelusynergioiden huomioiminen

Kiinnitetään erityistä huomiota kaupunkiseutusuunnittelun ja liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteensovittamiseen. Huomioidaan myös muut kaupunkiseututasoa koskevat suunnitelmat ja politiikkalinjaukset. Tunnistetaan synergioita, varmistetaan tavoitteiden samansuuntaisuus sekä vältetään päällekkäistä työtä.

4. Kaupunkiseututasoihin tavoitteisiin kannustaminen

Kannustetaan kaupunkiseudun kuntia ajattelemaan seudullisesti ja etsimään yhteisiä ratkaisuja kaupunkiseututasolla. Kannustetaan kaupunkiseutuja muodostamaan yhteisiä strategisen tason tavoitteita periaatelinjauksia seudullisissa kysymyksissä, joille löytyy tukea paikallistasolta.

5. Seudullisen ajattelun edistäminen ja yhteisen resurssin osoittaminen suunnitteluun

Kaupunkiseudun yhteinen etu on tärkein suunnittelua ohjaava periaate. Siirrytään vastakkainasettelusta ja osaoptimoinnista kaikkien tarpeet tunnistavaan ja yhteistä etua edistävään toimintaan. Seudullisen organisaation tai muun yhteisen resurssin osoittaminen suunnittelun tueksi edistää kaupunkiseudun suunnitteluyhteistyötä. Samalla syntyy seudullinen keskustelufoorumi.

6. Uusien kumppanuuksien kehittäminen

Selvitetään mahdollisuuksia kehittää ja kokeilla uusia kumppanuuksia kaupunkiseutukehittämisessä, esimerkiksi elinkeinoyhteistyötä tai yhteistyötä hyvinvointialueiden kanssa.

5 Asemanseutujen kehittäminen elinkeinoyhteistyöllä

Osahankkeen tavoitteena oli edistää raideliikenteen ja asemanseutujen strategista suunnittelua ja parantaa asemanseutujen kytkentää ympäröivään yhdyskuntarakenteeseen. Osahankkeen toteuttivat MAL-verkosto ja Tampereen yliopisto.

5.1 Kaupunkiseutujen raidevetoinen kehitys

Tampereen yliopisto tarkasteli työpaketissaan raideliikenteen mahdollisuuksia ja kehitysnäkymiä kaupunkiseuduilla. Raideyhteyksiin ja -verkostoihin nojaava kaupunkiseutujen kehittäminen on osa ilmastomyönteistä suunnittelua, joka tukee liikkumisen päästöjen vähentämisen tavoitetta. Raidekehittämisen strategisuus näkyy siinä, että raideyhteydet ja -saavutettavuus ohjaavat maankäyttöä ja liikkumista koskevaa suunnittelua ja päätöksentekoa sekä aivan konkreettisesti rakentamista. Seudullisen raidejärjestelmän kehittäminen ymmärretään yksiselitteisen tärkeäksi osaksi kestävästä yhdyskuntakehittämisestä. Myös rakentamisen tehokkuuden tavoittelu raiteiden varrella on yleisesti hyväksytty tavaksi turvata raideinvestointien tuottavuus, vaikkakin tämä voi heijastua asumisen hintaan (raitiotie) tai synnyttää kilpailua seudun asemanseutujen toteuttamisjärjestyksestä (lähijuna).

Raiteiden lähialueille sijoittuvan asumisen ja yritystoiminnan volyymin suhde tai rakennettavan asuntokannan jakautuminen omistusasumisen ja kohtuuhintaisen vuokra-asuntokannan kesken kuuluvat nekin raidevetoinen yhdyskuntakehittämisen yhteydessä ratkaistaviin kysymyksiin. Tällainen yhteensovittamisen tarve korostaa MAL-sopimusjärjestelmän merkitystä raidekehittämiselle. Samalla kaupunkiseudusta tulee erityisen sovelias mittakaavataso sekä raide- että yleensäkin joukkoliikenteen kokonaisjärjestelmän kehittämiseksi, investointien ohjaamiselle sekä neuvotteluille valtio-osapuolen kanssa. Liikennejärjestelmän kokonaisuus muodostuu kuitenkin myös paikallisemmista osista ja esimerkiksi asemanseuduista, joiden laatutason ja profiilin nostossa tarvitaan myös palveluja ja elinkeinoja. Asemanseutujen toimintoja kokoava rooli tulee tunnistaa, joskin niissäkin voidaan sallia vaihtelua esimerkiksi keskushierarkian mukaan (pää-, alue- ja alakeskus).

Kestävän liikkumisen kehittäminen on myös elinkeinotyötä ja lukuisten yritysten välittömässä intressissä esimerkiksi kilpailtaessa osaavasta työvoimasta. Vuoropuhelun ja ymmärryksen lisäämiselle on siis tarvetta maankäyttö- ja elinkeinotiedon yhteensovittamista laajemminkin. Myös kestävästä liikennejärjestelmästä koskevan vuorovaikutuksen elinkeinoelämän kanssa on oltava oikea-aikaista ja kohdennettua, minkä lisäksi elinkeinoelämän rooli on tältäkin osin voitava nähdä sisällöllisesti laajempaan kuin edunvalvontana. Perinteisen elinkeinopolitiikan ja siihen kohdistuvien vaikuttamispyrkimysten sijaan kyse on ennen muuta yhdyskuntarakenteen toimivuuden edistämisestä tunnistamalla työ- ja toimipaikat monien päivittäisten matkojen ja tavaravirtojen kohteina. Niitä koskevia maankäytön kehityskuvia jäsenettäessä yritystason todellisuuden tavoitettava tieto on välttämätöntä.

Elinkeinoäkökulma kaipaa vahvistamista MAL-työssä niin maankäytön ja liikenteen kuin asumisenkin kannalta. Sen sijaan tämän vahvistamisen muodot voivat vaihdella kaupunkiseudulta toiselle. Elinkeinoäkökulma voidaan tuoda nykyistä voimakkaammin jo tähänhetkiseen MAL-työhön ja siihen jo sisäänrakennettuihin teemoihin. Vaihtoehtoisesti E(elinkeino)-elementistä on mahdollista tehdä oma suunnittelun osansa, jolloin myös yritysnäkökulmasta henkilö- ja tavaraliikenteeseen tulisi

kaupunkiseututasoisen suunnittelu- ja kehittämistyön virallinen osa. Vahvistamisen muotoja pohdittaessa on syytä muistaa, että lisäulottuvuudet merkitsevät lisääntyvää tarvetta sovittaa yhteen erilaisia tarpeita. Tällöin korostuvat väistämättä MAL-työtä laajemmat strategiset ja valtakunnalliset alueiden käytön tavoitteet, kuten ilmastotyön vaatimukset, kestävä kehityksen tukeminen sekä kehittämistyön haitallisten sivuvaikutusten hillintä.

Tarkastelemallamme Tampereen kaupunkiseudulla raidejärjestelmän kehittämiselle on tällä hetkellä poikkeuksellinen *momentum*, kiitos laajenevan raitiotiejärjestelmän menestyksen ja sen tuottaman imagollisen lisäarvon. Raideliikenteen suosiota ja houkuttelevuutta on pyrittävä laajentamaan myös lähijunaliikenteeseen parantamalla edelleen sen tarjontaa. Samalla on muistettava, että vaikka raideliikenne on kestävien liikennemuotojen runkoverkko, sen suunnittelussa tulee huomioida myös kävelyn ja pyöräilyn yhteydet, liityntäpysäköinti, syöttöliikenne sekä eri raideliikennemuotoja täydentävä bus-siliikenne osana joukkoliikennejärjestelmän kokonaisuutta.

5.2 Asemanseutujen kehittämisen tavoitteet

MAL-verkoston työpaketissa tehtävänä oli tietotuotanto asemanseuduilta. Erilaisten tapahtumien lisäksi tämän kokonaisuuden muodostivat loppuvuodesta 2023 Asemanseudut.fi -sivustolla julkaistut asemanseutukortit sekä MDI:n ja FCG:n tekemä erillisselvitys (MDI 2023) asemanseutujen kehittämistarpeiden hankkeistamisesta ja EU-rahoitusmahdollisuuksista. Sekä asemanseutukorteissa että erillisselvityksessä keskeisenä aineistona toimivat haastattelut, jotka tehtiin MAL-verkoston jäsenseuduilta valittujen case-asemanseutujen suunnittelijoille syksyllä 2023. Nämä kuntien näkökulmaa painottavat 15 haastattelua toimivat myös tämän kirjoituksen lähtökohtana.

