



Uudenmaan liitto
Nylands förbund



ALUELIKKUVUUS SUOMEN KASVUKÄYTÄVÄLLÄ

Alueliikkuvuus muuttoliikkeen, pendelöinnin ja työasialiikkuvuuden näkökulmasta

Aluekehittämisen konsulttitoimisto **MDI**



Uudenmaan liiton julkaisuja C 90 - 2019
ISBN 978-952-448-525-8
ISSN 2342-1363

Verkkojulkaisu
Helsinki 2019

Uudenmaan liitto // Nylands förbund
Helsinki-Uusimaa Regional Council

Esterinportti 2 B • 00240 Helsinki • Finland
+358 9 4767 411 • toimisto@uudenmaanliitto.fi • uudenmaanliitto.fi

KUVAILELEHTI

Julkaisun nimi

Alueiikkuvuus Suomen kasvukäytävällä
Alueiikkuvuus muuttoliikkeen, pendelöinnin ja työasialiikkuvuuden näkökulmasta

Julkaisija

Uudenmaan liitto

Tekijät

Timo Aro, Rasmus Aro ja Jouko Järnefelt, Aluekehittämisen konsulttitoimisto MDI Oy
Anne Horila, Suomen kasvukäytävä -verkosto
Olli Keinänen, Uudenmaan liitto
Outi Myllymaa, Suomen kasvukäytävä -verkosto

Julkaisusarjan nimi ja sarjanumero

Uudenmaan liiton julkaisuja C 90

Julkaisuaika

5/2019

ISBN

978-952-448-525-8

ISSN

2342-1363

Kieli

suomi

Sivuja

88

Tiivistelmä

Selvityksessä on tarkasteltu alueen muuttoliikettä, pendelöintiä ja työasialiikkumista. Alueiikkuvuuteen vaikuttavat kaikki alue- ja väestönkehityksen muutostrendit, erityisesti kaupungistumis- ja keskittymiskehitys, liikenneyhteyksien ja saavutettavuuden kehitys sekä liikkumisen ja kulkutapojen muutokset.

Tutkimus osoittaa että liikennekäytävä, joka muodostuu pääradasta sekä VT3:sta on koko Suomen kilpailukyvyyn näkökulmasta merkittävä alue, muodostaen yhtenäisen nauhakaupunkimaisen Suomen kasvukäytävän.

Selvityksessä ehdotetaan Suomen kasvukäytävän pääradan varren maankäytön yhteistä yleissuunnitelmaa. Alueen tavoitteellinen kehityskuva edistäisi koko Suomen elinvoiman ja kilpailukyvyyn kehittämistä. Yhteistyö yli kunta- ja maakuntarajojen on merkityksellistä.

Alueella työssäkäyntiliikenteen lisäksi työpäivänaikainen työasointiliikkuminen on vilkasta. Helsinki–Tampere-välillä tehdään noin 11,5 miljoonaa matkaa päivässä. Näistä matkoista noin 84 % tehdään kuntien sisäisinä matkoina ja noin 16 % kuntarajat ylittävänä matkoina.

Kasvukäytävän sujuvan arjen kannalta keskiössä ovat saavutettavuutta vahvistavat monipuoliset liikkumismahdollisuudet ja matkaketjujen toimivuus.

Tutkimuksen pohjalta voidaan todeta että koko maan muuttoliikkeessä peräti joka kolmas muutto tehdään kasvukäytävällä ja alueella pendelöi hieman yli puolet koko maan pendelöijistä. Kasvukäytävällä sijaitsevat työpaikat ovat saavutettavissa kahden tunnin sisällä. Kasvukäytävän kaupunkien muuttovoitto näyttää tulevan pääsääntöisesti kasvukäytävän ulkopuolelta.

Huomautuksia

Julkaisun pdf-versio löytyy verkkosivuiltamme www.uudenmaanliitto.fi/julkaisut.

PRESENTATIONSBLAD

Publikation

Regional rörlighet längs Finlands tillväxtkorridor
Regional rörlighet ur perspektivet för flyttningsrörelse, pendling och resor i arbetsärenden

Utgivare

Nylands förbund

Författare

Timo Aro, Rasmus Aro och Jouko Järnefelt, Aluekehittämisen konsulttitoimisto MDI Oy
Anne Horila, nätverket Finlands tillväxtkorridor
Olli Keinänen, Nylands förbund
Outi Myllymaa, nätverket Finlands tillväxtkorridor

Seriens namn och nummer

Nylands förbunds publikationer C 90

Utgivningsdatum

5/2019

ISBN

978-952-448-525-8

ISSN

2342-1363

Språk

finska

Sidor

88

Sammanfattning

I utredningen granskas flyttningsrörelse, pendling och resor i arbetsärenden i regionen. Regional rörlighet påverkas av alla förändringstrender för region- och befolkningsutveckling, i synnerhet urbaniserings- och koncentrationsutveckling, utveckling av trafikförbindelser och tillgänglighet samt ändrade sätt att färdas.

Utredningen visar att den trafikkorridor som består av stambanan och riksväg 3 är ett viktigt område med tanke på hela Finlands konkurrenskraft och detta område bildar Finlands tillväxtkorridor med en enhetlig bandstadsliknande struktur.

I utredningen föreslås att en gemensam allmän plan utarbetas för markanvändning invid Finlands tillväxtkorridors stambana. En målinriktad utvecklingsbild för området skulle främja utvecklingen av hela Finlands livskraft och konkurrenskraft. Det är av betydelse att ha samarbete över kommun- och landskapsgränserna.

Inom området finns mycket pendlingstrafik men också resor i arbetsärenden under arbetsdagen. Mellan Helsingfors och Tammerfors görs ungefär 11,5 miljoner resor per dag. Av dessa resor görs ca 84 procent internt inom kommuner och ca 16 procent är resor som överskrider kommungränser.

Längs tillväxtkorridoren möjliggörs en smidig vardag av mångsidiga möjligheter att färdas som ökar tillgänglighet samt av fungerande resekedjor. Utifrån utredningen kan konstateras att rentav var tredje flyttning görs längs tillväxtkorridoren när det gäller flyttningsrörelsen inom hela landet och lite över hälften av alla de som pendlar i Finland pendlar i regionen. Tillväxtkorridorens arbetsplatser kan nås inom två timmar. Städerna längs tillväxtkorridoren har i regel ett inflyttningsöverskott från områden utanför tillväxtkorridoren.

