

Alueidenkäytön vuosikatsaus 2022



Kuva: Jamo Images - stock.adobe.com

Kehityksen suunnat

Suomen ympäristökeskus

16. helmikuuta 2023

Tietoa katsauksesta

Tähän katsaukseen on koottu tietoa ja indikaattoreita muun muassa kaavoituksesta, aluekehityksestä ja yhdyskuntarakenteen muutoksista.

Tiedot ovat peräisin Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) ylläpitämästä Elinympäristön tietopalvelu Liiteristä, josta löytyy monipuolisesti alueidenkäyttöön liittyviä paikka- ja tilastotietoja Suomesta. Lähtöaineistoina ovat mm. Tilastokeskuksen ruututietoihin perustuva YKR-seurantatieto, sekä Digi- ja väestötietoviraston rakennustiedot. Kaavoituksen tilastot ovat avoimia tietoaaineistoja ja saatavilla Liiteristä. Myös katsauksessa käytettyjä vyöhykkeiden aluerajauksia voi tarkastella Liiterissä.

Katsauksen koostamisesta ja julkaisusta on vastannut Suomen ympäristökeskus. Tarkemmat tiedot tekijöistä löytyvät katsauksen lopusta.

Kooste julkaistaan kerran vuodessa. Vuoden 2020 vuosikatsaus löytyy täältä, vuoden 2021 täältä. Katsaukset rakentuvat vuosittain päivitettävistä indikaattoreista ja yhdestä vaihtuvasta teemaosiesta.

Tämän vuoden teemaosio käsittelee pidempiaikaista kehitystä muutamalla poiminnalla kehityksen suuntia kuvaavista tarkasteluista. Myös katsauksen perustiedoista, joissa seurataan vuosittain kaupungistumisen, työmatkojen keskipituuden ja kaavoituksen kehitystä saadaan kuva pidemmän aikavälin kehityksestä. Näiden lisäksi edellisessä katsauksessa tehtyä taajamien muuttoliikkeen vuosittaista vertailua on päivitetty pandemia-ajan toisen vuoden 2021 tiedoilla. Yhdyskuntarakenneosiossa perehdytään muun muassa asuntokuntien autonomistukseen.

HUOM! Tämä pdf on staattinen versio varsinaisesta katsauksesta, joka on julkaistu selaimessa käytettävänä tarinakarttana. Siinä useimmat kartat ja tilastokuviot ovat dynaamisia, jolloin niistä saa enemmän ja tarkempaa tietoa.

Tarinakartta: storymaps.arcgis.com/stories/c3a7fd8d54ba4fb690fcc32d10838720

Alueidenkäytön vuosikatsaus 2022

ymparisto.fi/liiteri/alueidenkaytonvuosikatsaus

Yhteyshenkilöt (etunimi.sukunimi@syke.fi)

Ville Helminen

Datat ja sisältö

Uula Saastamoinen

Toimitus ja visualisointi

Matti Lindholm

Muut asiantuntijat

Outi Koskenniemi, Antti Rehunen, Kaarina Vartiainen, Arto Viinikka

Tiedot

Elinympäristön tietopalvelu Liiteri – liiteri.ymparisto.fi



Kehityksen suunnat



Kaupunkiseutujen väestökehityksessä näkyy erilaisia yhdyskuntarakenteen kehityskulkuja

Kuva: Jamo Images – stock.adobe.com

Trendit erottuvat vasta vuosien päästä

Yhdyskuntarakenteessa muutoksen suunta voi vaihdella yksittäisten vuosien välillä muun muassa yleisen taloustilanteen, asuntorakentamisen syklien tai yllättävien kriisien, kuten koronapandemian, takia. Pysyvä muutos ja pidempi trendi näkyy vasta monen vuoden aikasarjoissa.

Erilaiset jaksot kehityksessä muodostavat uusia kerrostumia olemassa olevaan rakennettuun ympäristöön. Isompi muutos vaatii aikaa, ja varsinkin jos kehitystä halutaan ohjata tiettyyn suuntaan, edellyttää se systemaattista ja pitkäjänteistä panostamista tavoiteltuihin yhdyskuntarakenteen ominaisuuksiin ja epäsuotuisten kehityskulujen välttämistä.

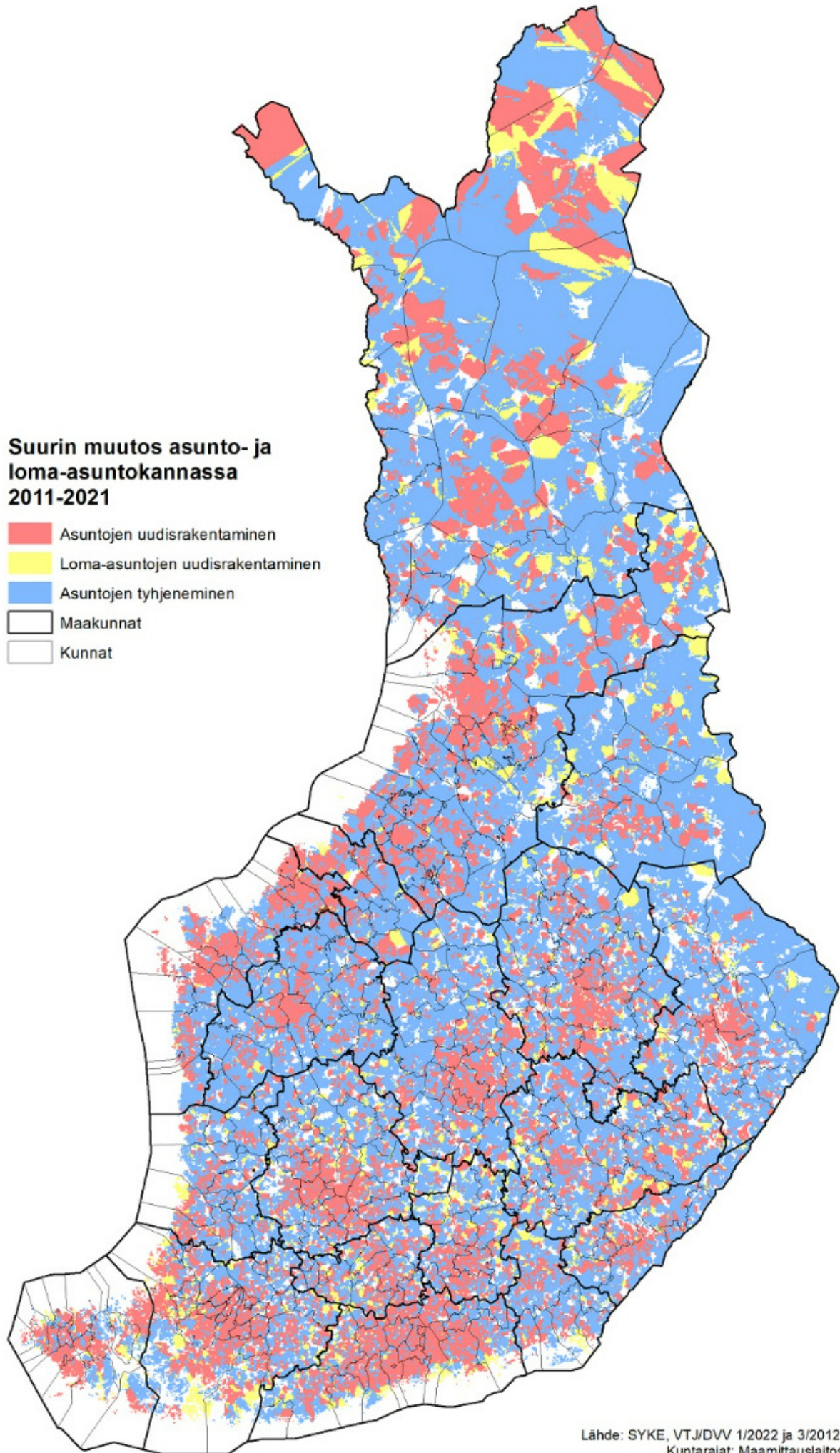
Tänä vuonna alueidenkäytön vuosikatsauksessa nostetaan muutama yleistä kehitystä kuvaava poiminta. Tarkastelussa ovat muun muassa muutokset rakennuskannassa ja väestö- ja työpaikkakehityksessä sekä edellytykset kestäväälle liikkumiselle.

Taajamien osalta jatkamme pandemia-ajan vaikutusten seurantaan tutkimalla vuositasen muutoksia.

Muuttoliikkeen trendit vaikuttavat kaupunkien ja niitä ympäröivien alueiden väliseen dynamiikkaan. Niitä tarkastelemalla on mahdollista ennakoida lähitulevaisuuden kehitysvaihtoehtoja.

Suurin muutos asunto- ja loma-asuntokannassa 2011-2021

- Asuntojen uudisrakentaminen
- Loma-asuntojen uudisrakentaminen
- Asuntojen tyhjeneminen
- Maakunnat
- Kunnat



Laajoilla alueilla asuntojen tyhjeneminen ylittää uudisrakentamisen

Asuminen ja siihen liittyvä rakennuskanta kehittyy eri tavoin eri puolilla Suomea. Käynnissä olevan alueellisen eriytymisen havainnollistamiseksi seuraavaan karttaan on poimittu tiedot siitä, mikä kullakin alueella on rakennuskannan vallitseva muutos vuosivälillä 2011–2021. Tarkastelussa on vertailtu kolmea rakennuskannan muutosta: asuntojen uudisrakentaminen, asuntojen tyhjeneminen ja loma-asuntojen uudisrakentaminen.

Kartan analyysissä Suomi on jaettu kilometrin ruutuihin, ja ruutuja on tarkasteltu suhteessa läheisiin ruutuihin, jolloin väritetyt alueet ovat laajempia ja kuvaavat seudun yleistä kehitystä. Kartassa näkyy kunkin alueen suurin luokka, ja esimerkiksi punaisilla alueilla asuntojen uudisrakentamista on ollut enemmän kuin loma-asuntojen uudisrakentamista tai asuntojen tyhjenemistä.

Kaupunkiseuduilla asuntojen uudisrakentaminen muodostaa yleisimmän muutostyyppin rakennuskannassa. Alueet, joissa asuntojen tyhjeneminen on yleisempää kuin niiden tai loma-asuntojen rakentaminen, muodostavat laajoja sinisiä alueita isojen asutuskeskusten väliin. Loma-asuntojen uudisrakentamisessa korostuvat matkailualueet ja vesistöjen läheisyys, sekä erityisesti Etelä-Suomessa myös hyvä sijainti suhteessa isompiin asutuskeskuksiin.

Kaupunkiseutujen erilaiset kehityspolut vuoden 2007 jälkeen näkyvät kaupunkiseutujen sisäisen väestökehityksen eroissa

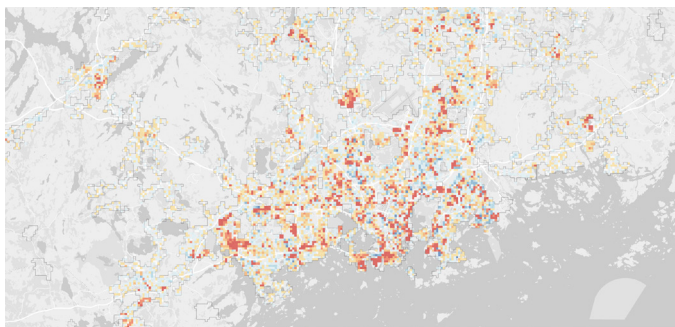
Seuraavassa kartassa esitetään kaupunkiseutujen taajamien väestömuutokset vuosien 2007 ja 2021 välillä 250 × 250 metrin ruuduissa. Ruudut, joissa vuoden 2021 väestö oli alle 5 henkilöä, on poistettu tietosuojasyistä.

Kaiken kaikkiaan 46 prosentissa tarkastelluista kaupunkiseututaajamien väestöruuduista on tapahtunut väestönkasvu, ja näin ollen yli puolet ruuduista menetti väestöä. Helsingin kaupunkiseudulla kasvuruutujen osuus on Suomen suurin, 55 prosenttia. Myös Seinäjoen, Pietarsaaren, Vaasan ja Tampereen kaupunkiseuduilla yli puolessa ruuduista oli tapahtunut väestönkasvu.

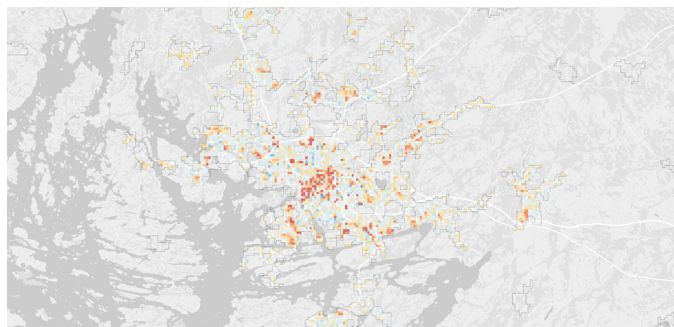
Varkaudessa puolestaan on suurin osuus ruutuja, joissa väestö on vähentynyt tarkastelujaksolla, 78 prosenttia. Myös Imatran, Savonlinnan ja Heinolan kaupunkiseuduilla väestöään menettäneiden ruutujen osuus on yli 70 prosenttia. Huomionarvoista on siis, että vain kuudella tarkastelluista 34 kaupunkiseuduista on enemmän ruutuja, joissa väestö on kasvanut, kuin ruutuja, joissa se on vähentynyt.

Yhdyskuntarakenteen kehityksen näkökulmasta ruutukartta esittää finanssikriisistä 2007 alkanutta ajanjaksoa. Tätä edeltäneenä ajanjaksona vuosina 2000–2007 pien-
talorakentaminen ja kehysalueiden kasvu oli voimakasta. Vuodesta 2007 alkanut jakso on ollut pääsääntöisesti tiivistyvän yhdyskuntarakenteen aikaa. Samalla väestökasvu on keskittynyt aiempaa voimakkaammin suurimmille kaupunkiseuduille. Niissä tiivistymisen ohella väestökasvu on riittänyt myös yhdyskuntarakenteen reunoille.