Suomessa on harjoitettu rautatieliikennettä jo yli 160 vuoden ajan. Tämä ajanjakso autonomian ajan maatalousvaltaisesta maasta moderniin itsenäiseen Suomeen on ollut väestöllisesti, poliittisesti, taloudellisesti ja teknologisesti suurten muutosten aikaa ja tämä historia näkyy yhä niin valtakunnallisen rautatieverkon kuin paikallisten yhdyskuntien rakenteessa. Rautateiden rakentaminen on aina seurannut silloisen keskusverkon rakennetta, mutta se on myös itse aikaansaanut uusien keskusten syntyminen, joskus vanhempien keskusten kustannuksella. Nykyisen saavutettavuuden kannalta merkittävää on, että sodan jälkeisen merkittävän autoistumisen myötä uusia oikoratoja on rakennettu suhteellisen vähän verrattuna tieverkon kehitykseen. Ratojen rakentamiseen ja ylläpitoon, kuten sähköistykseen, ovat vaikuttaneet henkilöliikenteen lisäksi myös tavaraliikenteen tarpeet. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että eri asemanseutujen valtakunnallinen ja paikallinen saavutettavuus vaihtelee merkittävästi sekä absoluuttisesti että suhteellisesti.

Vuonna 2023 Suomessa henkilöliikenteen käytössä oli 192 asemaa. Nämä asemat eivät jakaudu rataverkolle tasaisesti ja etenkin matkustajamäärissä Helsingin seudun lähiliikennealueen ja muutaman kaukoliikenteen aseman osuus on ylivoimainen. Haastatteluissa mukana olleet asemanseudut vaihtelivat verkostolliselta asemaltaan ja matkustajamääriltään, mutta eniten edustettuina olivat maakunnalliset keskuskeskukset, joissa kaukoliikenteen asema on vakaa. Siksi ei olekaan ihme, että raideliikenne nähtiin tärkeänä kaupungin vetovoimalle ja kehitykselle.

Asemanseutu nousee monessa kaupungissa kehitettävien alueiden kärkeen. Priorisointiin vaikuttavat aseman sijainti kaupunkirakenteessa, kaupungin tai kunnan käytettävissä olevat resurssit, asemanseudun maanomistusolot ja muut asemanseudun potentiaalin hyödyntämisen mahdollisuudet. Asemanseudun kehittämisellä on monia eri tavoitteita. Lähtötilanteen ongelmat ovat samankaltaisia eri asemanseuduilla. Asemanseudut kärsivät huonosta lähisaavutettavuudesta, alueella aiemmin sijainneiden toimintojen poistumisesta ja jäsentymättömyydestä suhteessa ympäröivään

kaupunkirakenteeseen. Tavoitteista keskeisimpänä nousi asemanseudun parempi liittyminen keskustaan ja asemanseudun kehittäminen osana olemassa olevaa keskustaa tai aluekeskusta. Tärkeinä tavoitteina mainittiin myös liikenteellisen solmupisteen kehittäminen eri liikennemuodoille ja monipuolinen, urbaani palvelutarjonta. Myös toiminnallisuuden muutos, asuminen, esteettömyys ja estevaikutuksen poisto, imago ja toimiminen kaupungin käyntikorttina, matkailu ja segregaaation ehkäisy luettiin osana kehittämisen tavoitteita. Liityntäpysäköinti on yksi haastavimmista kokonaisuuksista asemanseutuhankkeissa, mutta haastateltujen asemanseutujen osalta liityntäpysäköinnin määrä ja järjestelyt vaihtelevat, kuten myös kysyntä ja tilanteen haasteellisuus. Pysäköinnin osalta kehitettäviä asioita ovat muun muassa sähköautojen latauspisteet ja turvallinen pyöräpysäköinti.

5.3 Toimijoiden yhteistyö ja valtion rooli asemanseuduilla

Kaavoitusmonopolin omistavana ja kaupunkirakenteen tasapainoisesta kehityksestä vastaavana kunta tai kaupunki on sinänsä luontainen toimija vetämään monitoimijaista kehittämishanketta. Kuntien maanomistus asemanseuduilla on kuitenkin rajallista ja siellä sekoittuvat sekä paikallisen että valtakunnallisen saavutettavuuden kysymykset. Täten kehittämisestä voisi vastata myös kuntaa laajempi taho ja muutamat haastatellut kaupungit kokivatkin vetovastuun ottamisen ongelmallisena. Kuitenkin tämän hankkeen tapausten perusteella asemanseutujen kehittäminen ei etene, ellei kaupungilla ole vahva ja poliittisesti hyväksytty tavoite edistää kehityshanketta. Kaupungin lähimmät yhteistyötahot vaihtelevat tapauskohtaisesti, mutta valtion liikennehallinto, maanomistajat ja kaupungin mahdolliset sisäiset yksiköt ovat luonnollisesti keskeisimmässä roolissa. Mitä enemmän asemanseudulla on toimintoja ja eri liikennemuotoja, sitä monimutkaisempaa on helposti myös yhteistyön hallitseminen.

Kaupungin ja muiden kehittäjätahojen yhteistyön muodot vaihtelivat kaavaperusteisesta vuorovaikutuksesta erillisiin monitoimijaisiin ja säännöllisesti kokoontuviin hankeryhmiin. Aktiivinen hanke-ryhmä on osaltaan yhteisen tavoitteenasettelun tulos ja sen varmistaja. Toimijoiden välinen sopimustilanne vaihtelee suuresti ja sopimuspeiton kattavuus kertoo osaltaan kehittämishankkeen etenemisestä ja laajuudesta. Usealla seudulla on tehty vain yksittäiseen kaavahankkeeseen tai laajemmin seudulliseen MAL- tai kasvusopimukseen liittyviä sopimuksia asemanseutuun liittyen. Monesti yhteistyön kipupiste on sinänsä pienissä ja kustannuksiltaan mitättömissä asioissa, joissa vastuunjako on epäselvä ja organisaatorajat tiukkoja.

Kuntien tyytyväisyys asemanseudun valtiotoimijoihin riippuu vahvasti aktiivisesta hanketilanteesta. Lähtökohtaisesti valtiolla ja kunnilla on harmoniset tavoitteet saavutettavuuteen ja elinvoimaan liittyen. Hankkeiden käynnistyttyä monet toimijat korostivatkin sujuvaa yhteistyötä. Väylävirasto on radanpitäjänä väistämätön yhteistyötaho, mutta kenties hallinnon eritasoisuuden vuoksi koetaan etäiseksi ja hankalasti lähestyttäväksi. Kaupungit kokevat ymmärtävänsä rataverkon valtakunnalliset tavoitteet ja niiden asettamat reunaehdot paikalliselle suunnittelulle, mutta vastavuoroisesti valtion liikennehallinnon koetaan olevan välinpitämätön paikallisille toiveille ja huolenaiheille. Erityisen pettyneitä ollaan VR:n ja Senaatin asema-alueiden tekemään strategiseen päätökseen luopua kiinteistöomistuksesta useimmilla asemanseuduilla. Valtion maanomistuksen keskittäminen Senaatin asema-alueille avasi aluksi monilla asemanseuduilla kehittämisprosessin lukkoja, mutta etenkin seudut, joilla maan arvonnousupotentiaali on rajallinen, eivät ole vakuuttuneita uudelleenjärjestelyn hyödyistä. Valtion maanomistajaintressi ei välttämättä poikkea yksityisestä sektorista, mikä turhauttaa suunnittelun tasapainoa hakevia kuntatoimijoita. Yleisesti valtion koetaan vetäytyvän asemanseuduilta ja välttelevän vastuunkantoa, lisäksi valtionhallinnon sisäinen siiloutuminen ja pirstaleisuus aiheuttavat ongelmia.