Övriga uppgifter

Publikationen finns i pdf-version på vår webbplats www.uudenmaanliitto.fi/julkaisut.

Sisällysluettelo

1. JOHDANTO	4
2. ALUELIKKUVUUTEEN LIITTYVÄ TUTKIMUSKIRJALLISUUSKATSAUS.....	7
2.1 ALUELIKKUVUUTEEN VAIKUTTAVA MIKROTASON TEKIJÄT	7
2.1.1 Ikä	7
2.1.2 KOULUTUS	8
2.1.3 Tulot	9
2.1.4 Sukupuoli	10
2.1.5 Kotitalouden rakenne	11
2.1.6 Työmarkkina-aseman vaikutus	11
2.1.7 Muut yksilöntason tekijät	12
2.2 ALUELIKKUVUUTEEN VAIKUTTAVAT MAKROTASON VAIKUTTAVAT TEKIJÄT	13
2.2.1 Asumisen hinta ja saatavuus	13
2.2.2 Makrotalouden vaikutus	14
2.2.3 Saavutettavuus	14
2.2.4 Kunnan tai alueen asukasluvun tai asumistiheyden vaikutus	15
3. SUOMEN KASVUKÄYTÄVÄN JA SEN TYÖMARKKINA-ALUEIDEN ALUEPROFILOINTI	16
3.1 SUOMEN KASVUKÄYTÄVÄN ALUEPROFILOINTI	16
3.2 VÄESTÖNKEHITYS KASVUKÄYTÄVÄN ALUEELLA VUOSINA 2010-2017	17
3.3 TYÖPAIKKAKEHITYS KASVUKÄYTÄVÄN ALUEELLA 2010-2017	24
3.4 KASVUKÄYTÄVÄN SEUTUJEN ALUE- JA ALUELIKKUVUUSPROFILOINNIT	27
3.4.1 Helsingin seutukunnan alue- ja alueliikkuvuusprofilointi	27
3.4.2 Riihimäen seutukunnan alue- ja alueliikkuvuusprofilointi	28
3.4.3 Hämeenlinnan seutukunnan alue- ja alueliikkuvuusprofilointi	28
3.4.4 Etelä-Pirkanmaan seutukunnan alue- ja alueliikkuvuusprofilointi	29
3.4.5 Tampereen seutukunnan alue- ja alueliikkuvuusprofilointi	30
3.4.6 Luoteis-Pirkanmaan seutukunnan alue- ja alueliikkuvuusprofilointi	31
3.4.7 Seinäjoen seutukunnan alue- ja alueliikkuvuus profilointi	31
3.4.8 Koostetulokset eräistä kasvukäytävän alue- ja alueliikkuvuusprofiloinnin tuloksista	32
3.5 KASVUKÄYTÄVÄN ALUE TYÖSSÄKÄYNTIALUEITTAIN	33
3.5.1 Helsinki-Tampere suurtyössäkäyntialue	34
3.5.2 Tampere-Seinäjoki suurtyössäkäyntialue	35
4. TUTKIMUSAINEISTOT JA ALUELIKKUVUUDEN ERILLISAINEISTOJEN TULOKSET	38
4.1 TUTKIMUSAINEISTOT	38
4.1.1 Pendelöintiin liittyvä aineistot	38
4.1.2 Muuttoliikkeeseen liittyvät aineistot	38
4.1.3 Työasialiikkuvuuteen liittyvät aineistot	39
4.1.4 Mobiilipaikannukseen liittyvä täydentävä aineisto	39
4.2 PENDELÖINTIIN LIITTYVÄT TULOKSET	40
4.2.1 Pendelöinti koulutuksen mukaan	45
4.2.2 Pendelöinti sukupuolen ja iän mukaan	47
4.2.3 Pendelöinti työpaikan toimialan mukaan	48
4.2.4 Pendelöinti tulojen mukaan	50

4.3 MUUTTOLIIKKEESEEN LIITTYVÄT TULOKSET	51
4.4 KASVUKÄYTÄVÄN ALUEEN SEUTUJEN YLEINEN MUUTTOLIIKE KEHITYS JA MUUTTAJIEN RAKENNE KUUDELLA AVAINMUUTTUJALLA	54
4.4.1 Kasvukäytävän alueen muuttajat yleisellä tasolla	60
4.4.2 Kasvukäytävän muuttajat iän mukaan.....	61
4.5 TYÖASIALIIKKUVUUTEEN LIITTYVÄT TULOKSET	63
4.6 MOBIILIPAIKANNUKSEEN LIITTYVÄT TULOKSET	65
4.6.1 Keskuskaupungeissa sisäisten matkojen osuus suurempi kuin keskuskaupunkeja ympäröivissä kunnissa.....	66
4.6.2 Kasvukäytävän alueella kuntarajat ylittävistä matkoista lähes 95 % tehdään paikallisten kaupunkiseutujen sisällä.....	67
4.6.3 Kasvukäytävän eri kaupunkiseutujen sisäiset matkat.....	69
4.6.4 Kasvukäytävän pitkät matkat, eli kaupunkiseuturajat ylittävät matkat	72
5. YHTEENVETO.....	75
5.1 TUTKIMUSALUE JA -AINEISTOT.....	75
5.2 LIIKKUMISTA SELITTÄVÄT MIKRO- JA MAKROTASON TEKIJÄT	75
5.3 SUOMEN KASVUKÄYTÄVÄN ALUEEN ALUE- JA ALUELIKKUVUUSPROFILOINTI.....	77
5.4 KASVUKÄYTÄVÄN ALUEEN TULOKSET PENDELÖINNIN OSALTA	78
5.5 KASVUKÄYTÄVÄN ALUEEN TULOKSET MUUTTOLIIKKEEN NÄKÖKULMASTA	79
5.6 KASVUKÄYTÄVÄN ALUEEN TULOKSET TYÖASIALIIKKUVUUDEN NÄKÖKULMASTA	80
5.7 KASVUKÄYTÄVÄN ALUEEN TULOKSET MOBIILIPAIKANNUKSEN NÄKÖKULMASTA.....	80
6. JOHTOPÄÄTÖKSET	81
LÄHTEET:	86

