

Uudenmaan alue- ja yhdyskuntarakennekartasto

Henri Jutila

Erityisasiantuntija, paikkatiedot,
Uudenmaan liitto

Uudenmaan liitto on julkaissut verkkosivullaan Uudenmaan maakuntaa käsittelevän alue- ja yhdyskuntarakennekartaston. Ajatus alue- ja yhdyskuntarakennekartaston laatimisesta syntyi Uudenmaan maakuntakaavoituksen seurantajärjestelmän kehitystyön yhteydessä. Tätä seuranta varten koottiin laaja joukko Uttamaata koskevia paikkatietoja ja niistä tehtiin seurantaindikaattoreita varten erilaisia analyysejä ja karttakokeiluja. Varsin pian huomattiin, että vaikka monet kartoista eivät toimineet kovinkaan hyvin seurannan välineenä, kuvasivat ne silti monipuolisesti Uttamaata.

Kartasto koostuu alue- ja yhdyskuntarakennetta käsittelevistä teemakartoista ja niihin liittyvistä tekstiosioista. Kartojen visuaalisen tulkinnan tueksi tekstiosioihin on koottu kuvaukset aineistoista, niiden ominaisuuksista ja niihin liittyvistä määritelmistä. Kartoissa esitettyjen ilmiöiden tulkintoja on esitetty ainoastaan lyhyesti, esitetyt kartat ja johtopäätökset niistä toimivatkin lähinnä esimerkkeinä siitä, millaisia aineistoja on olemassa ja millaisia visualisointeja niistä voi tehdä.

Karttojen lähtötiedot ovat pääosin peräisin ympäristöhallinnon ylläpitämistä kansallisista aineistoista, erityisesti Yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmästä (YKR). Suomen ympäristökeskuksen ylläpitämä YKR tarjoaa maakuntatasoiseen tarkasteluun erittäin hyvin soveltuvaa tietoa: se on tietosisällöltään laaja, se kattaa saman sisältöisenä ja yhtä tarkkana koko maan ja on hallinnollisista rajoista riippumaton.

Uudenmaan alue- ja yhdyskuntarakennekartastossa on yhteensä 40 karttaa, joista seuraavassa kaksi esimerkkiä.