5.4 Kehittämisen eteneminen

Kehitystoimien laajuus ja koko kehittämisen raamittaminen nimenomaan asemanseutuhankkeeksi vaihteli suuresti eri seuduilla. Ilman mittavaa rakennushanketta kehittämisen alku- ja loppupiste ovat hankalasti erotettavissa. Selvästi erottuvaa hankettakin on käytännössä aina edeltänyt pitkä historia suunnittelua. Monella asemanseudulla kehittämisen juuret ovat etenkin 1990–2000-luvun matkakeskussuunnitelmissa ja konseptin muuttuessaakin hanke syntyy harvoin tyhjältä pöydältä. Kehittämisessä on monin paikoin erotettavissa erillisiä syklejä ja monin paikoin asemanseudun kehittäminen on osa laajempaa keskustan kehittämistä. Kehittämisen käynnistäjänä on monessa tapauksessa maanomistajan aloitteellisuus, joskus taas asemanseutuun vaikuttava isompi infrastruktuurihanke. Monella seudulla kunta tai kaupunki on aloittanut kehittämisen pitkäkestoisemman kehityksen perusteella.

Asemanseudun kehittämisen visiointitavat vaihtelevat suuresti. Kehittämisessä aloitteellinen taho usein vetää visiointiakin ja sidosryhmien ja kansalaisten osallistaminen on varsin yleistä. Kaupunkiveitoisessa kehittämisessä visiointi tapahtuu usein osana kaavarunkotyötä. Kehittämisen vaiheet ovat jokaisella seudulla erilaiset. Etenemisen vauhti vaihtelee, joskus menestyksekkäs kehittäminen edellyttää kaupungilta tarttumista hetkeen ja nopeita kaavaprosesseja. Suoraviivainen eteneminen ei ole aina mahdollista ja askeleet taaksepäin ovat yleisiä suunnitelmien riittävän joustavuuden saavuttamiseksi. Yhteinen tahtotila ja investointihalukkuus auttavat suuriakin kehityshankkeita etenemään nopeasti. Muuten kaupungin omissa käsissä olevat liikenne- ja muut pienet parannukset ovat nopeita kehityskohteita. Pohjatyon määrä ja kesto on usein voimakkaasti suurempi kuin itse toteutusvaihe. Kaavata- loudellisia selvityksiä laajemmat taloudelliset selvitykset riippuvat hankkeen laajuudesta ja luonteesta.

Tiukat aikataavoitteet kehittämiselle ovat harvinaisia ja aikataulut ovat isoissa hankkeissa herkkiä veynymään. Monessa asemanseutuhankkeessa kehityksen suunta on kenties selvempi kuin varsinainen lopputulos ja sen valmistumisajankohta. Epävarmuutta lisää se, että monet asemanseutuhankkeet ovat todella herkkiä suhdannevaihteluille. Asemanseudun kehittämisessä aina useita vaihtoehtoisia ratkaisuja ja kehityskulkuja ja suunnittelussa voi olla pöydällä asioita, joiden eteneminen ei ole lähiaikoina realistista. Ulkoiset rahoituslähteet ovat edelleen lähinnä kotimaista, EU-rahoitusta on hyödynnetty jonkin verran ilman koordinoitua. Monesti EU-rahoitus on viimesijainen rahoitusmuoto, kun rahoitusta ei ole muulta saatu. EU-rahoituslähteiden monimutkainen kokonaisuus on kunnille suhteellisen vieras, tutuin instrumentti on maakuntaliittojen jakama EAKR-rahoitus.

5.5 Markkinat ja yksityiset toimijat kehityksen mahdollistajina

Kunnalliset ja valtiolliset julkiset toimijat ovat keskeisimpiä tahoja kehityshanketta suunniteltaessa, mutta julkisen sektorin mahdollisuus ja halukkuus investoida suuria pääomia yksittäisille asemanseuduille ovat rajallisia. Käytännössä vähänkään isomman kehityshankkeen edellytyksenä on yksityisen sektorin kiinnostus. Asemanseudun pitää olla kiinnostava myös ilman raiteita, jotta yksityisiä sijoituksia saadaan houkuteltua. Pääkaupunkiseudun tiheään joukkoliikenteen ulkopuolella kestävä saavutettavuus itsessään ei riitä vakuuttamaan kaupallisia toimijoita. Ydinasemanseutu on harvoin alun perin ollut kaupallinen keskittymä, mutta kauppakeskuksen tai vastaavan palvelukeskittymän synnyttäminen osana asemakeskusta on yleinen malli isoissa kehityshankkeissa. Kaupallisen konseptin hiominen edellyttää markkina-analyysiä, mutta muuten asemanseudun käyttäjäryhmien tarpeiden miettiminen laajasti on harvinaista.

Käytännössä osana kaikkia asemanseutuhankkeita on asuntorakentamisen edistäminen aseman välittömässä läheisyydessä. Asuinrakentaminen ilman liiketilalveluita etenee helpoiten huonossakin suhdanteessa. Silti Ara-rahoitettu asuminen toimii usein päänavaajana muulle asuntorakentamiselle. Kivijalan liiketilojen tai minkään epäkonventionaalisen rakentamisen velvoittaminen on hankalaa edes isoimmille kaupungeille. Rakennusalan konservatiivisuus ja skeptisyys on haaste kiertotalous- ja katutilatavoitteille. Isojen hankkeiden toteuttamiseen kykeneviä tahoja on harvassa, mikä lisää riskiä hankkeiden viivästymiselle.

Etenkin pienemmillä seuduilla taloudellisen yhtälön löytäminen kehityshankkeille on haaste ja kaupungin tai kunnan mahdollisuudet edistää kannattavuutta ovat rajalliset. Kuitenkin kuntien vahva oma sitoutuminen ja investointi asemanseutuun nähdään positiivisena viestinä myös investointeja harkitseville yrityksille. Uuden käytön löytäminen kulttuurihistoriallisesti arvokkaille ja suojelluille asemarakennuksille on monessa kaupungissa jo nyt ongelmallista, mikä perustelee kuntien vastenmielisyyttä tarttua VR:n tarjoukseen asemarakennusten ostamisesta. Monin paikoin suurin haaste tuntuu olevan perinteisten matkapalveluiden säilyttäminen ja kehittäminen lipunmyynnin digitalisoiduttua. VR:n tavoitteena turvata matkustajapalvelut jatkossakin, mutta käytännössä alkuperäiseen matkakeskuskonseptiin kuuluneiden VR:n ja Matkahuollon palvelupisteiden poistuminen hankaloittaa esimerkiksi odotus- ja matkatavarasäilytystilojen järjestämistä. Perinteisten ankkuritoimijoiden tilalle tulevilla yksityisillä toimijoilla intressi huonosti tuottavien matkustajapalveluiden ylläpitoon on luonnollisesti heikko.

5.6 Suositukset asemanseutujen kehittämiseksi

Asemanseutujen kehittämisen tilannetta tarkastellessa kunnalliset suunnittelijat tunnistivat erilaisia onnistumisia ja kehityskohteita. Yleisesti ottaen asemanseudun kehitysvaihe ja tehdyt panostukset näkyvät siinä, miten tyytyväisiä asemanseutuun oltiin. Suunnittelijat eivät tunnistaneet kehitystyöstä erityisiä kehitysmalleja, mutta sen sijaan hyviä käytäntöjä, joskaan kaikki eivät ole kopioitavissa toisiin paikkoihin ja konteksteihin. Yleistäen prosessin hyvään alkuun saattavat ideakilpailut, selvitykset ja visioinnit koettiin hyviksi käytännöiksi. Eniten kehitettävää nähtiin pitkäkestoisten projektien jatkuvuudessa ihmisten vaihtuessa. Eräs haastateltava kuvasikin asemanseutukehittämistä ”pitkän matkan juoksuksi”, joka vaatii kaupungilta vastaavalla tavalla sitkeyttä ja kestävyyskuntoa.

MDI:n ja FCG:n erillisselvitys (MDI 2023) tuotti suosituksia kehittämistarpeisiin vastaamiseen ja rahoituksen löytämiseen. Ensinnäkin suunnittelun tulisi olla kokonaisvaltaisempaa, mihin yksi reitti on aikainen visiotyö ja kehittämismallin valinta monitoimijaisesti yhdessä yksityisen sektorin kanssa. Toiseksi EU-rahoitus tulisi hyödyntää täysimittaisesti etenkin kansallisesti jaettavien tukien vähentyessä. Visio ja kehittämisteemat toimivat rahoitushakujen suuntaviivoina. Kolmanneksi EU-rahoitushaut tulisi systematisoida kansallisella tasolla käyttäen hyödyksi asemanseutujen keskinäistä verkostoitumista. Neljänneksi selvitys suosittelee perustettavaksi julkisomisteista kehittämisyritystä, jolle asemanseutujen kiinteistönomistus keskitettäisiin.