1. JOHDANTO

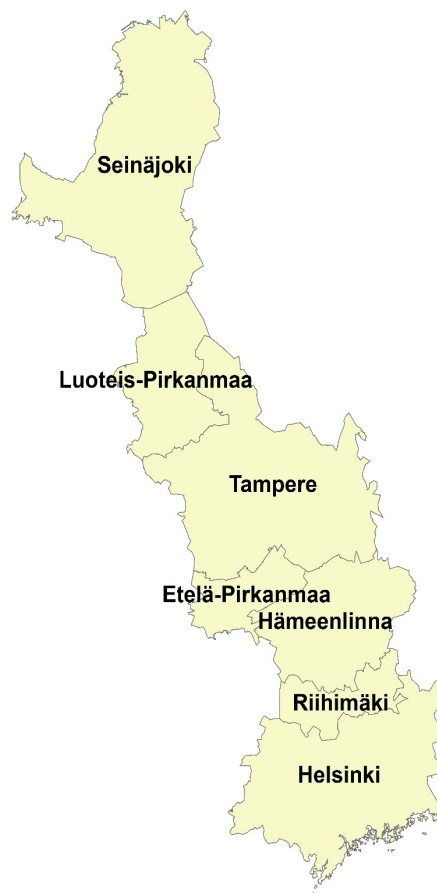
Alueellisella liikkuvuudella tarkoitetaan perinteisesti kansainvälistä muuttoliikettä valtioiden välillä, maan sisäistä muuttoliikettä alueiden välillä tai sisällä ja työssäkäyntiä eli pendelöintiä kodin ja työpaikan välillä. Tässä tutkimuksessa käytetään ilmausta *alueliikkuvuus*, jolla tarkoitetaan maan sisällä tapahtuvaa muuttoliikettä alueiden välillä ja sisällä, kodin ja työpaikan välistä pendelöintiä ja työasiamatkoihin perustuvaa työasialiikkuvuutta.

Alueliikkuvuus on toisin sanoen muuttoliikkeen, pendelöinnin ja työasialiikkuvuuden muodostama kokonaisuus.

Alueliikkuvuuden ulkopuolelle on jätetty asiointiliikkuvuus, jolla tarkoitetaan pääosin vapaa-ajalla tapahtuvaa liikkuvuutta palveluiden, harrastusten tai muita arkeen liittyviä asioita.

Muuttoliikkeellä tarkoitetaan joko kuntien sisällä tai kuntien välillä tapahtuvia muuttoja, jossa muuttajan vakituinen osoite vaihtuu. Pendelöinnillä tarkoitetaan kotimaisessa kirjallisuudessa yli kuntarajojen tapahtuvaa työssäkäyntiä ja kansainvälisessä kirjallisuudessa kaikkeen työpaikalle kohdistuvaan matkustamiseen riippumatta kuntarajoista (*commuting*). **Muuttoliike ja pendelöinti ovat kasvaneet 2010-luvun aikana.** Työasialiikkuvuudella tarkoitetaan työajalla työnantajan asialla tapahtuvaa liikkumista, kuten asiakaskäyntejä, koulutus- ja kokousmatkoja sekä markkinointi-, edunajamis- yms. tilaisuuksia. Alueelliseen liikkuvuuteen kytkeytyy yhä enemmän saman työpäivän aikana tapahtuvaa työasialiikkuvuutta ja monipaikkaisuutta.

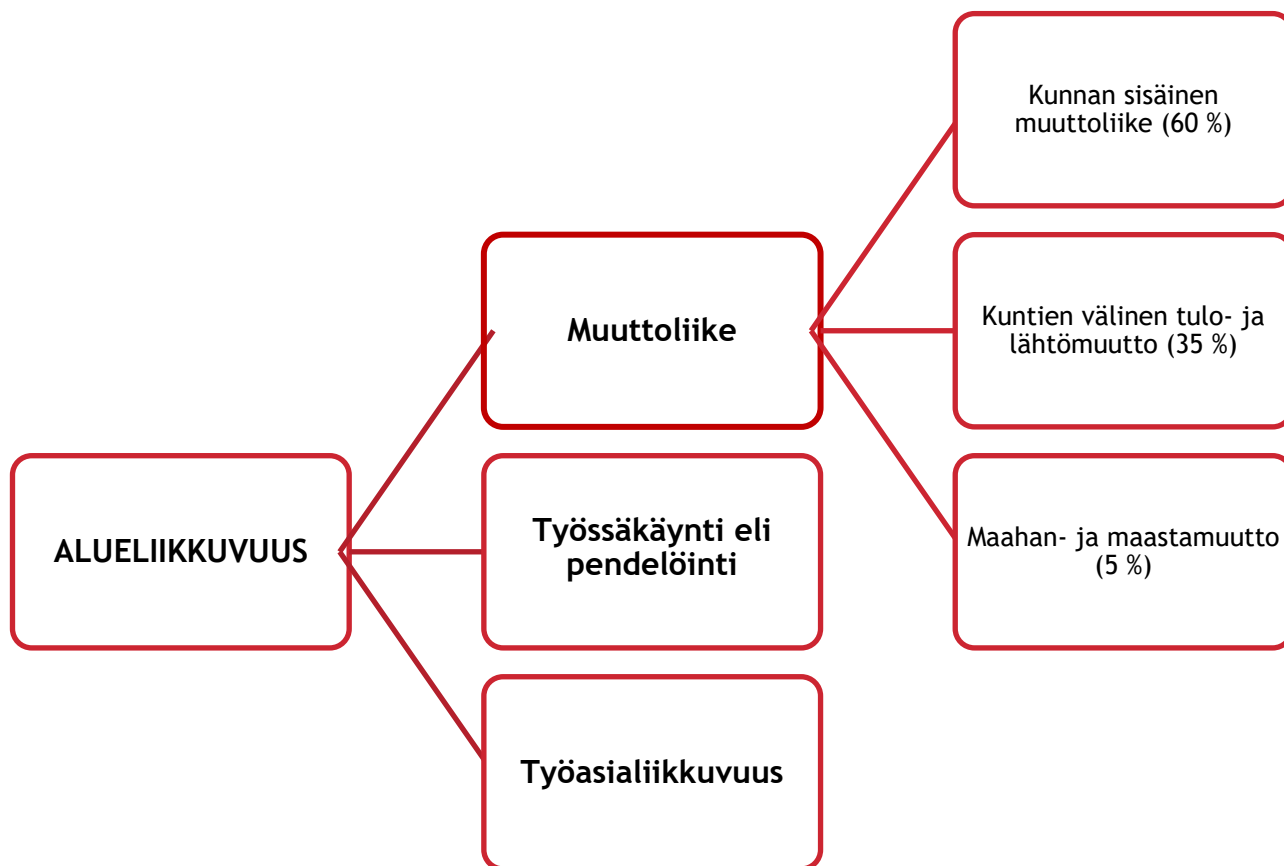
Alueliikkuvuutta koskeva tutkimus on rajattu koskemaan niin sanottua Suomen kasvukäytäväksi kutsuttua aluetta. Alue on merkittävä tai koko maan merkittävien työssäkäynnin, liikenteen ja liikkumisen muodostama talousalue. Kasvukäytävän alueella sijaitsee noin 20 kuntaa ja seitsemän seutukuntaa. Kasvukäytävä ulottuu maantieteellisesti pääratia ja valtatie 3:sta pääosin seuraten Helsingistä Hämeenlinnan ja Tampereen kautta Seinäjoelle. Kasvukäytävän alueella sijaitsevat Helsingin, Riihimäen, Etelä-Pirkanmaan, Tampereen, Luoteis-Pirkanmaan ja Seinäjoen seudut (tai työmarkkina-alueet). Kasvukäytävän alue on kuvattu seutukuntarajojen osalta kuviossa 1.