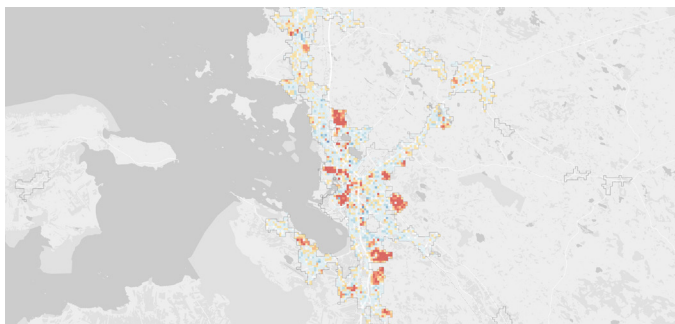
Käytännössä väestömäärän kasvu tilastoruudussa edellyttää, että ruutuun on rakennettu uusia asuntoja. Taajamien sisällä ne asuinalueet, joille ei täydennysrakenneta, alkavat ajan kuluessa hitaasti menettää väestöään asuntokuntien koon pienetessä. Monella kaupunkiseudulla näkyikin samaan aikaan vanhojen asuinalueiden hidas väestön väheneminen ja väestön kasvua keskustassa sekä taajaman reunoilla täydennys- ja uudisrakentamisen seurauksena.



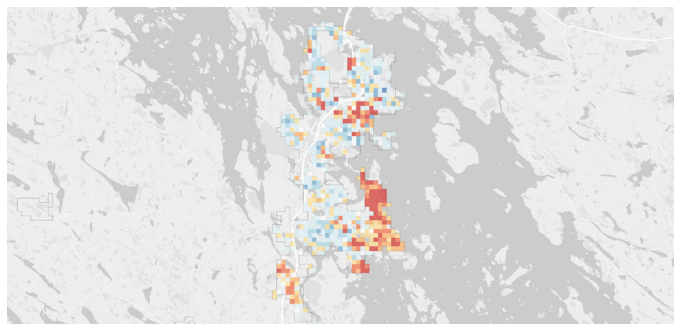
Pääkaupunkiseutu on voimakkaan kasvun aluetta, ja kasvu suuntautuu eri puolille seutua.



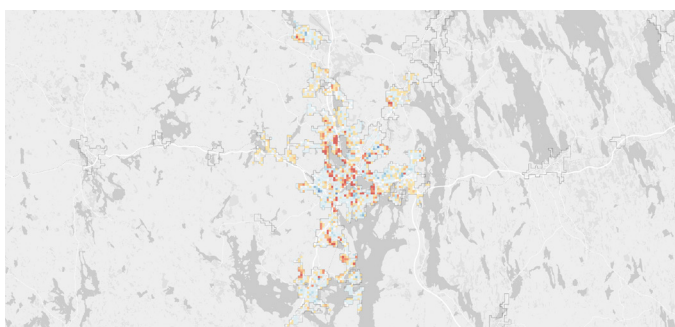
Turussa väestönkasvu on painotunut muihin suuriin kaupunkeihin verrattuna vahvasti keskustaan.



Oulussa kasvua on kaavoitettu keskustan ja sen lähialueiden lisäksi taajaman reunoille uusille alueille.

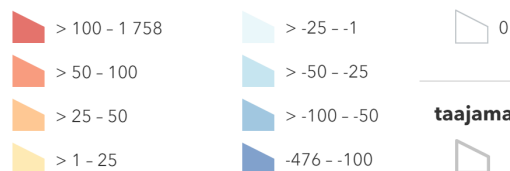


Kuopion muutos keskittyy erityisesti Saaristokaupunkiin, jonne on rakennettu paljon uutta asuntokantaa.

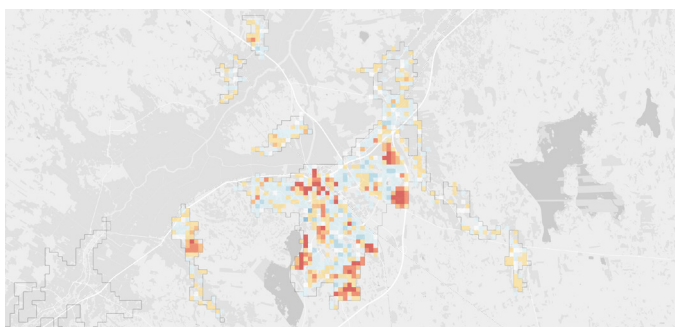


Jyväskylässä kasvuruudut muodostavat nauhamaisia muotoja.

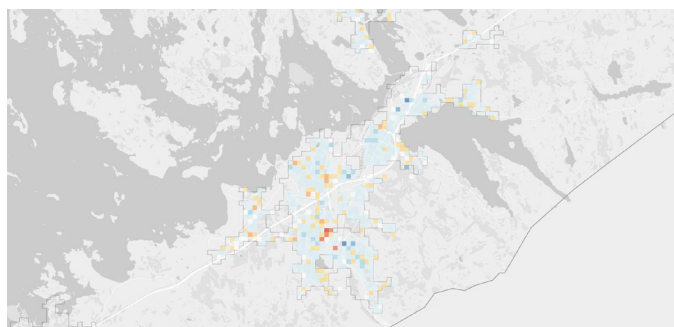
Keskustaajamien väestömuutos



Kaikki taajamat tarinakartasta: storymaps.arcgis.com/stories/c3a7fd8d54ba4fb690fcc32d10838720



Taajamien vanhat pientaloalueet menettävät hitaasti väestöään, kun asutuskuntien koko pienenee. Tämä on nähtävissä mm. Seinäjoella.



Sama kehitys on nähtävissä myös Imaatralla, missä väestö on vähentynyt tasaisesti suuressa osassa taajamaa.

Kaupunkiseutujen keskustojen yhteenlaskettu väestömäärä kääntyi pitkästä aikaa laskuun

Seuraavassa kaaviossa tarkastellaan kaupunkiseutujen yhteenlaskettua pitkän aikavälin väestökehitystä yhdyskuntarakenteen vyöhykkeillä. Tarkastelulla kuvataan vuoden 2021 tilanteen mukaisilla aluerajauksella tunnistettujen alueiden väestömäärä on muuttunut vuodesta 1980. Vuoteen 2005 asti tiedot ovat viiden vuoden välein, sen jälkeen vuosittain.

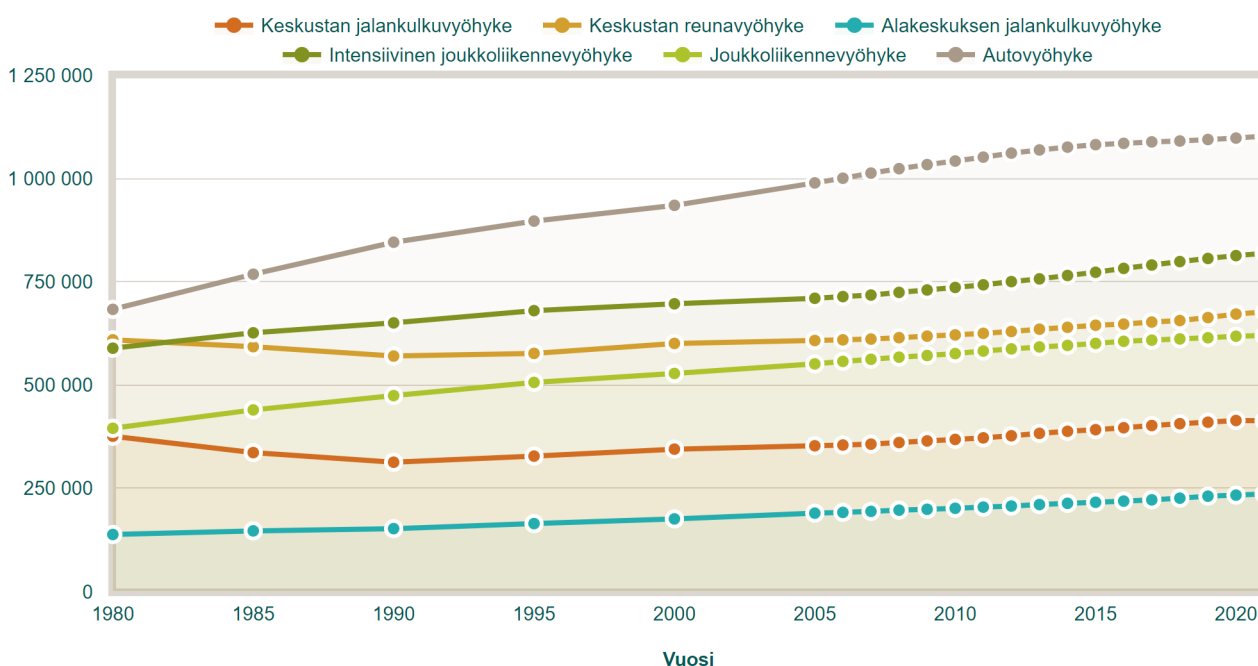
Kaavion tulkinnessa on hyvä huomioida, että kunkin vuoden lukema ei kuvaa sen hetken yhdyskuntarakennetta, eli esimerkiksi vuoden 1980 tilanteessa jokin alue on voinut olla luokittelun näkökulmasta autovyöhykettä, mutta on tässä tarkastelussa joukkoliikennevyöhykettä, joka on sinne muodostunut myöhemmin. Kaavio siis kertoo nykyisen yhdyskuntarakenteen mukaisesti jäsennetyin väestökehityksen.

1980-luku edusti hyvin erilaista yhdyskuntarakenteen kehitystä kuin viimeisen vuosikymmenen aikana on nähty. Silloin keskustat ja niiden reuna-alueet menettivät merkittävästi väestöään samalla kun autokaupungin kasvu oli kiivaimmillaan.

Keskustan jalankulkuvyöhykkeillä väestömäärä nousi uudelleen vuoden 1980 tasolle vasta 2012. 2000-luvun alkupuolen niin sanottu Nurmijärvi-ilmiö näkyy autovyöhykkeen aiempaa nopeampana kasvuna sekä kasvun hidastumisena keskustojen jalankulku- ja reunavyöhykkeillä ja intensiivisen joukkoliikenteen vyöhykkeellä.

Vuoden 2007 jälkeen kaupunkiseutujen suhteellinen väestökasvu on ollut suurinta keskustojen ja alakeskusten jalankulkuvyöhykkeillä. Joukkoliikennevyöhykkeiden väestömäärä on kasvanut melko tasaisesti. Vuonna 2021 keskustan jalankulkuvyöhykkeiden väestömäärä kuitenkin kääntyi ensimmäistä kertaa laskuun sitten 1980-luvun. Tämä poikkeama pitkän aikavälin trendistä liittyy todennäköisesti pandemian vaikutukseen ihmisten asuinpaikan valinnassa.

Väestön määrän kehitys vuoden 2021 yhdyskuntarakenteen vyöhykerajausten alueilla



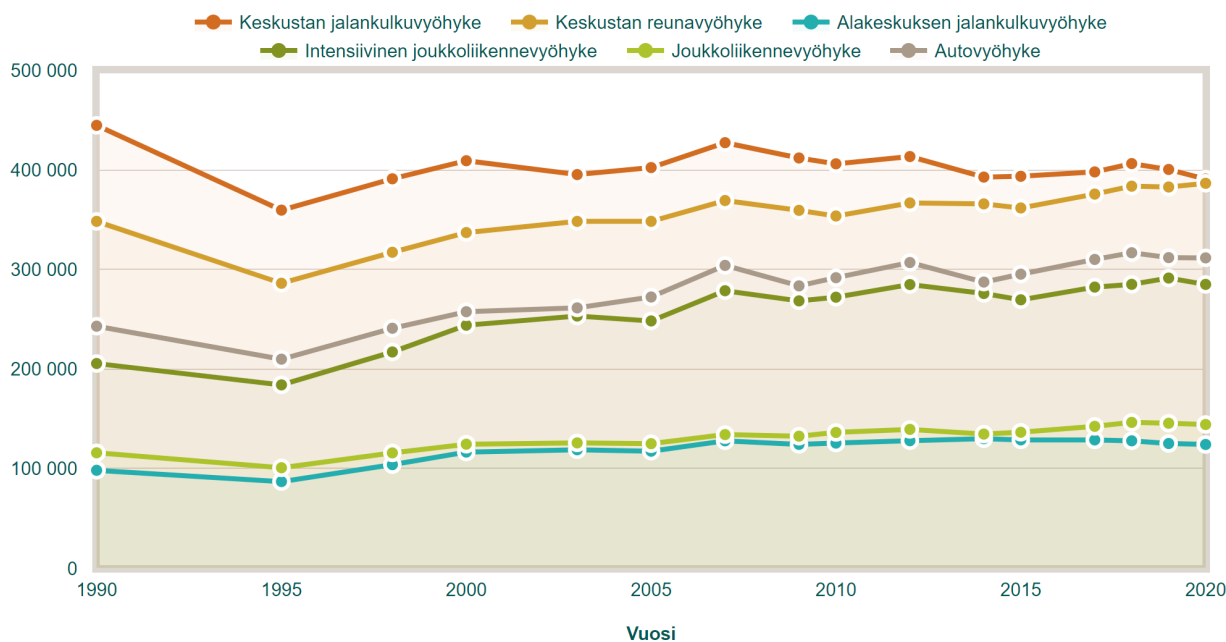
Keskustan jalankulkuvyöhyke menettämässä asemansa kaupunkiseutujen suurimpana työpaikka-alueena

Työpaikkojen määrää on seuraavassa tarkasteltu samoin periaattein kuin väestöä edellisessä kaaviossa. Työpaikkatietoja on saatavissa vuodesta 1990 ja vasta viime vuosilta vuosittain. Työpaikkoja koskevan paikkatietoaineiston laatiminen tapahtuu hitaammin kuin väestötietojen koonti, joten aikasarjat päivittyvät parin vuoden viiveellä.