Eri asemanseudut ympäri Suomen ratkovat samankaltaisia haasteita, vaikka tavoitteet, markkinatilanne, etenemistahti ja voimavarat vaihtelevat. Kaikilla asemanseuduilla yhteistyökumppanina ovat kuitenkin samat valtakunnalliset toimijat. Monen kaupungin toiveissa onkin, että valtio ottaisi vastuuta asemanseutujen kehittämisestä yksittäistä asemanseutua laajemmin. Eri toimijoiden keskusteluissa pohditaan, ollaanko Suomessakin matkalla kohti Ruotsin Jernhusen-mallia asemakiinteistöjen omistuksessa. Henkilöliikenteen kilpailutuksessa suoraviivaisemmin edenneessä länsinaapurissamme on

erillinen valtio-omisteinen asemakiinteistöyhtiö, mutta sielläkin valtiovetoinen kehittäminen keskittyy vain isoimmille asemille ja pienempien asemanseutujen tyytymättömyydestä on viitteitä.

Ylipäättään markkinatilanteen ja arvonnousulla mitattavan kehityspotentiaalin vaihdellessa alueittain tulisi pohtia, mitä asemanseutujen kehittäminen eri konteksteissa tarkoittaa. Suomessa ei ole formaalista mallia kehittämiselle, mutta yleisin kehittämiskonsepti perustuu tiivistyvään, asumista, monipuolisia palveluja ja liikenteen solmupisteen sisältävään uudisrakentamiseen. Monilla seuduilla tämä tukee kaupungin yleisiä tavoitteita ja yhdistää onnistuessaan myös maanomistajien taloudellisen intressin. Kuitenkin useilla matkustajamääriltään tai seudullisen saavutettavuuden näkökulmasta merkittäville asemilla tämä ei ole lyhyellä aikavälillä realismia syystä tai toisesta. Ihmiset matkustavat kuitenkin koko ajan ja monet asemayhteistyön ongelmat kiteytyvätkin yhteydenpitoon, sopimiseen ja vastuunkantoon arjen ylläpidossa. Suomen henkilöjunaliikenteen siirtyessä kohti laajempaa kilpailutusta ja useita operaattoreita asemapalveluiden turvaamisen taso ja ylläpidon malli tulisikin ratkaista valtakunnallisesti.

Selvityksessä koottiin suosituksia nykyisten kehittämismallien parantamiseksi ja kehitysinvestointien rahoittamiseksi erityisesti kuntien asemanseututyön kehittämisen tueksi.

Suositus 1: Kohti kokonaisvaltaisempaa kehittämistoimintaa

- Yhteisen vision luominen elämyksellisistä ja toimivista asemanseuduista.
- Yhteisten tavoitteiden asettaminen eheidän matkaketjujen edistämiseksi.
- Räättälöityjen kehittämismallien hyödyntäminen yksityisen ja julkisen sektorin yhteistyölle.
- Elinkeinoyhteistyön huomioiminen ja yksityisten toimijoiden osallisuuden varmistaminen suunnitteluvaiheessa.

Suositus 2: EU:n rahoitusmahdollisuuksien hyödyntäminen täysimittaisesti

- Asemanseutujen kehittämisessä panostetaan EU-rahoituksen hakemiseen entistä tehokkaammin.
- Kehittämisisio ja -teemat ohjaavat rahoituksen hakua.
- Erityyppisille toimijoille sopivia rahoitusmahdollisuuksia tunnistetaan ja hyödynnetään.

Suositus 3: EU-rahoituksen hakemisen systematisointi

- Asemanseutuverkosto luodaan hankeyhteistyön koordinoimiseksi.
- Yksittäiset kaupungit/asemanseudut laativat strategisen hankesalkun ja resurssistrategian.
- Systemaattinen seuranta ja tiedon jakaminen rahoitusmahdollisuuksista.
- Kansainvälisten verkostojen vahvistaminen.

Suositus 4: Asemanseutujen kiinteistökehittämisen kehittämissyhtiön perustaminen

- Yhtiömuotoinen rakenne tukisi asemanseutujen kiinteistökehittämistä.
- Kehittämissyhtiön tehtävänä olisi omistaa, hallinnoida ja kehittää useamman asemanseudun kiinteistöomaisuutta.
- Toimija voisi olla julkisomisteinen tai julkisomisteisista entiteeteistä koostuva.

Suositus 5: Varautuminen kehitysprojektin venymiseen ja jatkuvuuden varmistaminen

- Tietojohtamisen ja henkilöresursoinnin kehittäminen.
- Hankkeen dokumentoinnin ja varahenkilöjärjestelyjen varmistaminen.

Suositus 6: Palvelutasosuositukset myös pienemmille henkilöliikenteen asemille

- Traficom tuotti merkittävimmille henkilöliikenteen solmupisteille palvelutasotavoitteet vuonna 2022.
- Palvelutasomäärittelyn yksittäisten elementtien, kuten saavutettavuuden, huomioiminen kaikilla asemilla.
- Matkustajapalveluiden tasosuositusten laatiminen eri kokoluokan asemille.

Suositus 7: Ylläpitovastuiden varmistaminen myös ilman aktiivista kehitysprosessia

- Monitoimijaisen kehittämisen lisäksi parempia yhteistyömalleja ja vastuunjakoperiaatteita tarvitaan myös asemanseudun palvelutason ylläpitoon.

6 Yhteenveto ja johtopäätökset

Elinvoimaiset kaupunkiseudut -hankekokonaisuuden tulokset osoittavat, että kaupunkiseututason yhteistyö sekä elinkeinonäkökulman tiiviimpi kytkentä kaupunkiseutujen maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitteluun lisäävät kaupunkiseutujen kestävyyttä ja elinvoimaa.

6.1 Kaupunkiseutujen elinvoima ja kestävyys kietoutuvat yhteen

Elinvoimainen kaupunkiseutu on toimiva kokonaisuus elinkeinoja, palveluita, vetovoimaisia asuinym-päristöjä ja näitä palvelevia liikennejärjestelmiä. Puhutaan myös alueiden vireydestä ja elinkyvystä. Elinvoimainen seutu houkuttelee ja sitouttaa yrityksiä, työntekijöitä ja asukkaita. Elinvoima-käsitteen keskiössä kunnissa on elinkeinoelämän toimintaedellytysten edistäminen.

Tämän hankkeen tavoitteena oli edistää elinvoima- ja elinkeinonäkökulmaa kaupunkiseutujen maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) suunnittelussa. Elinkeinotiedon tiiviimpi integrointi MAL-suunnitteluun ja päinvastoin tehostaa investointien hyötyjä ja resurssien käyttöä sekä hillitsee haitallisia vaikutuksia. Elinkeinojen ja MAL-suunnittelun yhteensovittaminen voi esimerkiksi lisätä ja monipuolistaa työpaikkatarjontaa, parantaa liikenteen sujuvuutta ja työpaikkojen saavutettavuutta kestä-villä kulkumuodoilla, parantaa asunto- ja palvelutarpeiden ennakointia, vähentää rakennuskannan ja infran vajaakäyttöä sekä tasapainottaa kaupunkiseudun eri alueiden kehitystä.

Elinvoimaisilla kaupunkiseuduilla on siten paremmat mahdollisuudet saavuttaa niin taloudellinen, sosiaalinen kuin ekologinenkin kestävyys. Niillä on paremmat resurssit ja usein myös poliittista tahtoti-laa kehittää toimintaansa ja puuttua kestävyysshaasteisiin kuten ilmastonmuutokseen, luontokatoon tai eriarvoistumiseen (Kiema-Majanen & Seppinen 2024). Toisaalta kestävät ja vihreän siirtymän edelläkä-vijäseudut houkuttelevat eniten investointeja ja ihmisiä. Pitkällä tähtäimellä kestävyysshaasteiden rat-kominen onkin kaupunkiseutujen elinvoiman edellytys.