Kuvio 1. Suomen kasvukäytävän alue seutukuntarajoineen

Kasvukäytävän vaikutusalue on kaikilla käytettävissä olevilla tunnusluvuilla yksi merkittävimmistä yliaalueellisista keskittymistä koko maan mittakaavassa. Kasvukäytävän alue on ollut pääosin kasvu-uralla keskeisten tunnuslukujen osalta 2010-luvulla. Kasvun painopisteet ovat keskittyneet erityisesti Helsingin, Tampereen ja Seinäjoen seudun vaikutusalueelle.

Alueliikkuvuus perustuu muuttoliikkeen, pendelöinnin ja työasialiikkuvuuden muodostamaan kokonaisuuteen. Alueliikkuvuuden viitekehys volyymitietoineen koko maan osalta on kuvattu oheisessa kuviossa 2.



Kuvio 2. Alueliikkuvuuden viitekehys

Alueliikkuvuuden volyymit ovat merkittävät kasvukäytävän alueella, jotka tulevat hyvin esiin muutaman tunnusluvun avulla. Helsingin ja Tampereen välillä tehdään 5-6 miljoonaa kaukoliikenteen junamatkaa ja maantieliikenteessä valtatie kolmella omalla autolla noin 12 miljoonaa matkaa vuodessa. Helsingin ja Tampereen henkilöliikenteen ratayhteys on vilkkaain koko maassa. Joka kolmas kuntien välinen muutto (noin 100 000 muuttoa) tehdään kasvukäytävän alueella. Hieman yli puolet koko maan pendelöinnistä tapahtuu kasvukäytävän alueella tai alueelta: noin 400 000 työllistä pendelöi kasvukäytävän alueella. Kasvukäytävän alueella olevat yritykset tekevät yrityskyselyn mukaan keskimäärin 4-5 työasiamatkaa per henkilö vuodessa eli arviolta yhteensä noin 400 000 työasiamatkaa vuodessa. Mobiilipaikannustietojen mukaan kasvukäytävän alueella tehdään joka päivä 11,5 miljoonaa matkaa, joista 15 % ylittää kuntien väliset rajat.

Tutkimuksen laadullisena aineistona hyödynnetään kansainväliseen ja kansalliseen tutkimuskirjallisuuteen perustuvaa kirjallisuuskatsausta liikkuvuutta selittävästä mikro- ja makrotason tekijöistä. Lisäksi laadullisena aineistona hyödynnetään muita liikkuvuuteen liittyviä muita relevantteja tutkimuksia, selvityksiä ja kartoituksia sekä Suomen kasvukäytäväverkoston tai niiden kumppanien itse tuottamaa dokumentaatioaineistoa.

Tutkimuksen määrällisenä aineistona ovat Tilastokeskuksen maksuttomat ja maksulliset tilastotietokannat, jotka liittyvät muuttoliikkeeseen ja pendelöintiin. Lisäksi Tilastokeskukselta tilattiin tutkimusta varten erillisaineistot

muuttoliikkeen ja pendelöinnin osalta Suomen kasvukäytävän alueella 2010-luvun osalta. Täydentävänä tilastollisena aineistona hyödynnetään Telian mobiilipaikannukseen perustuvaa dataa kasvukäytävän alueelta.

Tutkimuksen tärkeimmät avainkysymykset ovat:

- I. muuttoliikkeen, pendelöinnin ja työasialiikkuvuuden vilkkaus ja suuntautuminen kasvukäytävän alueella,
- II. liikkuvuuteen vaikuttavien tekijöiden ja mekanismien erittely kasvukäytävällä

Tutkimuksen johdannon jälkeen toinen luku keskittyy liikkuvuuteen liittyvän kansainvälisen ja kansallisen tutkimuskirjallisuuden keskeisten tulosten analyttiseen läpikäyntiin. Tutkimuskirjallisuuden pohjalta etsitään selitystä alueliikkuvuuteen liittyvistä yksilötason tekijöistä (mikrotaso) ja niiden vaikutusmekanismeista sekä tämän jälkeen yhteiskunnan tai yhteisön rakenteisiin liittyviä tekijöistä (makrotaso) ja niiden vaikutusmekanismeista. Tutkimuskirjallisuuskatsauksen perusteella yksi keskeisimmistä havainnoista on se, ettei tutkimuskirjallisuudesta löydy suoraan yhtään sellaista tutkimusta, jossa olisi tarkasteltu kolmea em. liikkuvuuden muotoa yhtenä kokonaisuutena. Kansainvälisessä tutkimuskirjallisuudessa tutkitaan muuttoliikettä ja pendelöintiä yhdessä tai pendelöintiä ja työasialiikkuvuutta yhdessä. Kotimaisessa tutkimuskirjallisuudessa on tutkittu paljon muuttoliikettä ja jossain määrin pendelöintiä, mutta työasialiikkuvuutta ei ole tutkittu kuin yksittäisissä kyselyihin perustuvissa erilliselvytyksissä. Pendelöintiin liittyvä vähäinen tutkimus kohdentui pääosin maantieteellisesti hyvin rajatulle alueelle eikä pendelöinnin taustalla olevista vaikutusmekanismeista ole juurikaan muuta kuin Tilastokeskuksen keräämää taustatietoa.