Väestönkasvua Uudellamaalla

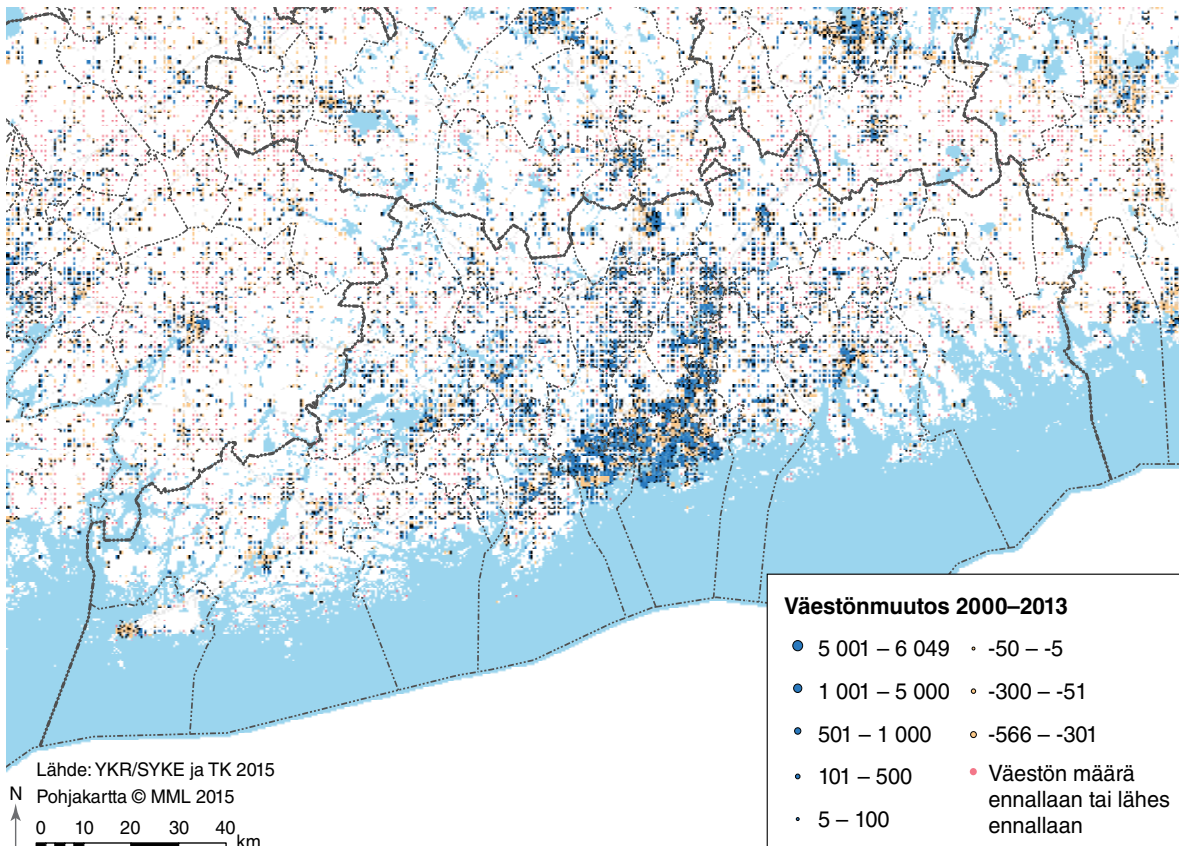
Uudenmaan väestö oli vuoden 2014 lopussa YKR-järjestelmän tietojen mukaan vajaa 1 572 000. Tilastokeskuksen mukaan väestö oli vuoden 2014 lopussa reilu 1 603 000. Ero johtuu siitä, että YKR-järjestelmässä väestöön tulevat lasketuiksi ainoastaan sijainniltaan tunnetun vakinaisen asuinpaikan omaavat henkilöt, kun taas Tilastokeskuksen väestölaskennan tietojen tarkkuudeksi riittää pelkkä asukkaan kotikuntatunnus, joka on käytännössä lähes aina tiedossa.

Väestönkasvua Uudellamaalla vuosina 2000–2014 on tullut lähes 15 %. Tänä aikana Uudenmaan kunnista väkiluku on kasvanut suhteellisesti eniten Kirkkonummella, keskimäärin 1,82 prosenttia vuodessa. Eniten asukkaita on menettänyt Hanko, keskimäärin 0,76 prosenttia vuosittain. Uudenmaan seuduista vähiten muuttovoittoa on saanut läntinen Uusimaa, jonka väkiluku on kasvanut jopa hieman hitaammin kuin Suomessa keskimäärin. Itäisellä Uudellamaalla väkiluvun kasvu ylittää hieman yli maan keskitason. Suhteessa eniten väkimäärä on kuluvan vuosituhannen aikana lisääntynyt KUUMA-seudulla. Vuodesta 2009 alkaen pääkaupunkiseutu on kuitenkin kasvanut vielä sitä nopeammin.

Työmatkat pidentyneet

Suomessa valtaosa uusista työpaikoista on viimeisen 30 vuoden aikana syntynyt pääkaupunkiseudulle. Samaan aikaan pendelöinti erityisesti pääkaupunkiseudulla, mutta myös Tampereelta, Turkuun ja Ouluun ympäröivillä alueilla on lisääntynyt, ja työmatkat pidentyneet. Työmatkojen keskipituus on puolitoistakertaistunut viimeisen 20 vuoden aikana, ja nykyisin työmatkan yhdensuuntainen keskipituus linnuntietä on noin 14 km. Pisimpiä työmatkoja tehdään yleisimmin suurten

Kuva 1. Väestönmuutos 2000–2013



kaupunkiseutujen reuna-alueilta, ja juuri niillä alueilla väestön määrä kasvaa eniten. Kun näillä alueilla asuvien ihmisten määrä kasvaa, myös keskimääräiset työmatkat pitenevät. Lyhimpiä työmatkoja tekevät kaupunkien keskustoissa asuvat. Helsinkiläisen työmatka oli vuoden 2011 lopussa keskimäärin 12,3 kilometriä.