6.2 Maankäyttö- ja elinkeinotyön yhteensovittamiseksi seudullinen tiedonvaihtokäytävä

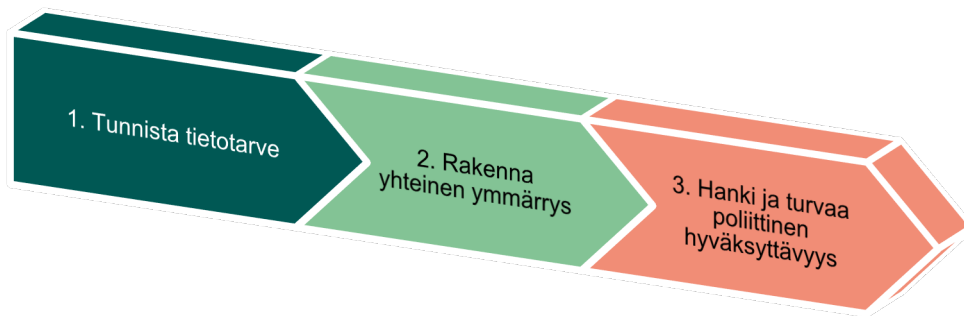
Toimialojen tilalliset ja maankäytölliset erityispiirteet ovat erilaisia. Teollisilla ja tilaa vaativilla aloilla on tarve suurillekin tonteille sekä häiriö- ja varoalueille. Etenkin tavaralogistiikan toimivuus on näille toi-mijoille tärkeää. Keskustahakuiset ja toimistointensiiviset alat hakeutuvat puolestaan kampusten sekä kaupunkimaisten palveluiden läheisyyteen hyvin saavutettaville alueille. Tällaisia ovat etenkin ydinkes-kusta ja tärkeimmät asemanseudut. Toimistojen kysyntä näyttää kohdentuvan yhä tiiviimmälle alu-eelle. Elämystalous, joka sisältää kulttuurin, matkailun ja tapahtumat oheispalveluineen, on viime vuo-sina kasvanut vakavasti otettavaksi toimialaksi myönteisine vetovoima- ja imagovaikutuksineen. Vetovoimaiset luonto- ja kaupunkiympäristöt sekä henkilöliikennesaavutettavuus tukevat tämän alan kasvua.

Globaalin talouden nopeatempoiset muutokset vaativat myös elinkeinotyöltä kykyä toimia nopeasti ja lyhyellä aikajänteellä. Maankäyttötyö puolestaan vaatii aikaa lakisääteisten politiikka- ja

byrokratiatoimenpiteineen. Kuitenkin maankäyttö- ja elinkeinotyön yhteensovittaminen on lähes välttämätöntä onnistuneen ja parhaiten asukkaita sekä yrityksiä palvelevan yhdyskuntarakenteen saavuttamiseksi. Maankäyttö- ja elinkeinotiedon paremmalla yhteensovittamisella maankäyttötöä pystyisi huomioimaan elinkeinotyössä merkittävät tilatarpeet ja elinkeinotyöllä olisi mahdollisuus seurata maankäyttötöiden mahdollisuuksia, kuten hyödyntää brownfield-alueita eli käytöstä poistuneita tai vajakäyttöisiä teollisuus-, varasto- ja logistiikka-alueita.

Yhteensovittamisen haastavuudesta huolimatta elinkeinokehittäjien tulisi ymmärtää maankäyttöä ja sen suunnitteluprosesseja ja toisaalta kaavoittajien olisi hyvä olla nykyistä paremmin perillä elinkeinokehittäjien työstä ja seudullisten yritysekosysteemien tarpeista. Kyseessä on kokonais käsityksen luominen siitä, kuinka elinvoimanäkökulmaa voidaan paremmin huomioida kaupunkiseutujen maankäyttö-, asumis- ja liikennetyössä.

Yhteensovittamisen haastavuus kietoutuu eritahtisuuden lisäksi myös seudullisen maankäyttö- ja elinkeinotyön organisoitumisen erilaisuuteen seutukohtaisesti. Tämä aiheuttaa tiedonvaihdannallisen vajeen maankäyttö- ja elinkeinotyön - ja erityisesti maankäyttö - ja elinkeinotiedon - välille. Tietovajeen täyttäminen on nykyisessä rakenteessa yksittäisten henkilöiden harteilla. Tämän ratkaisuksi suositellaan seudullisen tiedonvaihtokäytävän luomista edistämään, ellei peräti mahdollistamaan, tiedon vaihdantaa ei vain eri seudullisten rakenteiden vaan myös maankäyttö- ja elinkeinotiedon välille (kuva 35).



Kuva 35. Maankäyttö- ja elinkeinotiedon yhteensovittaminen: suositukset toimintatapojen vakiinnuttamisessa

6.3 Vauhtia kaupunkiseutujen teolliseen vihreään siirtymään

Kokemäenjokilaaksossa todettiin olevan merkittävää potentiaalia teollisen vihreän siirtymän toteuttamiseen, sillä alueella on vakiintunut teollinen perusta, uusiutuvaa energiaa ja infrastruktuuri. Seudullinen yhteistyö ja strateginen suunnittelu ovat avainasemassa teollisen vihreän siirtymän onnistumisessa kaupunkiseuduilla. Yhtenä tärkeänä keinona nähtiin "Do No Significant Harm" (DNSH) -käsite, joka auttaa arvioimaan investointien kestävyyttä kunnissa. Tärkeää on kiinnittää huomiota lisäksi muun muassa yritys- ja sijoittautumispalveluiden parantamiseen, osaamisen päivittämiseen ja työvoiman saatavuuteen sekä lupaprosessien kehittämiseen. Selvitystyön tuloksia voi soveltaa myös muilla keskisuurilla kaupunkiseuduilla, erityisesti niillä, joissa talouden ja teollisuuden rakennemuutos on ollut voimakasta.

6.4 Tavoitteena työpaikka-alueiden kestävä sijoittuminen, hallittu muutos ja monipuolistaminen

Työpaikka-alueiden kehittämisessä keskeisiksi nousseita kysymyksiä ovat olemassa olevan rakenteen hyödyntäminen, työpaikka-alueiden uudistuminen ja vihreän siirtymän hankkeiden tarpeisiin vastaaminen. Tarvitaan sekä pienipiirteistä kehittämistä esimerkiksi täydennysrakentamalla että isojen toimintojen sijaintiratkaisuja teollisissa investoinneissa. Työpaikka-alueiden toimialapainotukset ja toiminnalliset muutokset on tärkeä tunnistaa suunnittelun lähtökohdiksi. Joillekin alueille ja toiminnoille soveltuu erikoistuminen ja keskittyminen, monilla alueilla monipuolisuuden parantaminen lisääisi joustavuutta erilaisissa muutostilanteissa. Lähellä keskustaa sijaitsevia työpaikka-alueita on monilla seuduilla muutettu asuinalueiksi ja uudet työpaikka-alueet ovat sijoittuneet kauemmas keskustasta. Tulevaisuudessa on tärkeä edistää työpaikka-alueiden toimivaa sijoittumista niin työmatkojen, palveluasioinnin kuin yritysten välisten yhteyksien näkökulmasta.

Tapahtuneiden toimialakohtaisten työllisyyskehityksien ymmärtäminen sekä tulevien kehityskulujen ennakointi on olennaista aluetalouksien kehittämisessä. On tärkeää ymmärtää myös, miten työvoiman kysyntä voidaan tyydyttää, eli siirtykö jo alueella sijaitseva työvoima uusiin tehtäviin vai suuntautuuko alueelle uutta työvoimaa alueen ulkopuolelta. Kaupunkirakenteen kehitys ja työllisyyden kehitys ovat kietoutuneita toisiinsa ja ne vaikuttavat toisiinsa dynaamisessa vuorovaikutuksessa. Kaupunkien spatiaalinen organisointi, palveluiden jakautuminen ja asuinalueet vaikuttavat merkittävästi siihen, missä ja miten ihmiset työskentelevät ja päivittäin. Palveluvaltainen toimialarakenne edellyttää huomattavasti erilaisia rakenteita kuin suurempia pinta-aloja edellyttävä teollinen toiminta.