Tutkimuksen kolmas luku keskittyy Suomen kasvukäytävän ja sen seutujen tai työmarkkina-alueiden alueprofilointiin. Alueprofiloinnin yhteydessä käydään läpi Suomen kasvukäytävän alueen kansallista merkitystä keskeisillä tunnusluvuilla ja kasvukäytävän roolia alueellisessa työnjaossa. Samassa yhteydessä käydään läpi alueen liikenteellistä asemaa liikennevirtojen näkökulmasta. Jokaiselle kasvukäytävän seudulle tai työmarkkina-alueelle on tehty erillinen alueprofilointi.

Tutkimuksen neljäs luku keskittyy alueliikkuvuuden eli muuttoliikkeen, pendelöinnin ja työasialiikkuvuuden sekä mobiilipaikannuksen kautta saatuihin keskeisiin tuloksiin. Työasialiikkuvuuden osalta referoidaan yritys-kyselyiden kautta saatuja tuloksia Helsingin ja Tampereen sekä Helsingin ja Turun välisestä työasialiikkuvuudesta. Yrityskyselyiden tulosten perusteella voidaan tehdä yleistettävissä olevia päätelmiä työasialiikkuvuuden määrästä kasvukäytävän alueella.

Viidennessä luvussa esitetään johtopäätökset ja tulokset alueliikkuvuuteen liittyvästä kokonaisuudesta.

Alueliikkuvuusselvitys on toteutettu Suomen kasvukäytävän kasvuso-
pimusrahoituksella. Telia Finlandin mobiilipaikannukseen liittyvän osuuden ovat kustantaneet yhdessä Uudenmaan liitto, Hämeen liitto, Pirkanmaan liitto sekä Etelä-Pohjanmaan liitto.

2. ALUELIKKUVUUTEEN LIITTYVÄ TUTKIMUSKIRJALLISUUSKATSAUS

Alueliikkuvuuteen liittyvässä tutkimuskirjallisuuskatsauksessa keskitytään muuttoliikkeen, pendelöinnin ja työasialiikkuvuuden vaikutusmekanismien yksityiskohtaiseen avaamiseen. Kansallisen ja kansainvälisen tutkimuskirjallisuuskatsauksen perusteella voidaan todeta kokoavasti, että alueliikkuvuuteen vaikuttavat useat mikro- ja makrotason tekijät. **Mikrotason tekijät liittyvät henkilön ikään, koulutukseen, tulotasoon, sukupuoleen, kotitalouden rakenteeseen, työmarkkina-asemaan sekä muihin yksilötason tekijöihin. Makrotason tekijät liittyvät asumisen hintaan ja saatavuuteen, asuntomarkkinoiden toimivuuteen, saavutettavuuteen, alueen asukaslukuun, alueen väestötiheyteen ja muihin makrotaloudellisiin tekijöihin (kuten työttömyysaste tai BKT).**

Tutkimuskirjallisuus kerättiin tekemällä eri hakusanoilla hakuja eri tietokantoihin. Kotimaista kirjallisuutta on haettu Turun yliopiston Volter -tietokannasta ja kotimaisiin artikkeleihin keskittyvästä Arto -tietokannasta. Tämän lisäksi osaa materiaalista ei ollut sähköisessä muodossa, vaan materiaali on lainattu Turun yliopiston kirjastosta. Kansainvälinen tutkimuskirjallisuus on kerätty pääosin Primo -tietokannasta. Lisäksi tietohakuun on käytetty Google Scholar -tiedonhakukonetta. Kaikki käytetty tutkimuskirjallisuus on merkitty viittein, jotka löytyvät täsmällisesti lähdeluettelosta.

Kotimaisen tutkimuskirjallisuuden etu on vahva kontekstisidonnaisuus: tutkimus huomio Suomen alueelliset erityispiirteet, jolloin tulosten perusteella voi paremmin kuvata ilmiöitä ja niiden syy- ja seuraussuhteita. Kotimaisen kirjallisuuden heikkoutena on kuitenkin rajallinen tarkastelualue ja kirjallisuuden vähyys: esimerkiksi kodin ja asuinpaikan välisestä pendelöinnistä on vain vähän tutkimuksia, ja useimmat ovat lisäksi alueellisesti rajattuja. Työasialiikkuvuudesta ei löytynyt de facto juuri lainkaan kotimaista tutkimuskirjallisuutta, jossa olisi kartoitettu työasialiikkuvuuden taustatekijöitä ja mekanismeja. Tämän vuoksi tukeuduttiin työasialiikkuvuudesta tehtyihin yritys- ja väestötutkimuksiin Helsingin ja Tampereen sekä Helsingin ja Turun välisillä ratakäytävillä.

Kotimaisen tutkimuskirjallisuuden vajetta paikataan kansainvälisellä kirjallisuudella, jonka etuna on tutkimuksen laaja-alaisuus ja monipuolisuus. **Kansainvälisen kirjallisuuden heikkoutena on kuitenkin tutkimuksen tulosten toistettavuus ja yleistettävyyden suhteellisuus suomen kontekstiin, jonka vuoksi tuloksiin on syytä suhtautua varauksin.** Kansainvälisen tutkimuskirjallisuuskatsauksen osalta painotettu yleistettävyyden vuoksi Pohjoismaita, Eurooppaa, Yhdysvaltoja ja Kanadaa koskevia tuloksia.

2.1 ALUELIKKUVUUTEEN VAIKUTTAVA MIKROTASON TEKIJÄT

2.1.1 Ikä

Ikä on yksi merkittävimmistä (alue)liikkuvuuteen vaikuttavista tekijöistä. Ikä vaikuttaa henkilön muutto- ja pendelöinti- ja työasialiikkuvuusalttiuteen. Henkilön muuttoalttius on vahvasti ikäsidonainen: tämä on todennettu sekä kotimaisessa tutkimuksessa (esim. Myrskylä 2006) sekä kansainvälisessä tutkimuksessa (esim. Greenwood 1997). Useita länsimaita koskevassa muuttoliiketutkimuksessa tehtiin yleistettävissä oleva havainto, jonka mukaan muuttoalttius ja muuttojen määrät kohoavat merkittävästi yli 15-vuotiailla ja saavuttavat huippunsa ikäluokassa 20-24 -vuotiaat alentuen asteittain tämän jälkeen (White & Lindstrom 2005). Myös kotimaisessa tutkimuksessa on saatu samanlaiset tulokset: nuorten 15-24 -vuotiaiden muuttoalttius on korkein ja nuoret muuttavat muita ikäryhmiä enemmän (Korkiasaari ja Söderling 2007) sekä muuttoalttius vähenee henkilön iän kasvaessa (Kytö ja Kral-Leszczyńska 2013). Ikä vaikuttaa myös muuton kohdentumiseen: esimerkiksi Uudenmaan muuttoliikettä käsittelevässä tutkimuksessa havaittiin, että nuorten (15-24 -vuotiaat) muutot kohdistuvat etenkin keskusta-alueisiin (Helsinkiin) ja taas yli 25-vuotiaiden muuttoliike suuntautuu keskusta-alueiden kehyskuntiin (Broberg 2008).