Pidentyvät työmatkat tarkoittavat, että yhä harvemmalla on käytännössä mahdollista kulkea työmatkat jalan tai polkupyörällä. Osa voi kyllä tehdä etätöitä tai käyttää joukkoliikennettä, mutta siitä huolimatta yhä useamman on tehtävä työmatkansa henkilöautolla. Heikko joukkoliikenteen palvelutaso lisää suoraan autonkäyttötarvetta. Erityisesti pääkaupunkiseudulla on tässä asiassa näytön paikka, koska se on käytännössä ainoa alue Suomessa, missä joukkoliikenteellä on paikoin olemassa todelliset

toimintaedellytykset. Tämä tarkoittaa lähinnä riittävää asukastiheyttä.

Työmatkoihin voi vaikuttaa kaavoituksella ja joukkoliikenteen suunnittelulla. Yksi ratkaisu on täydennysrakentaminen, joka tuo ihmisiä lähemmäksi työpaikkakeskittyviä. Viime kädessä juuri tämä vaikuttaa työmatkojen etäisyyksiin. Silti ajatus, että alueella työskentelevät ihmiset myös asuisivat siellä, on käytännössä mahdoton, koska ihmiset valitsevat asuin- ja työpaikkansa vapaasti. Siksi lienee parempi keskittyä pitämään työmatkojen ajallinen kesto siedettävänä. Tähän pyritään keskittämällä työpaikkoja ja asuntoja ratojen varsiin. Vaikka etäisyydet asuin- ja työpaikkojen välillä edelleen kasvaisivat, matka-ajat eivät välttämättä niinkään.

Valokiilassa

Asumisen hinta ja liikkumiskustannukset ovat jossain määrin toisiaan korvaavia, koska suostumalla pitkään työmatkaan saa halvemmat asuinkustannukset (tai samalla rahalla isomman asunnon.) Keskimäärin neliöhinta pienenee siirryttäessä ydinkeskustasta kauemmaksi, mutta matkakulut vastaavasti kasvavat. Työmatkakulujen verovähennysjärjestelmä siirtää tosin osan näistä kasvavista matkakuluista yhteiskunnan maksettavaksi, mutta toisaalta tuetaanhan joukkoliikennettäkin, sekä itse asumista. Helsingin työssäkäyntialueella vielä kohtuulliseksi koettu työ- ja asuinpaikan välinen etäisyys on noin 50–70 kilometriä. Pienempien keskuksien ympäristössä tämä etäisyys on selvästi lyhempi.

Koko maan aluerakennetta tarkasteltaessa voidaan todeta, että aluerakenteessa, missä asutokunnan työpaikat sijoittuvat keskukseen, on kasvavien liikkumiskustannuksien vuoksi myös itse asutokuntien, etenkin kes-

kituloisten, edullisinta sijoittua keskukseen. Pelkästään Uttamaata tarkasteltaessa on tilanne selkeästi tästä poikkeava. Helsingin työssäkäyntialueella keskituloisen asutokunnan käytettävissä olevat laskennalliset tulot työmatkojen ja asumisen jälkeen ovat nimittäin alhaisimmat aivan (Helsingin) keskuksessa sekä myös noin 20 kilometrin päässä keskukselta. Ilmiö johtuu pääkaupungin keskuksen Suomen oloissa aivan poikkeuksellisen korkeista asumiskustannuksista.

Nyt julkaistut alue- ja yhdyskuntarakennekartat toimivat Uudenmaan liitossa lähtötietoina käynnistymässä olevalle uudelle kokonaismaakuntakaavatyölle.

Uudenmaan Alue- ja yhdyskuntarakennekartasto löytyy osoitteesta: http://www.uudenmaanliitto.fi/files/17098/Uudenmaan_alue-_ja_yhdyskuntarakennekartasto_E154-2015.pdf

Kuva 2. Pitkien työmatkojen suuntautuminen ja määrä vuonna 2012