6.5 Kestäviä kulkutapoja edistettävä työmatkoilla vyöhykeperusteisesti

Monilla kaupunkiseuduilla on paljon haasteita kestävien kulkutapojen edistämisessä. Asuinpaikkojen ja työpaikkojen sijainnin muutokset ovat heikentäneet edellytyksiä kulkea työmatkat jalan, pyörällä tai joukkoliikenteellä. Niistäkin matkoista, joilla edellytykset kestäviin kulkumuotoihin olisivat olemassa, suuri osa kuljetaan autolla esimerkiksi nopeuden takia. Kestävien kulkutapojen käytön edellytykset toteutuvat parhaiten keskustoihin, niiden reunavyöhykkeille, alakeskuksiin ja intensiiviselle joukkoliikennevyöhykkeelle suuntautuvilla työmatkoilla ja näillä alueilla asuvien työssäkävijöiden keskuudessa. Jos työmatka on mahdollista tehdä sekä jalkaisin tai pyörällä että joukkoliikenteellä, kestävien kulkutapojen käyttö on yleisempää kuin jos vain jompikumpi kulkutavoista on käytettävissä.

Kestävien kulkutapojen edistämistoimet on oleellista suunnata eri tavoin kaupunkirakenteen eri osiin. Keskustat ja niiden reunavyöhykkeet sekä alakeskukset tarjoavat parhaimmat mahdollisuuden kestävien kulkutapojen käyttöön ja niiden asemaa työpaikkakeskittymänä on tarpeen tukea. Joukkoliikennevyöhykkeillä oleellista ovat sujuvat yhteydet kotoa käsin työpaikalle joukkoliikenteellä tai pyörällä sekä läheltä jalkaisin. Myös eri kulkutapoja yhdistelevien matkaketjujen mahdollistaminen ja sujuvoittaminen luo osaltaan vaihtoehtoja autoliikenteelle.

Etätyön yleistyminen korona-aikana on muuttanut nopeasti ja voimakkaasti työssäkäyntiä kaupunkiseuduilla. Muutos kohdistuu erityisesti toimistotyöhön, josta merkittävä osa tehdään kotona tai muissa paikoissa kuin työpaikalla. Etätyö on mahdollistanut työpaikan vastaanottamisen aiempaa kauempaa, ja on tätä kautta parantanut osaavan työvoiman saatavuutta. Etätyö on vähentänyt päivittäin

kuljettujen työmatkojen määrää, mikä heijastuu joukkoliikennepalvelujen suunnitteluun. Joissain tapauksissa vähentynyt kysyntä voi heikentää palvelutasoa ja aiheuttaa haittaa lähityötä tekevien matkoille.

6.6 Autovyöhykkeen kasvun taittaminen edellyttää muutosta väestönkehityksen ja asuinrakentamisen trendiin

Asumisen ennakkoinnin ja monipaikkaistumisen osahankkeen tavoitteena oli kehittää väestön ja asuntokannan ennakkointia kaupunkiseututasolla sekä tutkia monipaikkaisuuden muotoja, volyymia ja kehitystä eri seuduilla. Tapaustutkimusseutuina olivat Lappeenrannan, Oulun ja Vaasan kaupunkiseudut. Väestö- ja asuntokantaskenaarioissa ennakoitiin kaupunkiseutujen kehitystä yhdyskuntarakenteen vyöhykkeillä vuoteen 2040 asti. Nykyisen väestönkehityksen ylläpidossa keskeisenä tekijänä on maahanmuutto, jonka tulisi kasvaa samaa tahtia kuin maan sisäinen muuttoliike hiipuu lähtömuuttoalueiden väestön supistuessa ja ikääntymisestä johtuva kuolleisuus kasvaa. Väestö kasvaa trendiskenaarion mukaan kaupunkien keskustoissa ja niiden reunavyöhykkeellä sekä autovyöhykkeellä kaikilla kolmella seudulla. Sen sijaan joukkoliikennevyöhykkeellä tapahtuu suurimmat muutokset ja erot seutujen välillä. Keskisuurilla Lappeenrannan ja Vaasan seuduilla joukkoliikennevyöhykkeen väestö vähenee merkittävästi, kun taas Oulun seudulla se kasvaa.

Uudisrakentamistarve kohdistuu trendiskenaariossa lähinnä niille vyöhykkeille, joilla väestö sen mukaan kasvaa. Trendin mukainen skenaario ei ole kaikilla seuduilla kuitenkaan toivottu kehityssuunta, vaan asuinrakentamista ja väestöä halutaan useimmiten ohjata enemmän kestävästi liikkumisen vyöhykkeille ja vähemmän autovyöhykkeelle.

6.7 Tyhjien asuntojen määrän kasvu haastaa asumisen ennakkointia

Asuntokantatarpeen ennakkointiin liittyy lukuisia haasteita. Itse väestönkehityksen (syntyvyys, muuttoliike, maahanmuutto, työpaikkakehitys ja muut vetovoimatekijät) lisäksi epävarmuutta aiheuttavat asuntokuntien määrän kehitys, tyhjien asuntojen todellinen käyttö ja asutuspotentiaali sekä monipaikkaisen asumisen vaikutus asuntotarpeeseen.

Asumisen koko kanta sisältää vakinaisesti asuttujen ja tyhjien asuntojen lisäksi myös varsinaisen asuntokannan ulkopuoliset omakotitalot, kesämökkikannan sekä kaupallisen majoituskannan. Asuntojen määrä kasvaa koko maassa nopeammin kuin asuntokuntien määrä, jolloin yhä suurempi määrä asuntoja jää vaille vakinaisia asukkaita. Osaa tyhjästä asunnoista käytetään todellisuudessa monipaikkaiseen asumiseen (vapaa-ajan asunto, työasunto, opiskelija-asunto, Airbnb jne). Monipaikkainen asuminen laskee vakituisten asuntojen käyttöastetta ja lisää osa-aikaisessa käytössä olevia asuntoja myös kaupungeissa, joissa todellisen väestön oheneminen voi vähentää keskustojen ja asuinalueiden elävyyttä ja palvelujen kysyntää. Tyhjien asuntojen osuus on suurin haja-asutusalueen omakotitaloissa ja pienin alakeskuksissa, autovyöhykkeellä ja joukkoliikennevyöhykkeellä.

Tyhjien asuntojen suuri osuus asuntokannasta hankaloittaa asumisen suunnittelua ja ennakkointia, koska niiden todellisesta käytöstä, vapautumisesta markkinoille vakituiseen käyttöön ja asutuspotentiaalista ei ole tietoa.

6.8 Monipaikkaisuus on monimutkainen ilmiö – monipaikkaisuuden kestävyyttä parannettava kaupunkiseuduilla

Monipaikkaisuus kohdistuu eri tavoin eri alueille. Keskuskaupungissa monipaikkaiset opiskelijat ja kakkosasuvat työmatkalaiset lisäävät yöpyvän väestön määrää. Pendelöinti lisää päiväväestöä, joskin etätyö hiukan vähentää sitä. Kokonaisuudessaan noin 90 % koko vuoden arkimatkoista tehdään seutujen sisällä ja seutujen ulkopuolisistakin matkoista valtaosa päättyy tai on lähtöisin naapurikunnista. Vapaa-ajan asuminen vähentää väestön todellista määrää kaupungeissa etenkin lomakausina. Seudun muissa kunnissa vapaa-ajan asuminen kasvattaa todellista väestön määrää, muutos on suurin mökkivaltaisissa kunnissa lomakausina. Vaikka seutujen välillä on eroja, siirtyy merkittävä osa väestöstä lomakausina myös seutujen ulkopuolelle. Etätyön yleistyminen on jonkin verran kasvattanut päiväväestön määrää kehyskunnissa.

Monipaikkaisella asumisella on merkittäviä taloudellisia, sosiaalisia ja ympäristöön sekä rakennettuun ympäristöön liittyviä vaikutuksia. Tapaustutkimusseuduilla haasteiksi tunnistettiin eri monipaikkaisuuden muotojen vaikutus palveluiden ja asumisen kysyntään ja kysynnän kausivaihteluihin, esimerkiksi vapaa-ajan asuminen painottuessa kesäkauteen. Kestävyysshaaste sosiaalisesta näkökulmasta kaikilla alueilla on monipaikkaisen väestön parempi tunnistaminen toimijoina ja sitouttaminen paikallisiin yhteisöihin. Erityisesti opiskelijoiden osalta sitouttaminen on tärkeää myös poismuuton ehkäisemiseksi. Opiskelijakyselyn mukaan suuremmilla kaupunkiseuduilla opiskelijoiden kotikunta on useammin seudulla ja opiskelupaikkakunnalla vietetään enemmän aikaa kuin pienemmillä seuduilla. Opiskeluasunnon käyttöä lisäävät hyvä sijainti sekä asunnon ja asuinympäristön viihtyisyys.