Nuorten muuttoalttius perustuu etenkin muuttoihin työn ja koulutuksen perässä sekä itsenäistymiseen, josta seuraa usein muutto pois lapsuuden kodista (Korkiasaari ja Söderling 2007). Nuoret painottavat kaikista ikäryhmistä eniten työuraa muuton tai asuinpaikkavalinnan syynä (Kim, Horner & Marans 2003). Vanhemmat henkilöt ovat haluttomimpia muuttamaan pois asuinpaikastaan: mitä pidempään henkilö on asunut samassa paikassa, sitä haluttomampi hän on muuttamaan. Tähän löytyy useita selityksiä: Dahl ja Sorenson (2010) selittävät Tansakassa kerätyllä aineistolla tämän

johtuvan sosiaalisista tekijöistä, kuten halusta asua lähellä tuttua kotiseutua (etenkin lapsuuden kotiseutua) ja lähellä sosiaalisia verkostojaan, kuten sukulaisia ja ystäviä. Heidän tutkimuksen mukaan em. sosiaaliset tekijät ovat useimmille henkilöille taloudellisia kannustimia tärkeämpiä, ja niiden painoarvo kasvaa mitä pidempään henkilö on asunut samalla paikalla tai sen läheisyydessä. Fischer, Holm, Malmberg & Straubhaar (2000) taas selittävät Ruotsista kerätyn datan pohjalta pitkään samalla paikalla asuneiden haluttomuutta muuttaa ”sisäpuolisuuden” tuomilla eduilla (insider advantages), jotka voivat olla luonteeltaan työhön liittyviä (kuten ns. suhteet, toimintakulttuurin ja asiakaskunnan tuntemus) tai vapaa-aikaan liittyviä (esim. osallisuus yhteisössä ja sosiaalinen pääoma). Nämä edut kertyvät ajan kuluessa, jolloin muuttamiseen liittyy vaihtoehtokustannus: muuttamalla menettää nämä edut, joten kompensaation täytyy olla tarpeeksi suuri tämän korvaamiseen. Muuttoa voi tarkastella myös eräänlaisena investointina, jonka tulee maksaa itsensä takaisin. Vanhempi henkilö ei todennäköisesti ehdi hyötymään tästä investoinnista. Tämän lisäksi nuorilla osaaminen perustuu pitkälti koulutukseen, eikä tietyssä ammatissa opittuun osaamiseen, jonka hyödyntäminen uudella paikkakunnalla on epävarmempaa. (Sjastad 1962).

Henkilön ikä vaikuttaa muuttoalttiuden tavoin pendelöintialttiuteen. Olennainen ero on se, että vaikutus on erilainen kuin muuttoliikkeen osalta. **Pendelöintialttius vaikuttaa pysyvän vakiona tiettyyn ikään asti, jonka jälkeen se alkaa laskea toisin kuin muuttoliikkeessä, jossa alttius muuttaa vähenee suoraan iän myötä** (Nivalainen 2006). Kansainvälisessä tutkimuksessa on myös osoitettu, että nuorten alle 25-vuotiaiden pendelöintialttius on matala (Romaní, Suriñach & Artiís 2003). Nuoret myös pendelöivät lyhimpiä matkoja (Maoh ja Tang 2012). Tämän on esitetty johtuvan nuorten sekä matalimmista tuloista, jonka vuoksi heidän ei ole taloudellisesti järkevää pendelöidä että asuinpaikkaan liittyvistä preferensseistä, jolloin nuoret yksinasuvat tai lapsettomat pariskunnat preferoivat hyvin saavutettavia alueita lähellä keskuskaupunkia vähentäen pendelöinnin tarvetta (Kim et al. 2003). Myös kotimaisessa tutkimuksessa on havaittu, että pendelöijä on keskimääräistä työtätekevää vanhempi (Nivalainen 2006), joskin pendelöity matka laskee lineaarisesti iän myötä (Maoh & Tang 2012).

län vaikutuksesta työasialiikkuvuuteen on marginaalisen vähän tutkimustuloksia, ja nämäkin tulokset ovat moniselitteisiä. Limtanakool, Djist ja Schawanen (2005) tarkastelivat tutkimuksessaan Alankomaissa ja Isossa-Britanniassa tehtäviä työasioihin liittyviä matkoja. Tutkijat löysivät Isossa-Britanniassa epälineaarisen yhteyden iän ja työasialiikkuvuuden välillä: alttius työasialiikkuvuuteen pysyy tasaisena 30-49 -vuotiailla, mutta laskee tämän jälkeen. Ikä ei kuitenkaan ollut Alankomaissa merkityksellinen tekijä työasialiikkuvuuden selittäjänä Limtanakool, Djist ja Schwannen 2005). Samaan tulokseen päädyttiin Ranskassa, jossa tehdyn tutkimuksen mukaan ikä on huono muuttuja selittämään työasialiikkuvuutta (Aguiléra, Proulhac 2015). Työasialiikkuvuuteen liittyvien tulosten yleistettävyyss kotimaiseen kontekstiin on hankalaa, ja vaatisi erillistä tutkimusta.