Kaaviossa taloudelliset suhdanteet näkyvät kaikkien vyöhykkeiden työpaikkamääriä koskevin nousuina ja laskuina. Keskustojen jalankulkuvyöhykkeiden asema kaupunkiseutujen suurimpana työpaikkasijaintina on muuttumassa, sillä keskustan reunavyöhyke nousi vuonna 2020 jo lähes rinnalle. Työpaikkojen painopiste on siis siirtymässä hieman keskustojen ulkopuolelle.

Keskustojen jalankulkuvyöhykkeen työpaikkakehityksen trendi on ollut laskeva vuoden 2007 jälkeen. Tällä ajanjaksolla keskustojen kehitys on painottunut asutuksen kasvuun, kuten edellisessä kaaviosta näkyy. Muiden vyöhykkeiden osalta työpaikkamäärät ovat pysyneet vuoden 2007 tasoilla vaihdellen vuosisittain hieman. Suomen suhteellisen pienillä kaupunkiseuduilla alakeskukset eivät yhteenlaskettuna muodostu merkittäviksi työpaikka-alueiksi.

Työpaikkojen määrän kehitys vuoden 2021 yhdyskuntarakenteen vyöhykerajausten alueilla



Kestävien kulkumuotojen edellytysten heikkeneminen työmatkoilla tasaantunut

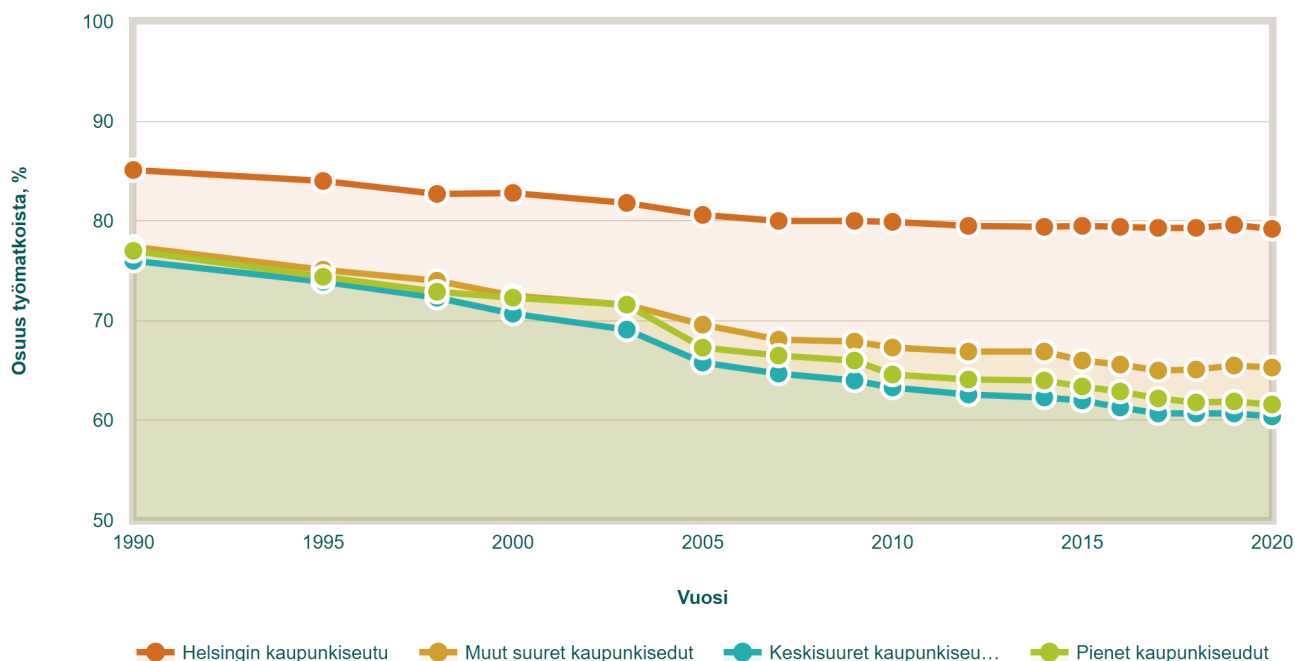
Kestävien kulkumuotojen käyttö työmatkoilla edellyttää, että asuin- ja työpaikka sijaitsevat lähellä toisiaan tai sujuvien joukkoliikenneyhteyksien päässä. Mitä suuremmalla osuudella työllisistä on helppoa valita muu kuin auto työmatkalleen, sitä paremmin yhdyskuntarakenne tukee kestävästä liikkumisesta.

Tätä kuvaavassa indikaattorissa työmatkan ajatellaan olevan helposti kuljettavissa jalkaisin tai pyörällä, kun sen pituus on linnuntietä enintään neljä kilometriä. Joukkoliikenteen valitsemista taas pidetään helppona, jos sekä työmatkan alku- että loppupää sijaitsevat jalankulku- tai joukkoliikennevyöhykkeellä.

Kaaviossa on indikaattorin kehitys eri kokoisilla kaupunkiseudulla 1990-luvulta lähtien. Pitkällä aikavälillä kestävä työmatkan edellytykset ovat kaupunkiseuduilla heikentyneet huomattavasti. Erityisesti vuosien 2000 ja 2005 välillä tapahtunut yhdyskuntarakenteen hajautumiskehitys näkyy edellytysten jyrkkänä heikentymisenä.

Helsingin kaupunkiseudulla laskeva trendi alkoi hidastua vuoden 2007 jälkeen. Viime vuosina laskeva kehitys näyttää jo tasaantuneen kaiken kokoisilla kaupunkiseuduilla.

Kestävillä kulkutavoilla kuljettavissa olevat työmangat 1990–2020



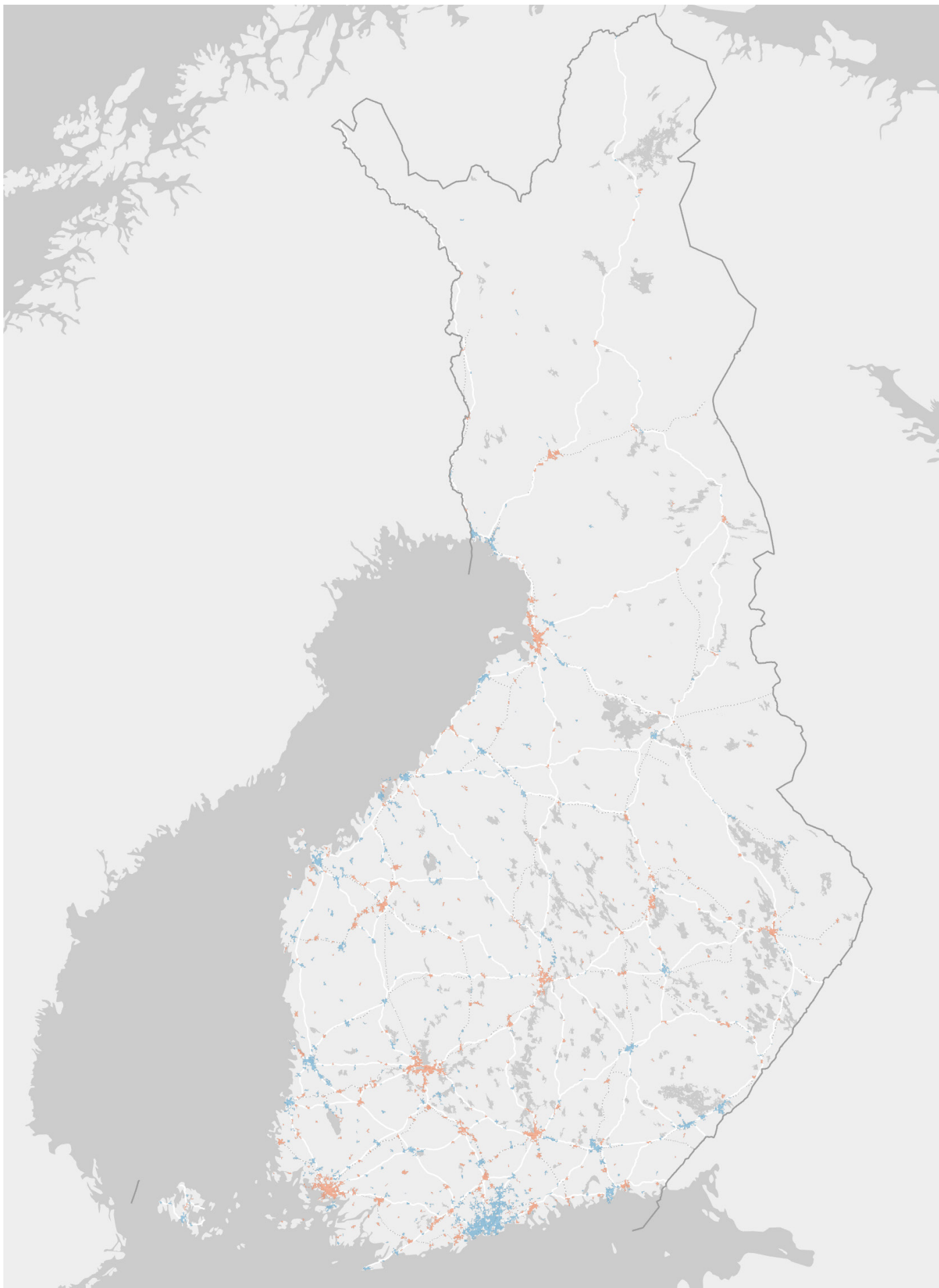
Pandemia-aika pienensi monen suuren taajaman muuttovoittoa, Helsingin keskustaajama jopa muuttotappiollinen 2021

Muuttoliike kertoo trendeistä herkemmin kuin väestön kokonaismuutos. Pandemia-ajan muuttoliike on eronnut aiemmasta.

Tässä katsauksessa muuttoliikettä on tarkasteltu Tilastokeskuksen tuottamalla aineistolla, jossa maan sisäinen muuttoliike on laskettavissa taajamakohtaisesti. Aineisto sisältää vain muutot, joista on tilastoitu koordinaattitiedot. Muutot ulkomailta ja ulkomaille eivät ole mukana.

Suurin mullistus muuttoliikkeessä tapahtui Helsingin keskustaajamassa, joka kääntyi jopa muuttotappiolliseksi. Helsingin nettomuutto laski vuodesta 2020 vuoteen 2021 yli 5 000 ihmisellä. Myös monien muiden suurten keskustaajamien kuten Tampereen, Turun ja Jyväskylän muuttovoiton määrä väheni toisena koronavuonna. Vuonna 2021 suurimmat muuttovoittotaajamat olivat Tampereen (+2 274), Kuopion (+1 131), ja Oulun (+1 050) keskustaajamat. Suurimmat muuttotappiotaajamat olivat Helsingin (-4 060) lisäksi Kemian (-426) ja Vaasan (-340) keskustaajamat.

Vaikka muutoissa näkyy muutoksia aiempaan trendiin nähden, ja vaikka monen suuren kaupungin muuttovoiton suuruus on laskenut tai kääntynyt jopa negatiiviseksi kahden pandemiavuoden aikana, ei taajamien väestön kokonaismäärän kehitys ole merkittävästi muuttunut. Muuttovoitto ulkomailta sekä syntyvyyden ja kuolleisuuden suhde pitivät suurten kaupunkitaajamien väestökehityksen edelleen kasvussa myös vuonna 2021.



Kartalla näkyy vuoden 2021 taajamien nettomuutto siten, että oranssit ovat maan sisäisessä muuttoliikkeessä muuttovoitollisia ja siniset muuttotappiollisia taajamia.

Kaavoitus



Asumiseen
kaavoitettiin vuonna
2021 vähemmän
kerrosalaa kuin
edellisvuonna

Kuva: raland – stock.adobe.com

Vuosittain hyväksytyjen yleiskaavojen lukumäärä kääntyi nousuun

Yleiskaava on kunnan maankäytön suunnitelma, jossa otetaan kantaa asutuksen, palvelujen, työpaikkojen ja virkistysalueiden sijoittumiseen yleisellä tasolla. Yleiskaava ohjaa alueen asemakaavojen laatimista.

Yleiskaavoja tehdään myös rajatummissa aihepiireistä, kuten tuulivoiman sijoittelusta tai kulttuuriympäristöstä. Näissä teemayleiskaavoissa ei ratkaista kaikkien eri toimintojen sijoittamista, mutta laaditut selvitykset ja inventoinnit tukevat muutakin alueidenkäytön suunnittelua.

Vuonna 2021 yleiskaavoitettu alue hyväksytyissä yleiskaavoissa kattoi 105 640 neliökilometriä. Se on 28 prosenttia Manner-Suomen pinta-alasta huomioiden vesialueet. Ahvenanmaalta ei ole yleiskaavatietoa.