Monipaikkaisuus lisää asuntojen ja rakennetun ympäristön osa-aikaista käyttöä, mutta toisaalta erityisesti haja-asutusalueilla monipaikkaisuus voi merkittävällä tavalla tukea olemassa olevan rakennuskannan säilymistä asumiskuntoisena ja luoda kysyntää alueiden kiinteistöille. Ilmaston ja ympäristön näkökulmasta monipaikkaisuus tarkoittaa päästöjä lisääntyvästä liikkumisesta, asumisen energiankulutuksesta ja muusta kulutuksesta. Seuduilla haitallisiin ympäristövaikutuksiin voidaan vaikuttaa muun muassa maapolitiikalla ja kaavoituksella sekä edistämällä ekologisempia liikkumismuotoja ja rakentamista. Tulokset korostavat tarvetta tunnistaa nykyistä paremmin kaupunkiseutujen monipaikkaiset asukkaat ja huomioida heidät paremmin alueiden kehittämisessä ja suunnittelussa.

6.9 Monipaikkaisuuteen kohdistuu tulevaisuudessa sekä sitä lisääviä että vähentäviä trendejä

Monipaikkaisuus tulee todennäköisesti jonkin verran lisääntymään tulevaisuudessa. Erityisesti vapaa-ajan viettoon ja etätyöhön liittyvä monipaikkainen asuminen kiinnostaa suomalaisia, ja vapaa-ajan asuminen muuttuu yhä enemmän ympärivuotiseksi kakkosasumiseksi. Kaupungistuminen lisää jonkin verran vapaa-ajan asuntojen käyttöä, sillä kaupungissa ja tiiviisti rakennetuilla alueilla asuvat viettävät enemmän aikaa vapaa-ajan asunnoilla kuin muut. Monipaikkainen ajankäyttö kasvaa erityisesti Etelä-Suomessa heijastaen vakituisen asumisen painopisteen muutosta. Lisäksi ikääntyvän väestön etähoivaan liittyvä monipaikkaisuus kasvaa, kun omaiset joutuvat yhä enemmän huolehtimaan toisella paikkakunnalla asuvista ikääntyvistä ja tekemään sinne hoitokäyntejä. Omaisten hoivan ohella myös

omaisuuden hoivaan liittyvä monipaikkaisuus lisääntyy kaupungistumisen myötä, kun esimerkiksi metsien omistajat ovat yhä useammin kaupunkilaisia.

Monipaikkaisuutta voivat kuitenkin vähentää tietyt tekijät ja trendit. Ulkomaalaistaustaisen väestön osuus kasvaa, mikä voi heikentää mökkeilykulttuuria. Ikääntymisen painopisteen muutos yli 75-vuotiaisiin voi vähentää mökkeilyä, toisaalta ikääntyneiden terveydentilan paraneminen mahdollistaa monipaikkaisen elämän ja liikkumisen entistä vanhempana. Etätö mahdollistaa myös yksipaikkaisen elämäntavan, jos työpaikalle ei tarvitse matkustaa tai erillistä työasuntoa ei tarvita. Sote-palveluiden heikentyminen maaseudulla voi vähentää erityisesti ikääntyneiden halukuutta viettää vapaa-ajan asunnoilla aikaa. Syrjäisemmillä seuduilla vapaa-ajan asuntojen käyttö voi vähentyä matkojen pidentyessä vakituisten väestön keskittyessä kasvukeskuksiin. Lisäksi energian, asumisen ja rakentamisen sekä liikumisen kustannusten nousu voivat vähentää mahdollisuuksia rakentaa ja ylläpitää kakkosasuntoja sekä monipaikkaisen asumisen edellyttämään liikkumiseen.

6.10 Vapaaehtoinen kaupunkiseutusuunnittelu kannustaa asettamaan kaupunkiseututasoisia tavoitteita ja edistää seudullista ajattelua

Kaupunkiseutusuunnittelu on olennainen osa kaupunkien kehittämistä, joka vaikuttaa yhteisöjen toimivuuteen ja yksilöiden elämänlaatuun. KAUPSU-hankkeessa elinvoimaisuutta tulkittiin sekä yritystoiminnan tukemisenä että asukkaiden tarpeista huolehtimisena, joka sisälsi muun muassa asumisen laadun parantamisen ja liikkumismahdollisuuksien kehittämisen. Hankkeen tuloksena syntyi suosituksia, jotka painottivat kaupunkiseutusuunnittelun vapaaehtoisuutta ja strategisuutta, riittävien resurssien varmistamista, suunnittelun jatkuvaa kehittämistä, seurannan parantamista, verkosto-oppimisen ja kokeilukulttuurin edistämistä sekä tavoitteiden ja toimenpiteiden selkeyttämistä. Lisäksi suosituksissa korostettiin vuorovaikutuksen ja viestinnän tärkeyttä, kaupunkiseutusuunnittelun ja liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteensovittamista, kaupunkiseututasoisin tavoitteisiin kannustamista ja seudullisen ajattelun edistämistä.

6.11 Kaupunkiseutujen raidevetoista kehitystä edistetään asemanseutujen kehittämisellä kuntien, valtion ja yksityisten toimijoiden yhteistyönä

Kaupunkiseutujen raidevetoinen kehitys on olennaista ilmastomyönteisen suunnittelun näkökulmasta. Asemanseutujen kehittämisen toimijoista kuntien rooli kaavoitusmonopolin omistajana on keskeinen, mutta myös valtion rooli on tärkeä erityisesti liikennehallinnon ja maanomistuksen kautta. Markkinoiden ja yksityisten toimijoiden rooli on kehityksen mahdollistaja, ja yksityisen sektorin kiinnostus on välttämätöntä suurten kehityshankkeiden onnistumiselle.

Asemanseutujen kehittämissuosituksiin sisältyvät muun muassa kokonaisvaltaisen kehittämistoiminnan edistäminen, EU:n rahoitusmahdollisuuksien hyödyntäminen, kehitysprojektien jatkuvuuden varmistaminen ja palvelutasosuositukset myös pienemmille asemille.