2.1.2 Koulutus

Yksilön koulutus toimii vahvana selittävänä tekijänä yksilön liikkuvuusalttiutta tarkastellessa. **Koulutustaso on yksi vahvimmin muuttoalttiuteen vaikuttavista tekijöistä: korkeampi koulutustaso lisää merkittävästi henkilön alttiutta muuttaa** (Esim. Andrews, Clark & Whittaker 2011). Etenkin korkeasti koulutettujen nuorten on havaittu olevan erittäin alttiita muuttamaan tai pendelöimään (Paci, Tiongson, Walewski, Liwinski & Stoilkova 2007). Kotimaisessa tutkimuksessa on havaittu koulutuksen ja muuttoalttiuden välillä vastaava yhteys. Ritsilä ja Ovaskainen (2001) havaitsivat, että korkeampi koulutustaso lisää alttiutta muuttaa eli matalimman tason koulutuksen saaneet ovat vähiten alttiita muuttamaan, kun taas korkea-asteen suorittaneet olivat alttiimpia muuttamaan. Samassa tutkimuksessa laskettiin, että korkea-asteen tutkinto lisää muuton todennäköisyyttä 85 prosentilla. Korkeasti koulutettujen on havaittu olevan alttiimpia muuttamaan pitkän välimatkan muuttoa (White & Lindstrom 2005).

Suomessa on havaittu alueellisia eroja korkeakoulutettujen muuttokäyttäytymisessä: pääkaupunkiseudun korkeakoulutetut ovat huomattavasti vähemmän alttiita muuttamaan muihin seutuihin nähden. Korkeakoulutetut henkilöt, jotka ovat kotoisin Uudeltamaalta, ovat merkittävästi vähemmän alttiita muuttamaan pois Uudeltamaalta (Jauhiainen 2010, Haapanen ja Tervo 2012). Korkeakoulutetut muuttavat Suomessa pääosin suurista kaupungeista taajaan asuttuihin kuntiin: väkilukuun suhteutettuna korkea-asteen suorittaneista saivatkin eniten muuttovoittoa taajaan asutut keskuskaupungin kehyskunnat (Kytö ja Kral-Leszczynska 2013). Toisaalta korkeakoulutetut muuttavat pois koulutusseudultaan etenkin pienemmistä yliopistokaupungeista. Tällöin voidaan puhua niin sanotusta maan sisäisestä aivovuodosta, josta hyötyvät ensisijaisesti suuret kaupunkiseudut (Haapanen ja Tervo 2012).

Koulutus vaikuttaa pendelöintialttiuteen samalla tavalla kuin muuttoalttiuteen: korkeammin koulutetut ovat alttiimpia pendelöimään. Korkean koulutuksen vaikutus pendelöintiin todetaan sekä kansainvälisessä kirjallisuudessa (esim. Eliasson, Lindgren & Westerlund 2003), että kotimaisessa kirjallisuudessa (Nivalainen 2006). Koulutuksen vaikutus pendelöintiin on lineaarinen samalla tavalla kuin koulutuksen vaikutus muuttoalttiuteen: pendelöintialttius on matalin matalasti koulutetuilla, ja kasvaa koulutustason noustessa, saavuttaen huipun korkea-asteen suorittaneiden osalta (Eliasson & Störm 2008). Toisaalta Nivalaisen tutkimuksessa (2006) selvisi, että korkeasti koulutetut valitsevat muuttamisen todennäköisemmin kuin pendelöinnin uusille työmarkkinoille päästäkseen. Pitkien pendelöintimatkojen (yli 2 tuntia yhteensä kolmena päivänä viikossa) on havaittu olevan yleisempiä tietotyöläisillä (Vincent-Geslin ja Ravalet 2016) ja korkeasti koulutettujen on havaittu olevan yllidustettuja yli 75 minuutin pendelöintimatkoihin tekevien joukossa (Van Ham & Hooimeijer 2008). Toisaalta kansainvälisessä tutkimuksessa on myös havaittu ristiriitaisesti edellisten tulosten kanssa, että korkeimmin koulutetut olisivat vähemmän alttiita tekemään yli kahden tunnin päivittäisiä pendelöintimatkoihin (Marion & Horner 2007). Suomessa on kuitenkin havaittu, että pääkaupunkiseudulle muilta suurilta kaupunkiseuduilta pendelöivät ovat hyvin suurissa määrin korkeakoulutettuja (Tuominen 2008), jolloin korkeakoulutetut tekevät Suomessa muita enemmän yli 2 tunnin päivittäisiä pendelöintimatkoihin ainakin pääkaupunkiseudulle.

Työasialiikkuvuuden suhde koulutukseen vastaa pendelöintiä ja muuttoalttiutta työmatkojen frekvenssin suhteen: korkeammin koulutetut tekevät eniten työhön liittyviä matkoja ja matalimmin koulutetut tekivät vähiten työmatkoja (Gustafson 2006). Korkeasti koulutetut tekevät työhön liittyviä lyhyitä sekä pitkiä matkoja enemmän kuin vähemmän koulutetut (Limtanakool et al. 2005). Limtanakool et al. tutkimuksen perusteella koulutustaso on yksi vahvimpia työasiamatkojen tekemisen alttiutta selittäviä tekijöitä. Korkeampi koulutus johtaa myös pidempiin työasiamatkoihin matalammin koulutettuja työasiamatkoja tekeviin verrattuna (Holz-Rau & Sicks 2013).

Korkeasti koulutetut henkilöt vaihtavat työpaikkaa muita useammin. Tämä selittää osaltaan heidän muita korkeampaa muutto- tai pendelöintialttiuttaan (Van Ham, Mulder & Hooimeijer 2001). Toisaalta korkeakoulutettujen muuttoalttiuteen voi vaikuttaa korkea-asteen koulutettujen henkilöiden taitotasoa vastaavien töiden vähäisempi esiintyvyys, jonka vuoksi työn perässä täytyy muuttaa (DaVanzo 1983). Tämän saman voisi katsoa vaikuttavan myös korkeasti koulutettujen pendelöintiin, sillä työt voivat olla keskittyneitä tietyille rajatulle maantieteelliselle alueelle. Korkeasti koulutetut henkilöt myös hakevat ja ottavat töitä vastaan laajemmalla alueella kuin matalammin koulutetut, jonka johdosta he joutuvat myös muuttamaan pidempiä matkoja. (Van Ham, Mulder & Hooimeijer 2001.) Korkeasti koulutettujen on havaittu Suomessa muuttavan suurille kaupunkiseuduille, koska suurilla kaupunkiseuduilla on paremmat työskentelymahdollisuudet sekä mahdollisuudet itsensä kehittämiseen, kuten harrastustoimintaan yms. (Ritsilä & Haapanen 2003).