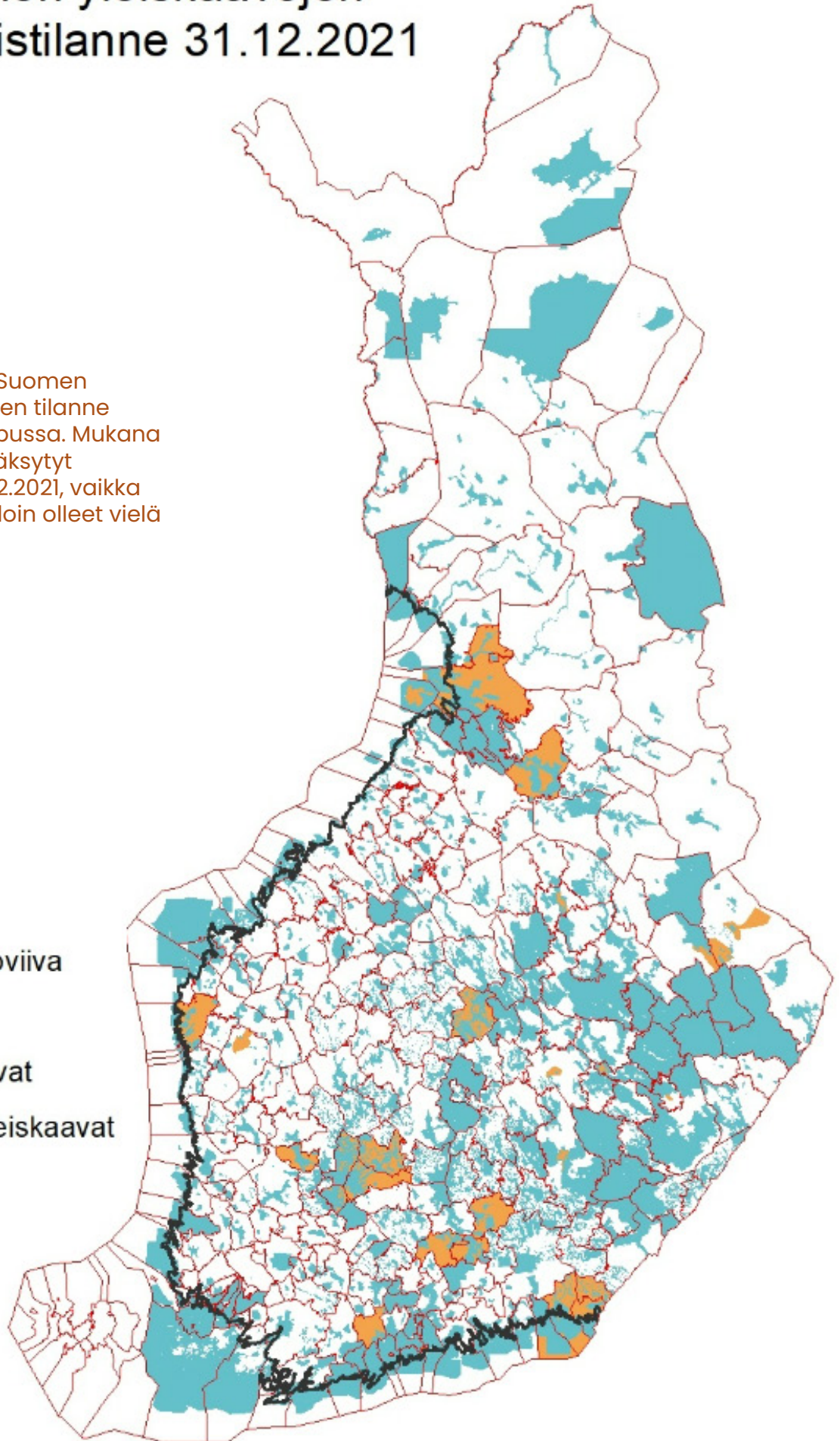
Yleiskaavan yhteenlaskettu pinta-alatieto ei pidä sisällään kuntien yhteisiä yleiskaavoja eikä vaiheyleiskaavoja. Vuosien 2019 ja 2020 välillä yleiskaavoitetun alueen pinta-alaan tehtiin tarkistus, jossa nurin menneitä kaavaprosesseja ja kumoutuneita kaava-alueita poistettiin tilastoista. Tämän seurauksena kaavoitetun alueen pinta-ala pieneni kahdellatuhannella neliökilometrillä.

Vuosittain hyväksytyjen uusien yleiskaavojen pinta-ala on pysynyt 2019–2021 suhteellisen samalla tasolla vajaassa 2000 km². Vuonna 2021 hyväksytyjen yleiskaavojen määrä kuitenkin kääntyi kasvuun pitkään jatkuneen laskevan trendin jälkeen.

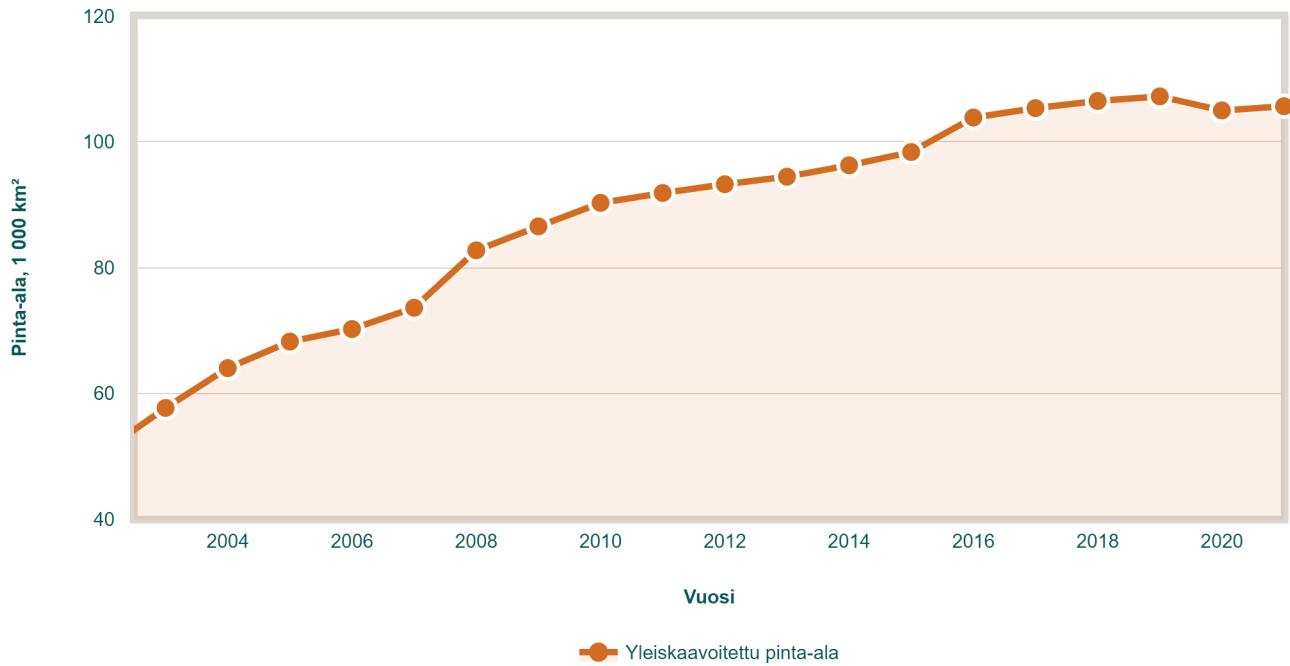
Suomen yleiskaavojen kokonaistilanne 31.12.2021

Kartalla näkyy Suomen yleiskaavoituksen tilanne vuoden 2021 lopussa. Mukana ovat kaikki hyväksytyt yleiskaavat 31.12.2021, vaikka ne eivät olisi silloin olleet vielä lainvoimaisia.

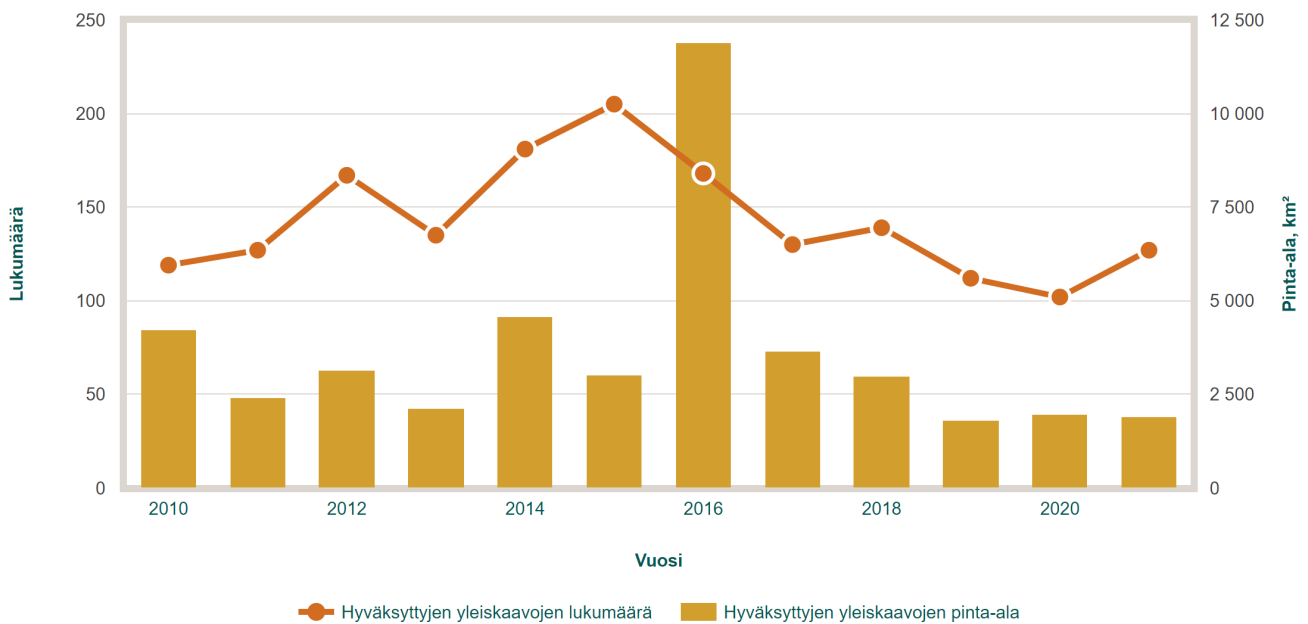
- Rannikkoviiva
- Kunnat
- Yleiskaavat
- Teemayleiskaavat



Yleiskaavoitetun alueen pinta-alan kehitys 2003–2021



Vuosittain hyväksytyjen yleiskaavojen lukumäärä ja pinta-ala 2010–2021



Tuoretta tietoa Yleiskaavapalvelusta

Voimassa olevat Manner-Suomen yleiskaavat ovat saatavilla paikkatietoaineistona Suomen ympäristökeskuksen Yleiskaavapalvelusta. Aineistoja päivitetään 4 kertaa vuodessa, ja niiden käyttö on maksullista.

www.syke.fi/yleiskaavapalvelu

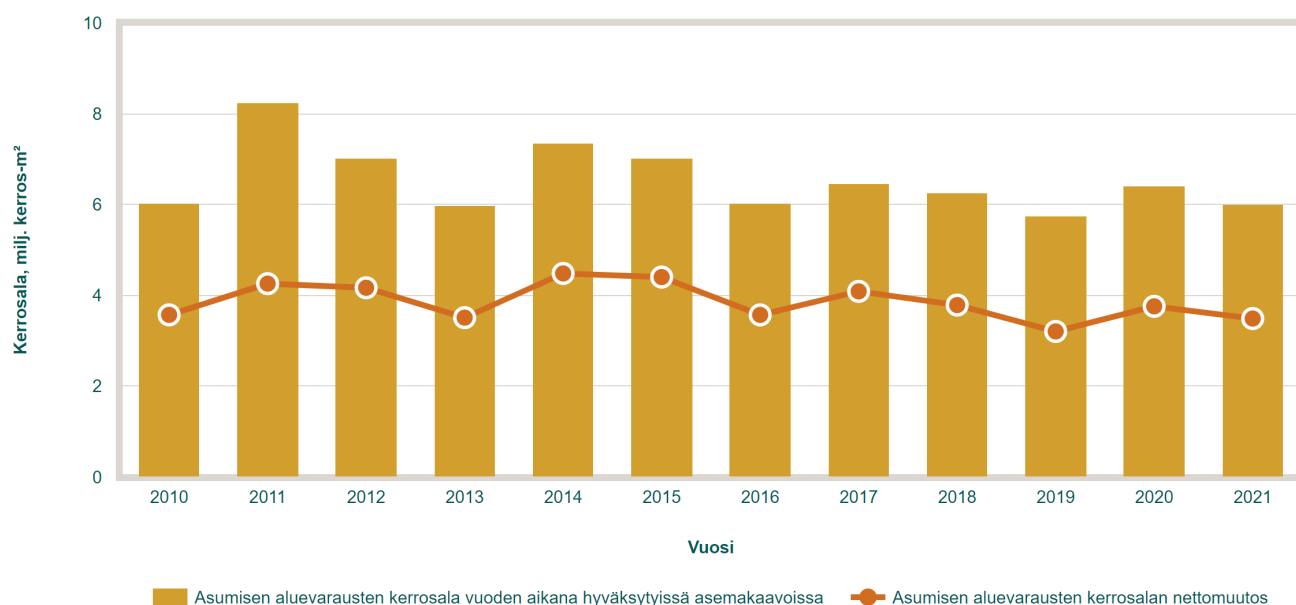
Asumiseen kaavoitettiin 2021 hieman vähemmän kerrosalaa kuin 2020

Asemakaava on yksityiskohtaisin kaava, jolla määritellään tietyn alueen käyttö: mitä säilytetään, mihin ja mitä saa rakentaa, kuinka paljon ja millä tavalla.