Lähteet

- Aarstad, J., Kvitastein, O.A. & Jakobsen, S-E. (2016). Related and unrelated variety as regional drivers of enterprise productivity and innovation: A multilevel study. *Research Policy* 45 (2016), 844–856.
- Almeida, P. & Kogut, B. (1999). Localization of knowledge and the mobility of engineers in regional networks. *Management Science* 45, 905–917.
- Amin, A. & Thrift, N. (2000). Living in the global. Teoksessa A. Amin & N. Thrift (toim.) *Globalization, institutions, and regional development in Europe*. Oxford: Oxford University Press, 1–22.
- Autor, D. H. (2015). Why are there still so many jobs? The history and future of workplace automation. *The Journal of Economic Perspectives* 29, 3–30.
- DeCarbon-Home -kysely (2022). Luonnonläheisyys, edulliset asumiskustannukset ja toimiva pohjaratkaisu korostuvat suomalaisten asumistoiveissa. <https://decarbonhome.fi/luonnonlaheisyys-edulliset-asumiskustannukset-ja-toimiva-pohjaratkaisu-korostuvat-suomalaisten-asumistoiveissa/>
- De La Roca, J. & Puga, D. (2017). Learning by working in big cities. *The Review of Economic Studies* 84, 106–142.
- Etzkowitz, H. & Leydesdorff, L. (2000). The dynamics of innovation: from National Systems and “Mode 2” to a Triple Helix of university-industry-government relations. *Research Policy* 29, 109–123.
- Glaeser, E. L. & Maré, D. C. (2001). Cities and skills. *Journal of Labor Economics* 19, 316–342.
- Hannonen, O. (2020). In search of a digital nomad: defining the phenomenon. *Information Technology & Tourism*, 22, 335–353.
- Hemminki, M. (2023a). Kaupunkiseudullisen suunnittelun tilannekuva. Kaupunkiseutusuunnittelun uudet mallit – vertaistuki ja hyvät käytännöt. Suomen Kuntaliitto. <https://www.kuntaliitto.fi/julkaisut/2023/2229-kaupunkiseudullisen-suunnittelun-tilannekuva>
- Hemminki, M. (2023b). Kaupunkiseutusuunnittelijan käsikirja. Kaupunkiseutusuunnittelun uudet mallit – vertaistuki ja hyvät käytännöt. Suomen Kuntaliitto. <https://www.kuntaliitto.fi/julkaisut/2023/2230-kaupunkiseutusuunnittelijan-kasikirja>
- Herala, J., Karhinen, S., Orenius, S., Simonen, J. & Svento, R. (2017). Luova tuho – tie eteenpäin: Oulu äkillisen rakennemuutoksen alueena. *Talouspolitiikan arviointineuvosto*.
- HLT (2024). Henkilöliikennetutkimusten 2016 ja 2021 tutkimusaineistot. Traficom, Suomen ympäristökeskus.
- Hiltunen, M. J., Pitkänen, K., Vepsäläinen, M. and Hall, C.M. (2013). Second Home Tourism in Finland: Current Trends and Eco-social Impacts. In Roca, Zoran et al (eds.). *Second Homes in Europe: Lifestyle Issues and Policy Responses*, pp. 165–200. Farnham, Ashgate.
- Huttunen, J., Nukki, H., Lohman, E., Kantola, S., Seppä, I.-M. & Haikonen, J. (2023). Loppuraportti: Teollisen vihreän siirtymän edistäminen Kokemäenjokilaaksossa. Sitowise, MAL-verkosto. https://mal-verkosto.fi/wp-content/uploads/2023/06/Raportti_Vihrea-siirtyma-Kokemanjokilaaksossa_Sitowise_28623.pdf
- Jonkeren, O., Kager, R., Harms, L. ym. (2021). The bicycle-train travellers in the Netherlands: personal profiles and travel choices. *Transportation* 48, 455–476. <https://doi.org/10.1007/s11116-019-10061-3>
- Karppi, Sankala, Tammiharju, Helve & Kolehmainen (2024). Yhteen sovittamista: yhteistyön ja ymmärryksen syventäminen elinkeinot huomioivassa maankäytössä. Tampereen yliopisto.
- Kattilakoski, M. & Pitkänen, K. (2024). Monipaikkainen hoiva maaseudun vahvistuvana ilmiönä. *Futura-lehti*, tulossa
- Kattilakoski, M., Pitkänen, K. & Saukkonen, P. (2022). Monipaikkainen Pohjois-Karjala: Monipaikkaisen työn, kansalaistoiminnan ja hoivan muodot ja kehittämistarpeet. *Spatia raportteja* 4/2022. Itä-Suomen yliopisto. <https://erepo.uef.fi/handle/123456789/28589>
- Kiema-Majanen, E. & Seppinen, M. (2024). Elinvoimaiset kunnat edistävät ekologista kestävyttä. Kuntaliiton blogi 27.3.2024. <https://www.kuntaliitto.fi/blogi/2024/elinvoimaiset-kunnat-edistavat-ekologista-kestavyytta>

- Maanmittauslaitos (2023). Venäläisten kiinteistökaupat vuonna 2023 Etelä-Karjalassa pienimmillään 20 vuoteen. Kauppojen määrät lähtivät Etelä-Karjalassa voimakkaaseen nousuun 2000-luvun alussa. <https://khr.maanmittauslaitos.fi/tilastopalvelu/rest/v2023.1/index.html?v=2023.1.0#>
- Marshall, A. (1890). *The Principles of Economics*. London: Macmillan.
- Martin, R. (2012). Regional economic resilience, hysteresis and recessionary shocks. *Journal of Economic Geography* 12, 1–32.
- MDI (2023). Asemanseutujen kehittäminen elinkeinoyhteistyöllä – Yhteistyön mallit ja rahoitus, Loppuraportti. https://mal-verkosto.fi/wp-content/uploads/2024/05/Loppuraportti-Asemanseutujen-kehittaminen-elinkeinoyhteistyolla_FINAL.pdf
- Pitkänen, K. & Hannonen, O. (2024). Mökkitutkimuksesta monipaikkaisuuteen ja etätyömatkailuun – Vapaa-ajan asumisen tutkimus 2000-luvulla. *Matkailututkimus*, tulossa.
- Pitkänen, K., Lehtimäki, J., & Puhakka, R. (2020). How do rural second homes affect human health and well-being? Review of potential impacts. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 17(18), 6748.
- Pitkänen, K., & Strandell, A. (2018). Suomalaisen maaseudun monipaikkaisen asumisen muodot ja tulevaisuuden kehitys. *Maaseudun uusi aika*, 26(2-3), 6-23.
- Pitkänen, K., Strandell, A., Parhiala, K., Rehunen, A., & Suomela, T. (2019). Monipaikkaisten vapaa-ajan asukkaiden kokemukset sosiaali- ja terveyspalvelujen tarpeesta ja käytöstä.
- Porter, M. (1980). *Competitive Strategy. Techniques for Analyzing Industries and Competitors*. New York, NY: The Free Press.
- Potter, A. & Watts, H. D. (2011). Evolutionary agglomeration theory: increasing returns, diminishing returns, and the industry life cycle. *Journal of Economic Geography* 11, 417–455.
- Rannanpää, S., Antikainen, J., Aro, R., Huttunen, J., Hovi, S., Pitkänen, K., Strandell, A., Nurmio, K., Rehunen, A., Vihinen, H., Lehtonen, O., Muilu, T., Weckroth, M. (2022). Monipaikkaisuus – nykytila, tulevaisuus ja kestävyys. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2022:9. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-150-6>
- Rehunen, A., Helminen, V., Nyberg, E., & Strandell, A. (2021). YKR-demo: Oulun seudun ja Pohjois-Pohjanmaan tapaustutkimus. Työpaikka-alueet osana alue- ja yhdyskuntarakennetta. <https://www.syke.fi/hankkeet/YKR-demo>
- RHR (2024). Rakennus- ja huoneistorekisteri. Väestötietojärjestelmän rakennus- ja huoneistotiedot. Poiminta 1/2024. Digi- ja väestötietovirasto, Suomen ympäristökeskus. <https://ckan.ymparisto.fi/dataset/vaestotietojarjestelman-rakennus-ja-huoneistotiedot-rhr>
- Strandell, A. & Nyberg, E. (2023). Asukasbarometri 2022 – Kysely kaupunkimaisista asuinympäristöistä. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 29/2023. <http://hdl.handle.net/10138/566100>
- Strandell, A., Pitkänen, K., & Rehunen, A. (2020). Miten kaupungistuminen ja väestön ikääntyminen vaikuttavat vapaa-ajan asumisen suosioon? *Matkailututkimus*, 16(1), 74-92. <https://doi.org/10.33351/mt.88575>
- Tilastokeskus (2024). Tilastokeskuksen StatFin-tilastotietokanta. <https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/>
- Työelämägallup (2023). Yrittäjät ja Kantar. syyskuu/2023.
- Valtioneuvosto (2021). Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032. Valtioneuvoston julkaisu 2021:75. <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163389>
- Viinikka, A., Strandell, A., Tiitu, M. & Kautonen, K. (2023). Asumisen suunnittelun työkalu kunnille – Väestön ja asuntotarpeen ennustemalli KASSU:n kuvaus, käyttökokemukset ja mahdollisuudet. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 16/2023. <https://helda.helsinki.fi/handle/10138/358430>
- YKR (2024). Yhdyskuntarakenteen seurantatiedot. Suomen ympäristökeskus ja Tilastokeskus. <https://ckan.ymparisto.fi/dataset/ykr-ruutuaineisto>

Kestävyyttä ja elinvoimaymmärrystä kaupunkiseuduille

Maankäytön, asumisen, liikenteen ja
elinkeinojen yhteensovittava suunnittelu



Suomen ympäristökeskus
Finlands miljöcentral
Finnish Environment Institute

Teemme tiedolla toivoa.

ISBN 978-952-11-5691-5 (PDF)
ISSN 1796-1726 (verkkokj.)