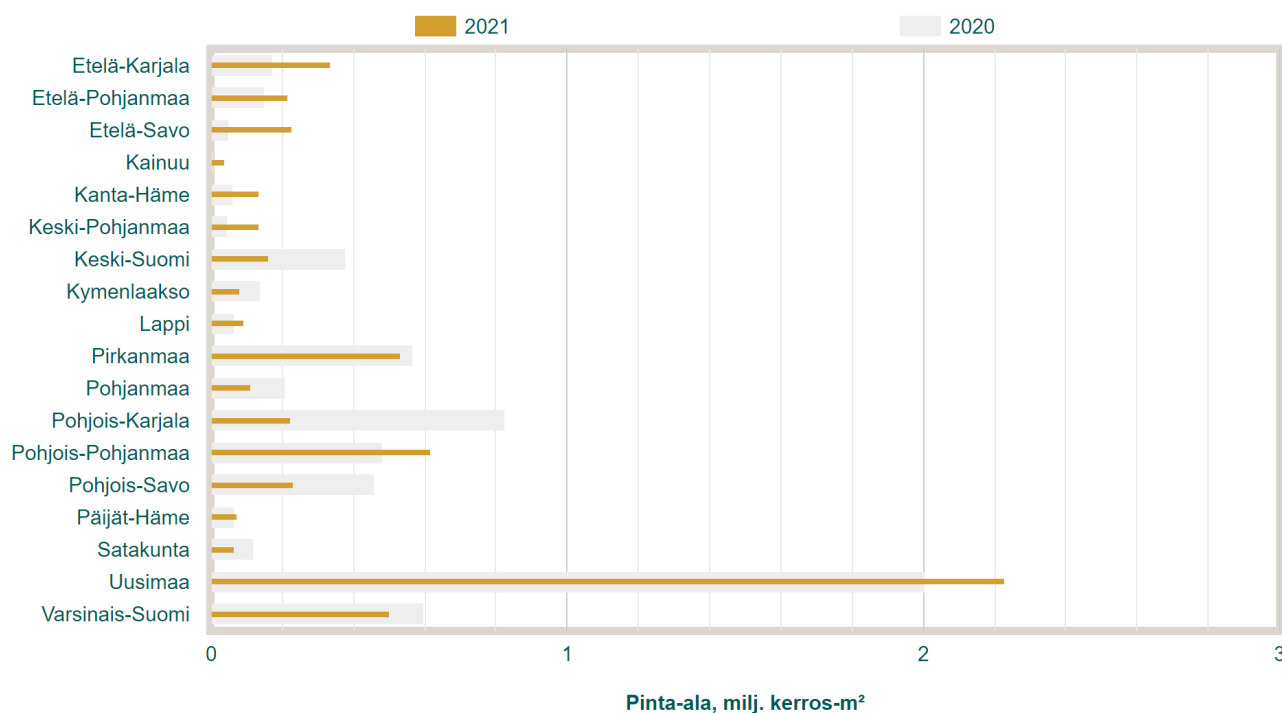
Asemakaavoitus koskee erityisesti taajamia, mutta asemakaavoja laaditaan myös ranta-alueille sekä matkailua palvelevien rakennusten ja teollisuusalueiden sijoittamiseksi.

Suomen pinta-alasta 8 310 neliökilometriä eli 2,2 prosenttia oli asemakaavoitettua vuoden 2021 lopussa. Vuonna 2021 koko asemakaavoitettu alue kasvoi 50 neliökilometrillä.

Asumiseen kaavoitettu kerrosala 2010–2021



Asumiseen kaavoitettu kerrosala 2020 ja 2021 maakunnittain



Vuoden 2021 aikana hyväksytyissä asemakaavoissa oli asumiseen kaavoitettua kerrosalaa yhteensä 6,0 miljoonaa kerrosneliometriä. Tämä on vähemmän kuin 2020 mutta enemmän kuin 2019.

Koska monet uusista asemakaavoista korvaavat vanhoja kaavoja, niiden nettovaikutus asumista varten kaavoitettuun kerrosalaan on edellä mainittua pienempi. Vuonna 2021 se oli 3,5 miljoonaa kerrosneliometriä.

Vuonna 2021 asumiseen asemakaavoitetusta kerrosalasta 37 % oli Uudenmaan kunnissa. Kaupungistuminen näkyy asumisen kaavoituksen suurina määrinä maakunnissa, joissa suurimmat kaupungit sijaitsevat. Pienemmissä maakunnissa vuosien välillä voi olla suuriakin vaihteluja koska kaavojen määrät ovat pienempiä ja yksittäisten kaavahankkeiden merkitys korostuu.

Suunnittelutarveratkaisut ja poikkeamispäätökset pysyneet viime vuosien tasolla

Valtaosa rakentamisesta perustuu yleis- ja asemakaavoissa määriteltyyn suunnitelmaan alueidenkäytöstä. Isommista rakennuksista käytännössä kaikki ja pientaloistakin 77,7 prosenttia rakennettiin asemakaava-alueelle vuonna 2021. Laskua vuodesta 2020 on kuitenkin yli viisi prosenttiyksikköä.

Jos rakentaminen ei perustu suoraan kaavaan merkittyyn suunnitelmaan, voi se tarvita poikkeamispäätöksen tai suunnittelutarveratkaisun ennen rakennusluvan hettä.

Poikkeamispäätöksen tarvitsee silloin, kun rakennettaessa halutaan poiketa kaavasta tai muusta maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesta menettelystä. Suunnittelutarveratkaisut koskevat puolestaan sellaista rakentamista, yleensä haja-asutusalueella, jonka yhteydessä on järjestettävä teiden, vesijohtojen tai muiden normaalisti kaavassa määriteltyjen toimintojen sijoittaminen. Poikkeamispäätökset ja suunnittelutarveratkaisut ovat tärkeä osa monien kuntien maapolitiikan keinovalikoimaa.

Viime vuosina poikkeamispäätösten määrä on ollut jonkin verran yli 3 000 per vuosi. Poikkeamispäätösten määrä on kasvanut hieman vuoden 2019 jälkeen. Kielteisten poikkeuslupapäätösten osuus oli vuonna 2021 seurantajakson pienin. Poikkeusluvista siis hyväksyttiin 95,7 prosenttia. Poikkeamispäätöksiä tehdään paljon suhteessa muuhun rakentamiseen monissa pienemmissä kunnissa, joissa poikkeamispäätökset voivat liittyä esimerkiksi loma-asuntojen rakentamiseen tai käyttötarkoituksen muutoksiin.

Suunnittelutarveratkaisujen määrän laskeva trendi jatkuu. Vuonna 2021 suunnittelutarveratkaisuja haettiin kaikkien aikojen vähiten ja vuositaso näyttää asettuvan alle tuhanteen hakemukseen. Kielteisten suunnittelutarveratkaisujen osuus on pysynyt koko ajan 6–11 prosentissa.

Eduskunnan käsittelyssä oleva uusi rakentamislaki saattaa voimaan astuessaan tuoda muutoksia poikkeamiseen. Lakiehdotuksessa poikkeamista ja suunnittelutarveratkaisuja koskevat pykälät ovat pääosin nykyisen kaltaisia, mutta on mahdollista, että niiden tulkitsemisessa voitaisiin jatkossa käyttää enemmän harkintaa. On myös mahdollista, että rakennuslupaa vaativien hankkeiden tulkinta muuttuu nykyisestä, jolloin sillä voisi olla vaikutusta myös poikkeuslupien määrään.

Poikkeamis päätökset vuosina 2003–2021



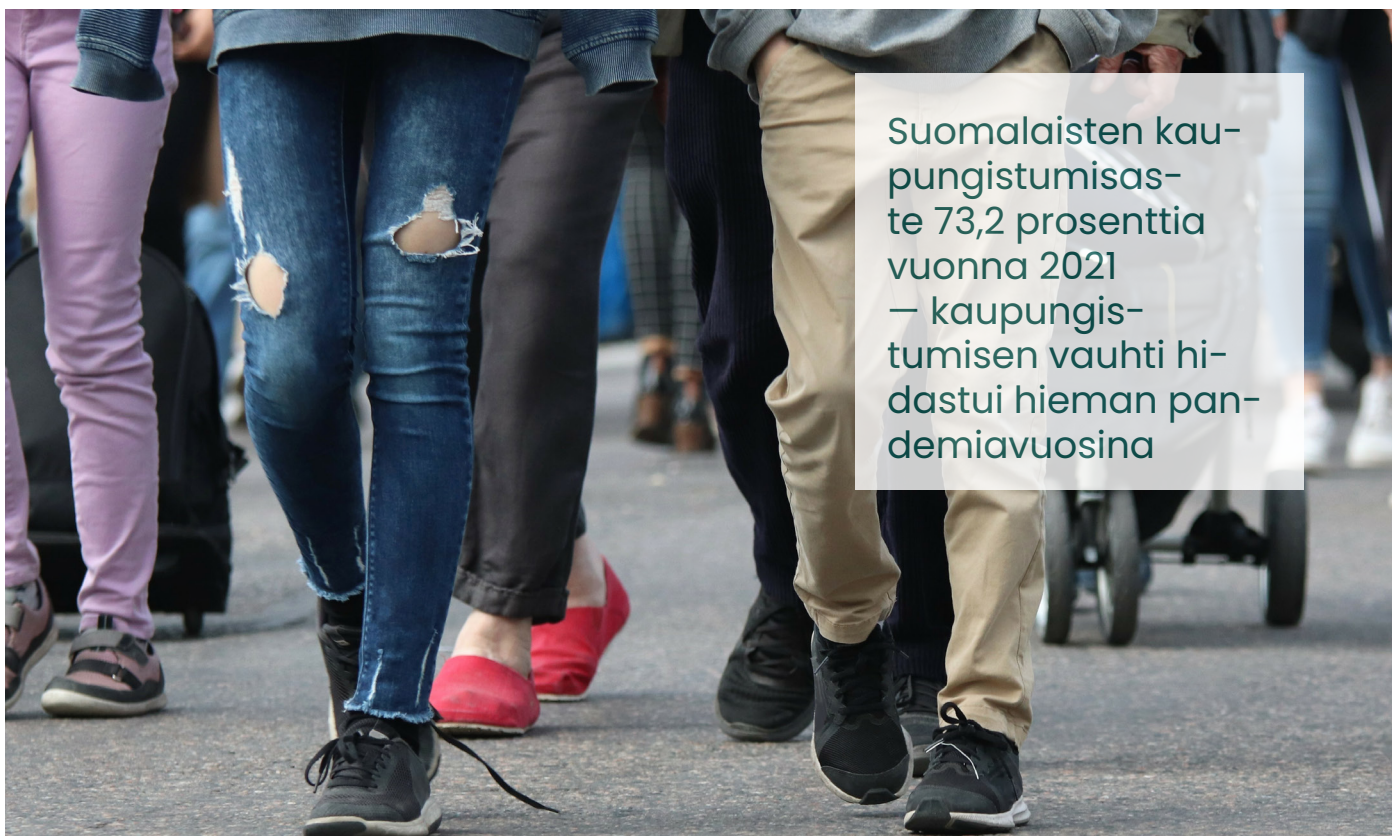
Suunnittelutarveratkaisut vuosina 2003–2021



Lisää tietoa kaavoituksesta

syke.fi/fi-FI/Tutkimus_kehittaminen/Rakennettu_ymparisto/Tietojarjestelmat_ja_aineistot/Kaavoitus

Kaupungistuminen



Suomalaisten kaupungistumisaste 73,2 prosenttia vuonna 2021 – kaupungistumisen vauhti hidastui hieman pandemiavuosina

Kuva: Tarja - stock.adobe.com

Kaupungistumisen mittarit osoittavat yhä ylöspäin

Suomen taajamoitumisaste oli 86,7 prosenttia vuonna 2021. Tämä tarkoittaa osuutta väestöstä, joka asuu taajama-alueilla, eli yli 200 asukkaan asutustihentymissä. Luku on kasvanut 2,3 prosenttiyksiköllä vuodesta 2011. Taajamoitumisaste ei mittaa varsinaisesti kaupungistumista, koska iso osa taajamista on pieniä maaseututaajamia eli isompia kyliä, kirkonkyliä tai kuntakeskuksia. Taajama-aste siis jakaa väestön taajamissa asuviin ja haja-asutusalueella asuviin.

Suomen ympäristökeskuksen ylläpitämän kaupunki-maaseutuluokituksen perusteella laskettu kaupungistumisaste kuvaa kaupunkialueilla asuvien osuutta paremmin. Kaupunkialueet muodostuvat luokituksessa yli 15 000 asukkaan keskustaajamiin ja niiden ympärille. Kaupungistumisasteen laskennassa on tässä valittu luokituksen sisempi ja ulompi kaupunkialue sekä kaupungin kehysalue. Kaupungistumisaste näin laskettuna kertoo kaupunkiseuduilla asuvan väestön osuuden, huomioiden kaupunkien seutuistumisen. Seutuistumisen myötä osa kaupungin kasvusta tapahtuu ympäröivällä väljän yhdyskuntarakenteen alueella.

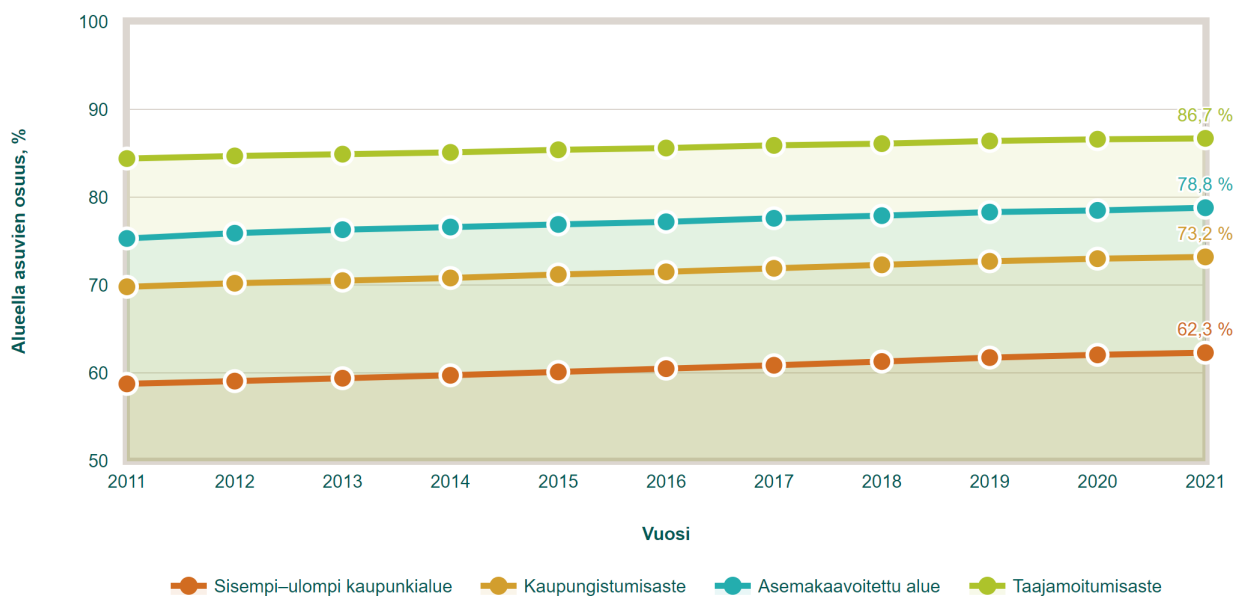
Tässä katsauksessa kaupungistumisen mittareihin on lisätty sisemmän ja ulomman kaupunkialueen väestöosuus. Tämä kuvaa rajatummien kaupunkien yhtenäisellä ja tiivistä rakennetulla alueella asuvien osuutta.

Kaupungistumisaste on vuoden 2021 väestötietojen perusteella 73,2 prosenttia. Sisemmän ja ulomman kaupunkialueen yhteenlaskettu väestöosuus oli noin 11 prosenttiyksikköä matalampi, joka on myös kehysalueen osa kaupungistumisasteesta.

Neljäs yhdyskuntasuunnittelun kannalta mielenkiintoinen väestön keskittymistä kuvaava mittari on asemakaavoitetulla alueella asuvan väestön osuus. Se oli vuoden 2021 asemakaavatilanteen mukaan 78,8 prosenttia.

Pitkällä aikavälillä sekä taajamoitumisaste, kaupungistumisaste että asemakaavoitetulla asuvien osuus ovat kasvaneet suhteellisen tasaisesti. Kuitenkin verrattuna viime vuosiin näiden valtakunnallisten kaupungistumis- ja keskittymismittareiden vuosien 2020 ja 2021 kasvu on ollut hiukan pitkän aikavälin trendiä hitaampaa.

Kaupungistumisen mittareiden kehitys 2011–2021



Helsingin keskustaajama kasvoi, vaikka kärsi muuttotappiosta

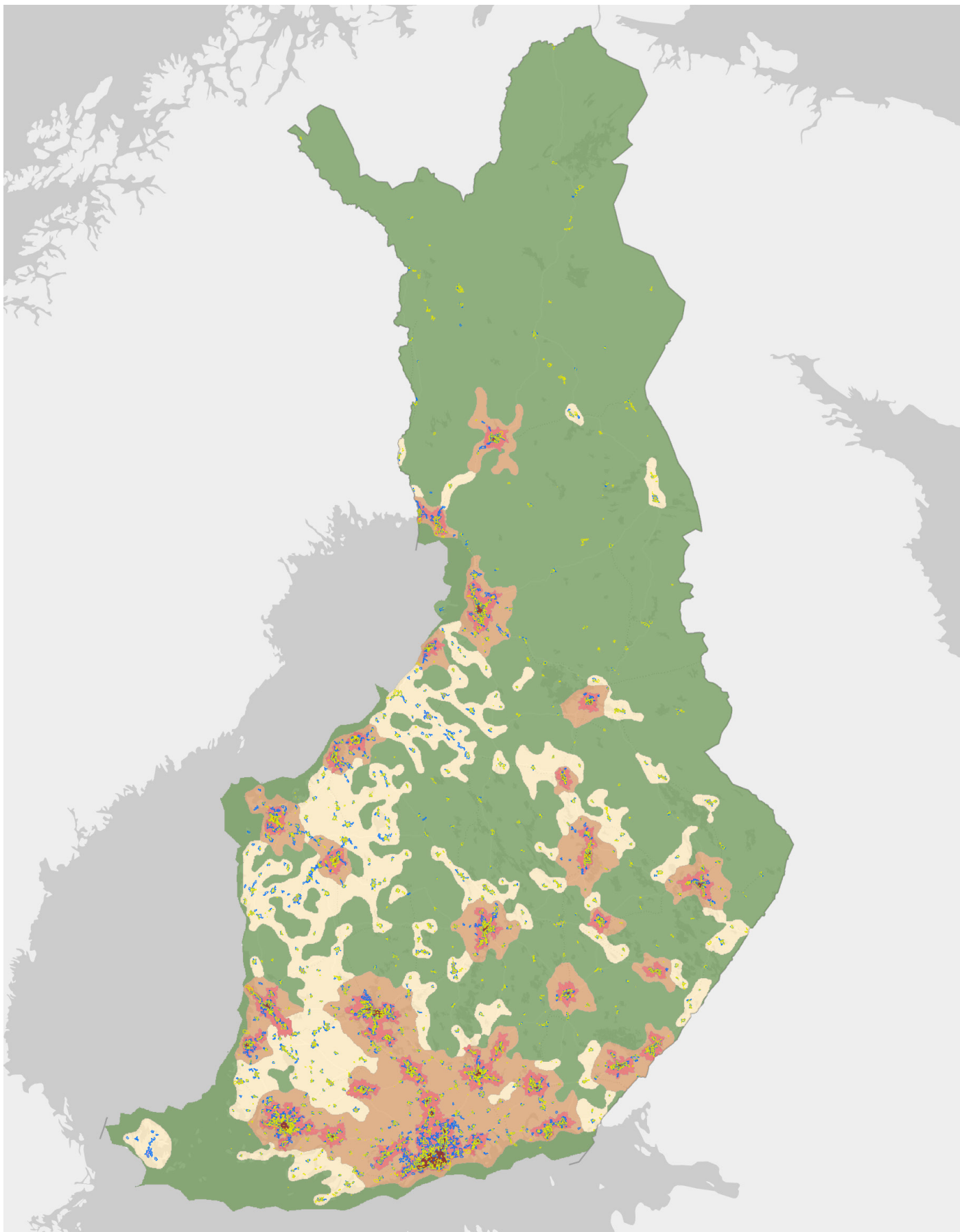
Vuonna 2021 Suomessa oli yhteensä 712 taajamaa. Niistä valtaosa on pieniä, alle tuhannen asukkaan kyliä ja kuntakeskuksia. Suurin taajama on Helsingin kaupunkiseudun keskustaajama, jossa asuu 1,3 miljoonaa ihmistä eli neljännes suomalaisista.

Eniten väestö kasvoi vuodesta 2020 vuoteen 2021 Helsingin (+9 805), Tampereen (+3 850) ja Oulun (+2 584) kaupunkiseutujen keskustaajamissa. Väestö väheni eniten Kemissä (-521), Lahden (-506) ja Kouvolan (-474) kaupunkiseutujen keskustaajamissa. Muutos on laskettu vuoden 2021 taajamarajaukseen.

Väestönkasvu kuitenkin hidastui Helsingissä ja Tampereella verrattuna ensimmäiseen pandemiavuoteen. Kemissä, Lahdessa ja Kouvolassa väestön väheneminen oli voimakkaampaa kuin vuotta aiemmin.

Väestön kokonaismäärän muutokseen vaikuttaa maan sisäisten muuttojen lisäksi maahan- ja maastamuutto, syntymät ja kuolemat. Tämän takia muuttotappio tai -voitto ei kerro koko kuvaa eri alueiden kehityksestä.

Alla oleva kartta havainnollistaa, miten eri aluerajaukset, kaupunki-maaseutuluokitus, asemakaavoitettu alue ja taajamien rajaus, sekä niiden perusteella lasketut väestöosuudet eroavat toisistaan.



Kaupunkialueiden erilaiset rajaukset. Kartta havainnollistaa, miten eri aluerajaukset ja niiden perusteella lasketut väestöosuudet eroavat toisistaan. Kaupunkimaaseutuluokituksen luokat on merkitty kartalle vihreällä, vaaleankeltaisella, vaaleansinisellä, oranssilla, punaisella, harmaalla ja tummanpunaisella. Asemakaavoitettu alue on rajattu tummankeltaisilla ja taajamat tummansinisillä viivoilla. Katsauksen tarinkarttaversiossa karttaa voi suurentaa.

Yhdyskuntarakenne



Autottomien asuntokuntien osuus kasvanut suurimmissa taajamissa 2010–2020

Kuva: Lev Karavanov - stock.adobe.com

Asuntokuntien autonomistus kertoo yhdyskuntarakenteen kehityksestä

Yhdyskuntarakenteella tarkoitetaan työssäkäyntialueen, kaupunkiseudun, kaupungin tai muun taajaman sisäistä rakennetta, eli muun muassa väestön, työpaikkojen, palvelujen ja vapaa-ajan alueiden sekä näitä yhdistävien liikenneväylien sijoittumista ja suhdetta.

Yhdyskuntarakenteen kehityksestä saadaan tietoa muun muassa seuraamalla rakentamista, olemassa olevien alueiden muutoksia sekä eri toimintojen saavutettavuutta. Lisäksi tarvitaan mittareita, jotka auttavat hahmottamaan yhdyskuntarakenteen toimintaa ja riippuvuuksia.

Tämän vuoden katsauksessa paneudumme syvemmin asuntokuntien autonomistuksen eroihin Suomen kunnissa ja suurimmissa taajamissa.

Auton tarve liittyy asuinpaikan valintaan, elämänvaiheeseen ja elämäntapaan. Korkea autottomien asuntokuntien osuus kertoo esimerkiksi opiskelijoiden suuresta määrästä tai ylipäättään pienten asuntokuntien korkeasta osuudesta. Toisaalta se kertoo myös kaupunkiympäristöstä, jossa kävely, pyöräily ja joukkoliikenne tarjoavat hyvän mahdollisuuden autottomaan elämäntapaan.

Useamman auton asuntokuntien korkea osuus taas on merkki paitsi suuremmista asuntokunnista myös siitä, että liikkumiseen on vähän muita vaihtoehtoja. Luonnollisesti osa asuntokunnista kuuluu autottomiin tai moniautoisiin riippumatta asuinalueen ominaisuuksista.

Autonomistustietojen määritelmät

Asuntokuntien autonomistustieto on käytettävissä YKR-ruuduittain, joiden perusteella autonomistus voidaan laskea eri aluerajauksiin.

Autonomistustiedoissa on ensisijaisesti auton haltija ja sen puuttuessa auton omistaja. Asuntokunnan käytössä oleviin ajoneuvoihin sisältyvät kaikki Manner-Suomen rekisterissä, yksityishenkilöiden hallinnassa tai omistuksessa olevat henkilöautot, pakettiautot, kuorma-autot ja erikoisautot. Asuntokunnan käytössä olevat autot sisältävät myös väliaikaisesti liikennekäytöstä poistetut ajoneuvot. Työsuhdeautot ovat mukana. Asuntokuntakohtaiset autonomistustiedot eivät sisällä Ahvenanmaan oman ajoneuvorekisterin tietoja.

Autottomuus yleisintä suurissa taajamissa

Seuraavassa kaaviossa on esitetty Suomen suurimpien taajamien, eli kaupunkiseutujen keskustaajamien autottomien asuntokuntien osuus suhteessa taajaman väestötiheyteen vuonna 2020 sekä muutos vuodesta 2010. Kummankin vuoden aluerajauksena on käytetty vuoden 2020 taajamaa, joten tiheyden muutos tässä tarkastelussa tulee suoraan alueen väestökehityksestä.

Yleiskuva on, että suuremmissa ja tiiviimmissä taajamissa autottomien osuus on korkeampi kuin pienissä ja väljemmissä keskustaajamissa. Helsingin keskustaajamassa, joka ulottuu laajalle alueelle seudulla, autottomien asuntokuntien osuus on 45 prosenttia, eli lähes puolet. Muissa suurissa yli 100 000 asukkaan taajamissa autottomien osuus jää alle 40 prosentin, mutta niissäkin reilu kolmannes on autottomia. Matalimman asukastiheyden taajamissakin noin joka neljäs asuntokunta on autoton. Pietarsaareissa autottomien asuntokuntien osuus oli pienin jääden vajaaseen viidennekseen.

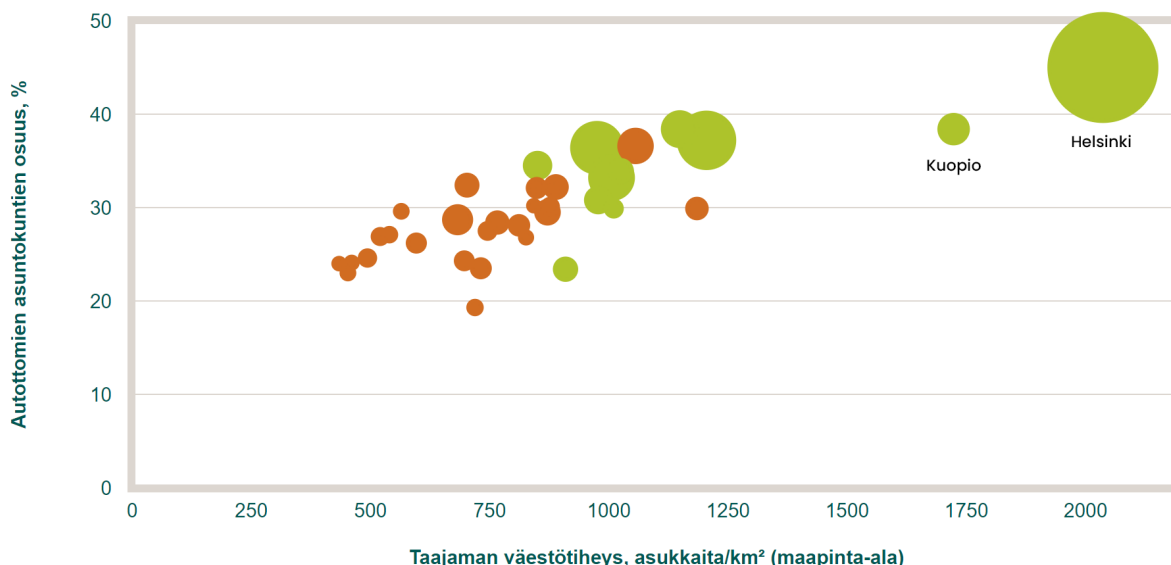
Vuosien 2010–2020 kehitys on merkitty kaavioon nuolella ja värillä. Punaisella värillä on merkitty taajamat, jotka ovat autoistuneet ajanjakson aikana, ja vihreällä ne, joissa autottomien osuus on kasvanut. Oikealle suuntaavat nuolet kuvaavat taajaman väestömäärän kasvua ja vasemmalle osoittavat väestöään menettävät taajamat.

Kaavion perusteella voidaan todeta, että suuret, tiiviit ja kasvavat taajamat houkuttelevat ihmisiä, jotka syystä tai toisesta eivät omista autoa. Kehitys näyttää myös jossain määrin eriytyvän. Kaupunkien suunnittelussa tulisi ottaa huomioon, että pienemmisiäkin kaupungeissa on merkittävä osuus autottomia asuntokuntia.

Taajamien erojen taustalla on monia tekijöitä, joista yhdyskuntarakenne on yksi merkittävä. Suurempien kaupunkiseutujen keskustaajamissa on tiiviin ja toimintoiltaan sekoittuneen keskusta-alueen lisäksi laajempi monipuolisten liikkumismahdollisuuksien alue, joka koostuu suhteellisen tiivistä joukkoliikennekaupungin alueista ja alakeskuksista. Isossa kaupungissa kaikki tarvittava on lähietäisyydellä tai niihin pääsee helposti joukkoliikenteellä.

Pienempien keskustaajamien väliset erot johtunevat paljolti paikallisista tekijöistä, jotka vaikuttavat sekä taajaman tiheyteen että asuntokuntarakenteeseen. Merkittäviä kaupunkien eroihin vaikuttavia tekijöitä ovat esimerkiksi opiskelijoiden ja perheiden osuus asuntokunnista.

Autottomat asutokunnat suurimmissa keskustaajamissa 2020 ja muutoksen suunta



Moniautoisuus yleisintä pienissä maaseutukunnissa

Autonomistuksessa on eroja myös valtakunnallisesti. Kartassa näkyy kunnittain kahden tai useamman auton asutokuntien osuus. Kartan luokkarajat on jaettu niin, että jokaisessa luokassa on suurin piirtein yhtä paljon kuntia. Kuntien mediaani on siis 45 prosenttia.

Korkeimman neljänneksen kunnista, joissa yli puolet asutokunnista on moniautoisia, valtaosa sijoittuu länsirannikolle ja Pohjanmaan jokilaaksojen kuntiin. Osuus on korkea myös pienissä maaseutumaisissa kunnissa lähellä kaupunkeja sekä osassa Lappia.

Kaupungeissa moniautoisten asutokuntien osuus jää pieneksi. Kartan tulkinnessa on hyvä pitää mielessä Suomen kuntarakenne, jossa kuntaliitosten myötä osa kaupungeista on muodostunut kattamaan myös laajoja maaseutualueita. Erityisesti tällaisissa liitoskunnissa ilmiön alueellinen pienipiirteisyys häviää näkyvistä kuntatason esityksissä.

Pinnoitettua maanpeitettä on kaupunkialueilla keskimäärin 273 neliometriä per asukas

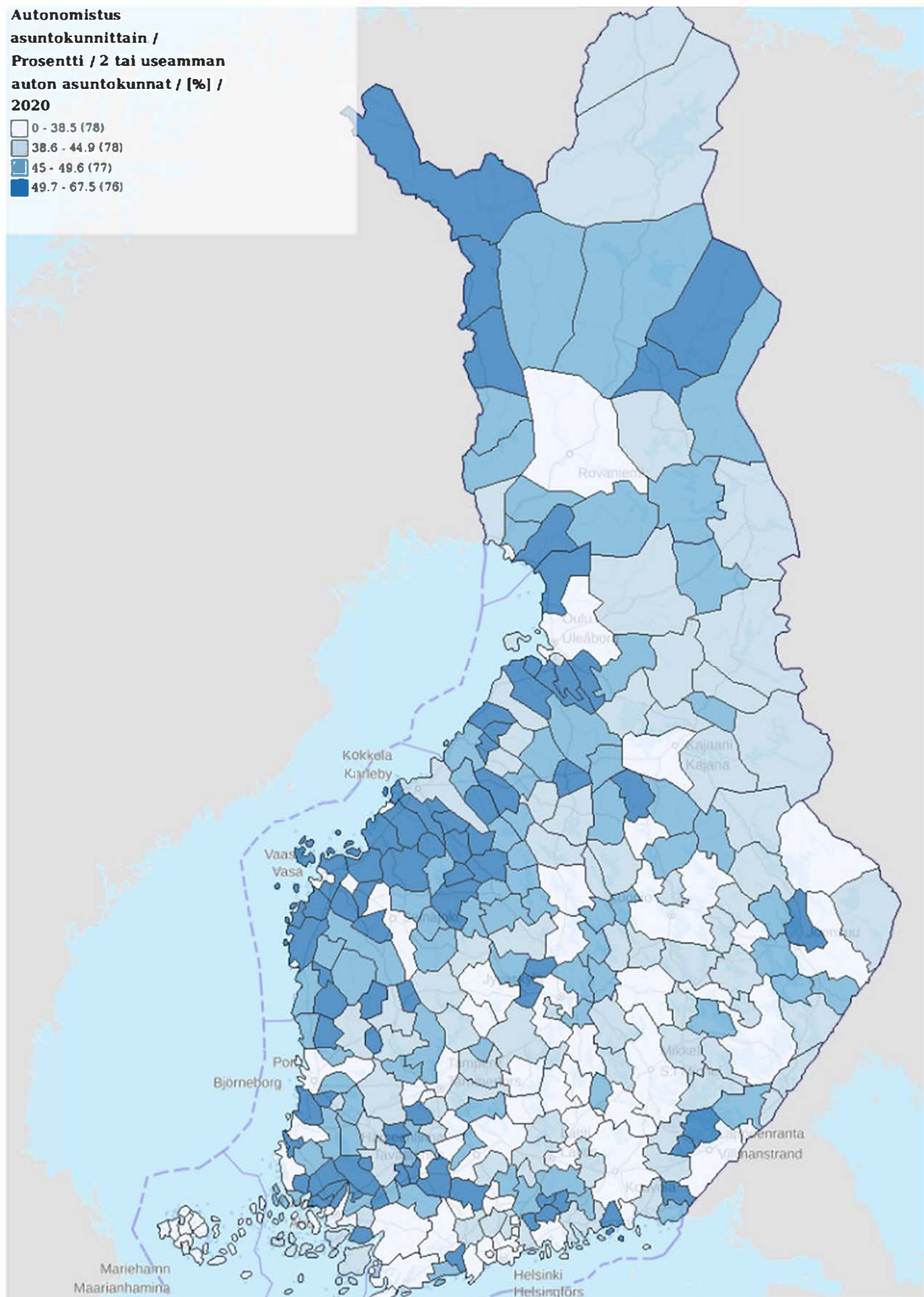
Autoilu vaikuttaa myös pinnoitetun maanpeitteen määrään, koska auto vaatii runsaasti pinnoitettua infrastruktuuria. Pinnoitetun maanpeitteen määrä on tärkeä yhdyskuntarakenteen mittari, sillä se kertoo kuinka laajoja alueita ihmistoiminta on peittänyt alleen. Pinnoitettuun maanpeitteeseen lasketaan kaikki vettä läpäisemätön pinta, mukaan lukien rakennukset ja päällystetyt tiet.

Laajat satama- ja teollisuusalueet ovat merkittävä pinnoitetun maanpeitteen laajuuteen vaikuttava tekijä erityisesti pienemmillä teollisuuspaikkakunnilla. Suurilla kaupunkiseuduilla merkittävä osa pinnoitetusta maanpeitteestä on kaupunkirakenteen toimintoihin liittyvää.

Pinnoitettu maanpeite on laskettu kaupunki-maaseutuluokituksen mukaiselle sisemälle ja ulommalle kaupunkialueelle hyödyntäen Mammutti -hankkeessa laadittua maanpeiteluokitusta, joka pohjautuu osin SCALGO:n tuottamaan aineistoon. Nämä

**Autonomistus
asutokunnittain /
Prosentti / 2 tai useamman
auton asutokunnat / [%] /
2020**

- 0 - 38.5 (78)
- 38.6 - 44.9 (78)
- 45 - 49.6 (77)
- 49.7 - 67.5 (76)



100km 

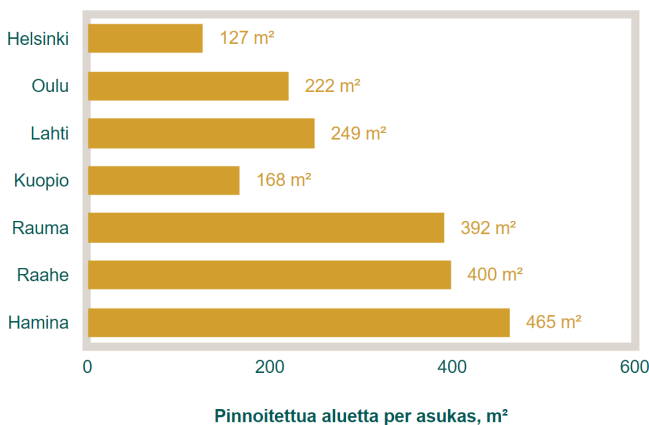
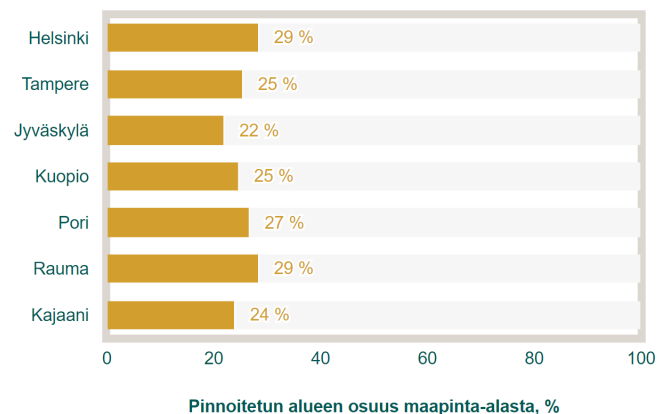
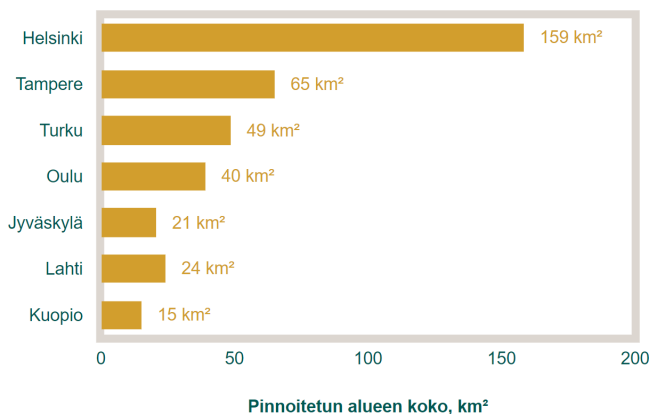
ulottuvat monilla kaupunkiseuduilla myös keskuskaupunkia laajemmalle. Tuloksia esitellään alla olevassa kaaviossa.

Määrällisesti eniten pinnoitettua maanpeitettä on luonnollisesti suurimmilla kaupunkialueilla, joissa kaupunkialue ulottuu laajalle. Pinnoitetun maanpeitteen osuus kaupunkialueiden maapinta-alasta asettuu Kajaanin 17 prosentin sekä Helsingin ja Rauman 29 prosentin välille. MAL-seuduista pienin osuus pinnoitettua maanpeitettä oli Jyväskylässä (22 %).

Tarkasteltaessa pinnoitetun maanpeitteen määrää per asukas, kaupunkialueiden välillä on suuria eroja. Kaikkien kaupunkialueiden keskiarvo on 273 neliometriä per asukas. Vertailun vuoksi, tenniskentän pinta-ala on noin 200 neliometriä. Helsingissä asukasta kohti on vain 127,5 neliometriä pinnoitettua maanpeitettä, kun Lahdessa lukema on lähes kaksinkertainen, 249 neliometriä. MAL-seuduista myös Oulun kaupunkialueella 200 neliometriä ylittyy.

Rauma ja Raahе yltävät lähes 400 neliometriin pinnoitettua maanpeitettä per asukas. Kaupunkialueiden korkein lukema, 464,5 neliometriä, löytyy Hamina. Raumalla, Raahessa ja Haminassa jokaista asukasta kohti on siis noin kahden tenniskentän verran pinnoitettua maanpeitettä. Näissä kaupungeissa laajat teollisuus- ja satama-alueet kaupunkialueella nostavat pinnoitetun maanpeitteen määrää huomattavasti.

Pinnoitettu maanpeite kaupunkialueilla



Kuvissa näkyy esimerkkejä pinnoitetun maanpeitteen koosta, osuudesta ja määrästä asukasta kohden eri kaupunkiseutujen kaupunkialueilla.

Katsauksen tarinakartta-versiossa on mahdollista tarkastella minkä tahansa Suomen 34 kaupunkiseudun tilannetta: storymaps.arcgis.com/stories/c3a7fd8d54ba4fb690fcc32d10838720

Uudisrakentamisen kerrosalasta viime vuosia suurempi osuus autovyöhykkeelle

Vuoden 2021 aikana valmistuneiden uusien rakennusten kerrosalasta 69 prosenttia sijoittui kaupunkiseututaajamiin ja Uudenmaan taajamiin. Uudisrakentamisen sijoittumista koskevassa tarkastelussa käytetty yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet on aineistona rajattu 34 kaupunkiseudun taajamien lisäksi kaikille Uudenmaan taajamien alueille.

Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeille suuntautuneesta rakentamisesta keskustan jalankulku- ja reunavyöhykkeille rakennettiin reilu neljännes.

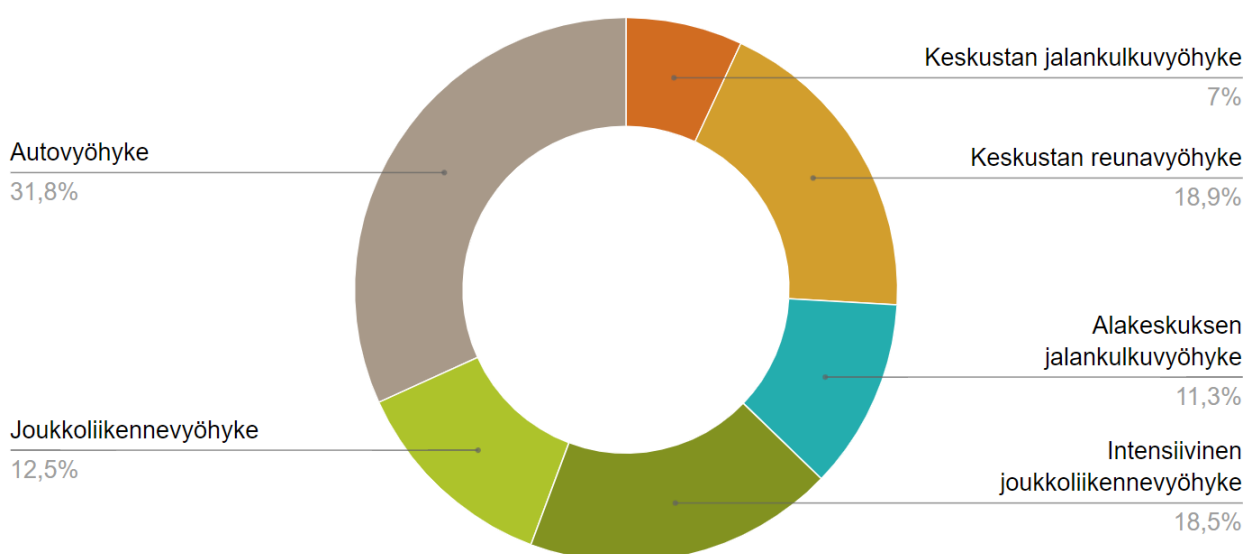
Verrattuna vuoden 2020 rakentamiseen, autovyöhyke ja alakeskuksen jalankulkuvyöhyke ovat kasvattaneet osuuttaan, kun taas keskustan reunavyöhykkeen osuus on laskenut. Autovyöhykkeelle on rakennettu vuosittain 2019, 2020 ja 2021 määrällisesti lähes saman verran. Vuonna 2021 muille vyöhykkeille alakeskuksia lukuun ottamatta valmistui rakennuksia edellisvuotta vähemmän.

Tarkasteltujen alueiden uudisrakentamisesta 32 prosenttia sijoittui autovyöhykkeelle. Tähän lukuun on laskettu kaikki rakentaminen, joten mukana ovat asuinrakentamisen lisäksi esimerkiksi tilaa vievät teollisuus- ja varastorakennukset. Vuonna 2021 noin puolet uudisrakentamisen kerrosalasta oli asuinrakentamista. Alla olevasta kaaviosta voi valita näkyväksi uudisrakentamisen sijoittumisen viime vuosina. Kaikkien vuosien laskentaan on käytetty vuoden 2021 vyöhykerajauksia.

Voit tarkastella yhdyskuntarakenteen vyöhykkeiden rajauksia Liiterin karttapalvelussa. Aineisto on käytettävissä ilman kirjautumista.

Elinympäristön tietopalvelu Liiteri: liiteri.ymparisto.fi

Uusien rakennusten sijoittuminen yhdyskuntarakenteen vyöhykkeille vuonna 2021



Tässä näkyy vain vuoden 2021 tilanne. Voit verrata uusien rakennusten sijoittumista vuosina 2019, 2020 ja 2021 katsauksen tarinakartta-versiossa: storymaps.arcgis.com/stories/c3a7fd8d54ba4fb690fcc32d10838720

Työmatkojen keskipituus 14,6 kilometriä vuonna 2020

Vuonna 2019 työmatkan keskipituus näytti laskevan ensimmäistä kertaa mittaushistoriassa, mutta ensimmäisenä pandemiavuonna keskipituus taas kasvoi hieman. Viime vuosina keskipituus on kuitenkin pysynyt vuosivaihteluista huolimatta pysynyt samalla tasolla.

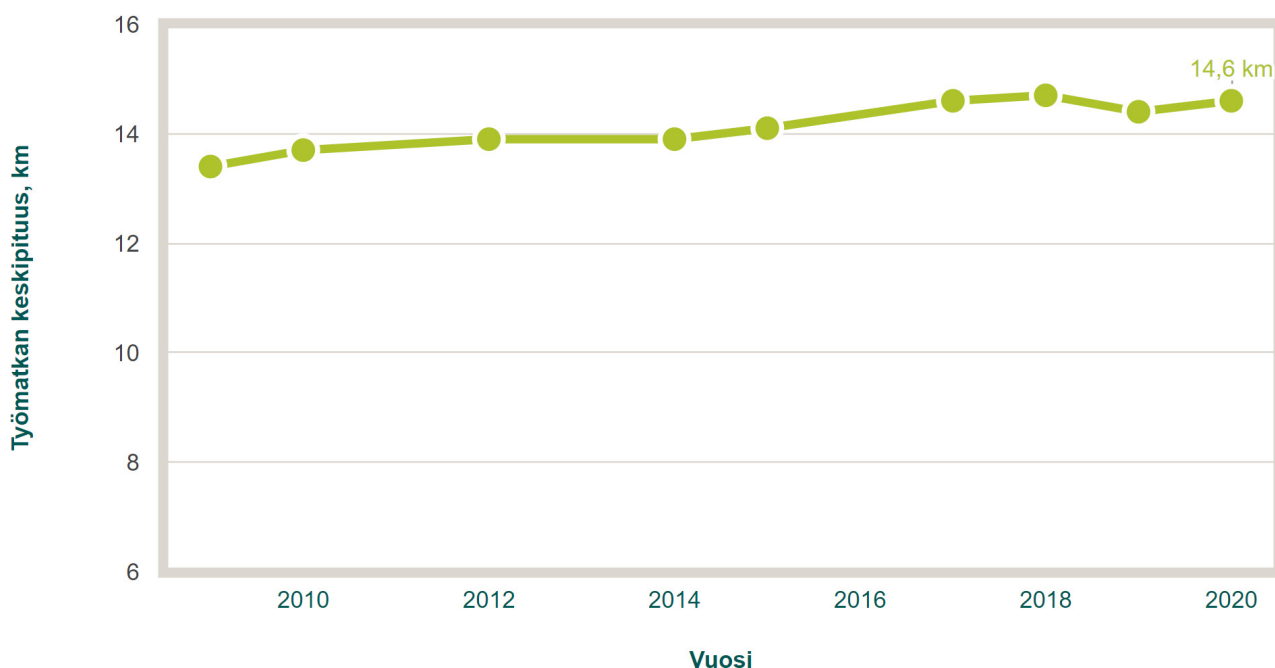
Aiempien seurantatietojen perusteella on näyttänyt siltä, että vaikka rakentamisen trendi on ollut tiivistyvässä yhdyskuntarakenteessa, toiminnallinen eriytyminen on jatkunut työpaikkojen ja asuinpaikkojen sijoittuessa yhä kauemmaksi toisistaan.

Tilastokeskuksen tuottamassa, työmatkoja kuvaavassa paikkatietoaineistossa oli vuoden 2019 tiedoissa edellistä vuotta enemmän puuttuvia koordinaattitietoja, jolla saattoi olla pieni vaikutus kyseisen vuoden tuloksiin. Näiden kohdalla kysymys voi olla myös siitä, että aiempaa useampi tekee työtä, jolle ei ole määritelty selkeää sijaintipaikkaa. Tämä vaikeuttaa tilastointia.

Työmatkan pituus on tässä tarkastelussa kodin ja työpaikan välinen linnuntie-etäisyys, joka lasketaan Tilastokeskuksen tuottamasta paikkatietoaineistosta. Keskimääräinen työmatka lasketaan alle 200 km työmatkoista, jolloin mittari kuvaa yhdyskuntarakenteen toiminnallista rakennetta huomioiden kuitenkin Helsingin, Tampereen ja Turun väliset työmatkat.

Tämä työmatka-aineisto ei kuvaa liikennettä tai toteutuneita matkoja vaan yhdyskuntarakenteen toiminnallista kehitystä. Sen perusteella nähdään miten työllisten asuinpaikat ja työpaikat sijoittuvat suhteessa toisiinsa.

Työmatkojen keskipituus 2009–2020

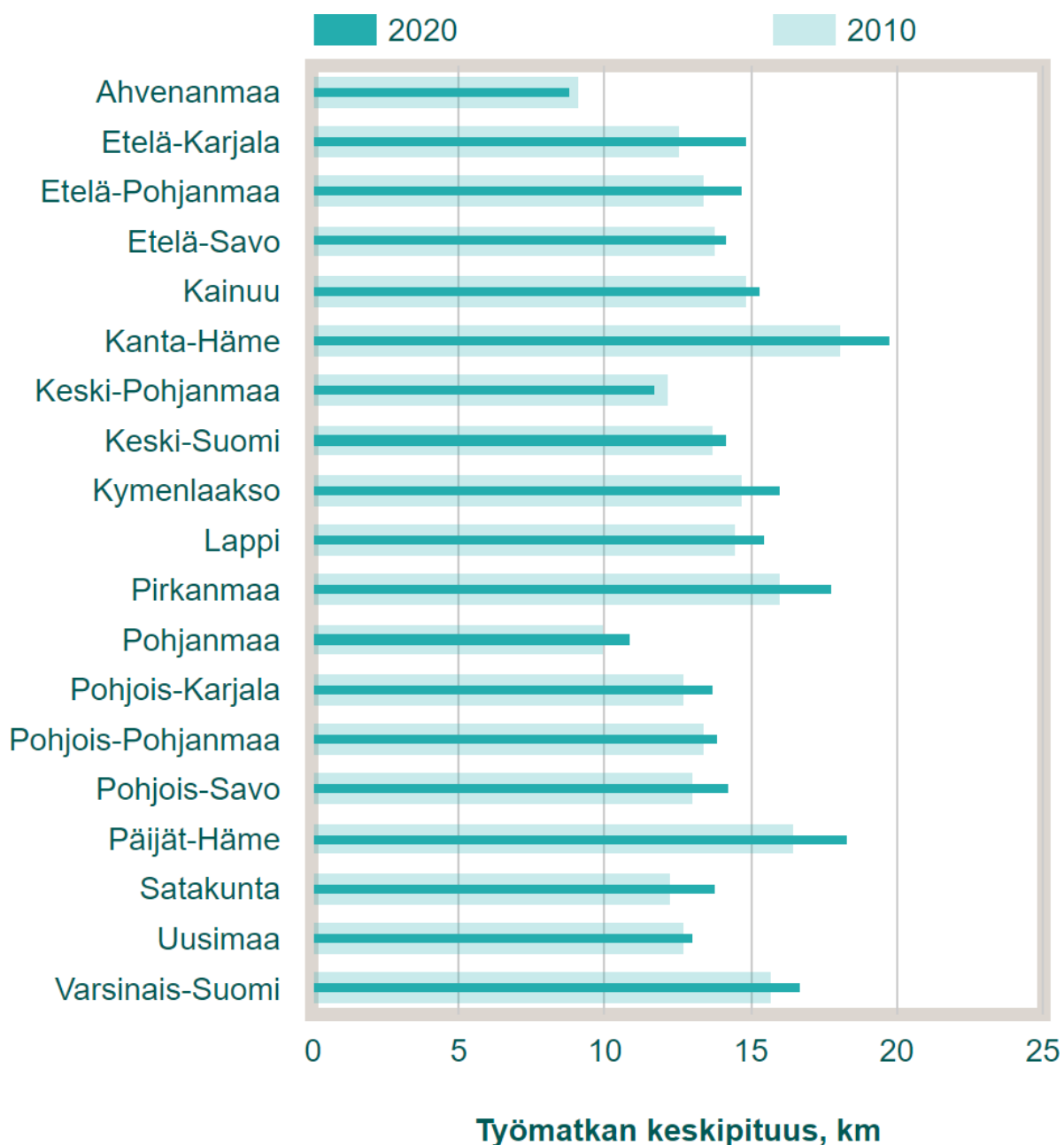


Pisimmät työmatkat Hämeessä ja Pirkanmaalla

Vuosien 2010 ja 2020 välillä työmatkojen keskipituus on pidentynyt kaikissa maakunnissa Ahvenenmaata ja Keski-Pohjanmaata lukuun ottamatta. Pisimmät keskimääräiset työmatkat löytyvät Uuttamaata ympäröivistä maakunnista, Kanta-Hämeestä ja Päijät-Hämeestä. Pitkät työmatkat kertovat näiden maakuntien ja pääkaupunkiseudun välisistä nopeista liikenneyhteyksistä. Myös Pirkanmaan ja Varsinais-Suomen pitkät keskimääräiset työmatkapituudet johtuvat ainakin osin pendelöinnistä pääkaupunkiseudulle. Näissä kaikissa työmatkojen keskipituus on kasvanut selvästi vuodesta 2010.

Lyhimmät työmatkan keskipituudet löytyvät Ahvenanmaalta ja Pohjanmaalta. Vaikka Uudellamaalla tehdään paljon pitkiä työmatkoja kehysalueen ja pääkaupunkiseudun välillä, myös lyhyitä työmatkoja tehdään paljon, siksi kodin ja työpaikan välinen keski-etaisyys on Uudellamaalla muita suuria maakuntia pienempi.

Keskimääräinen työmatka maakunnittain



Valtaosalla alakoululaisista alle kilometri kouluun

Suurin osa Suomen 6–13-vuotiaista asuu alle kilometrin päässä lähimmästä alakoulusta, ja yli kolme neljäsosaa alle kahden kilometrin päässä. Tässä tarkastelussa etäisyydestä tarkoitetaan linnuntie-etäisyyttä kodin ja lähimpänä sijaitsevan alakoulun, vaikka kaikki eivät käy heitä lähintä olevaa koulua.

Kumulatiivinen osuus havainnollistaa hyvin, että merkittävä osa alakoululaisista asuu lähellä koulua. Toisaalta on tärkeä tiedostaa, että yli viiden kilometrin etäisyydellä asuvia on yli 30 000, reilut kuusi prosenttia kaikista alakouluikäisistä.

Etäisyys alakouluun vuonna 2021