2.1.3 Tulot

Korkeampi tulotaso lisää muuttoalttiutta muuttaa toiselle paikkakunnalle kansainvälisen tutkimuskirjallisuuden mukaan (esim. Kronenberg & Carree 2012, (Van Ham & Hooimeijer 2008), mutta toisaalta kotimaisessa kirjallisuudessa ollaan päästy myös toisenlaiseen tulokseen: esimerkiksi Ritsilän ja Oivakaisen mukaan (2001) tuloilla ei ole tilastollisesti merkitsevää vaikutusta muuttoalttiuteen. Hyvätuloisten muuton korkeampien vaihtoehtokustannusten on esitetty vähentävän hyvätuloisten muuttoalttiutta (Nivalainen 2004) Suomessa on lisäksi havaittu, että esimerkiksi kotitalouden tulorakenne vaikuttaa muuttoalttiuteen: kotitalous, jossa kaksi aikuista tienaa suunnilleen yhtä paljon, laskee alttiutta muuttaa, kun taas kotitalous, jossa toinen henkilö tienaisi suurimman osan kotitalouden tuloista, lisää alttiutta muuttaa (Jauhiainen 2010). Suomessa tulotaso vaikuttaa kuitenkin muuttoliikkeen alueelliseen suuntautumiseen; esimerkiksi Uudellamaalla hyvätuloiset muuttavat herkemmin alueen kehyskuntiin, kun taas matalatuloiset hakeutuvat herkemmin keskuskaupunkiin (Broberg 2008). Sama trendi on havaittu myös muissa suurissa kaupungeissa: keskuskaupunkiin muuttavat ovat keskimäärin matalampituloisia kuin keskuskaupungista muuttavat henkilöt (Kytö & Väliniemi 2009).

Tuloilla on selkeä yhteys pendelöintiin. Pendelöitsijät kuuluvat muihin työssäkäyviin verrattuna useammin hyvätuloisiin: pendelöitsijän tulot voivat olla jopa kaksinkertaiset asuinkunnassaan työskenteleviin (Myrskylä 2008). Tulotason kohoaminen johtaa lineaarisesti pendelöinnin todennäköisyyden ja pendelöintimatkan pituuden kasvuun (Van Ham & Hooimeijer 2008). Korkean tulotason työt ovat usein alueellisesti keskittyneitä tietyille maantieteelliselle

alueelle (suuret kaupunkiseudut), joka voi pakottaa henkilön pendelöimään työhönsä (Van Ham, Mulder & Hooimeijer 2001), kun taas matalan palkkatason työt ovat usein maantieteellisesti laaja-alaisempia, jonka vuoksi pendelöintitarve on vähäisempi (Axisa, Scott & Newbold 2012). Myös matala tulotaso voi vähentää halukkuutta pendelöidä, sillä pendelöinti aiheuttaa ylimääräisiä kustannuksia (Romaní et al. 2003). Tulot voivat vaikuttaa pendelöintialttiuteen myös siten, että parempituloisilla on taloudelliset resurssit valita itselleen mieluisan asuinalueen ja ympäristön, jolloin Suomessa valinnassa korostuvat pientalovaltaiset alueet, jotka ovat kauempana keskustasta (Kytö, Kral-Leszczynska, Koistinen, Peura-Kapanen 2016)

Tulo- ja koulutustason vaikutus työasialiikkuvuuteen on selvä: mitä korkeampi tulotaso henkilöllä on, sitä todennäköisemmin hän on työasialiikkuja (Limtanakool et al. 2005). Tätä voidaan selittää sillä, että korkeammassa asemassa olevat henkilöt tekevät enemmän työhön liittyviä matkoja, ja saavat samalla suurempaa palkkaa. Lisäksi työasialiikkuminen on tietyillä ammattisektoreilla, kuten korkean tietotason asiantuntijan työssä huomattavasti yleisempää kuin matalan taitotason töissä, jonka johdosta enemmän tienaaavat liikkuvat työasioilla enemmän. (Gustafson 2006.)

2.1.4 Sukupuoli

Yksilötason selittävä tekijänä henkilön sukupuoli vaikuttaa hänen muuttoalttiuteensa. Tosin tärkeimmät löydökset ovat osin ambivalensseja. Kytö ja Kral Leszczynskan (2013) tutkimuksen mukaan Suomessa muuttajista hieman suurempi osuus on naisia (55 % vuosina 2000-2012 aikana), mutta Tilastokeskuksen mukaan (2017) vuosien 2013-2016 aikana muuttajista naisten osuus oli selvästi matalampi (51 %). Esimerkiksi Söderlingin ja Korkiasaaren (2007) mukaan sukupuoli ei selitä merkittävässä määrin muuttoalttiutta. Sukupuoli ei myöskään Ritsilän ja Ovaskaisen (2001) tutkimuksessa selitä muuttamista tilastollisesti merkitsevällä tasolla. Toisaalta taas Isossa-Britanniassa tehdyssä tutkimuksessa on todettu, että korkeasti koulutetut naiset ovat alttiimpia muuttamaan kuin korkeasti koulutetut miehet (Faggian, McCann ja Sheppard 2007), mutta kotimaisessa tutkimuksessa sukupuolen vaikutusta korkeasti koulutettujen naisten muuttoon ei havaittu (Haapanen ja Tervo 2012) On oletettavaa, että Suomen ja Iso-Britannian erot voivatkin mahdollisesti liittyä naisten eroihin työmarkkina-asemassa. Suomen sisällä muuttoliikkeen sukupuolijakaumassa on kuitenkin suuria eroja: esimerkiksi Uudenmaan muuttovoitoista noin 60 prosenttia oli naisia, kun taas Keski-Suomen muuttovoitoista vain 17 prosenttia oli naisia (Kytö ja Kral Leszczynska 2013). Tätä on perusteltu sillä, että etenkin naismuuttajat preferoivat muuttoa kaupunkimaiseen ympäristöön enemmän kuin miehet (Kupiszewski, Heikkilä, Nieminen, Durham, Rees ja Kupiszewska 2005).

Jos sukupuolen vaikutus muuttoalttiuteen on epäselvä tai sitä ei ole, on pendelöinnin osalta sukupuolen vaikutus selvä: **Pendelöijä on todennäköisemmin mies niin kansainvälisen tutkimuksen perusteella (esim. Paci et al. 2007) kuin kotimaisenkin tutkimuksen mukaan** (Nivalainen 2006). Naiset pendelöivät miehiä lyhyempiä matkoja (Van Ham & Hooimeijer 2008, Scheiner 2010). Toisaalta on pohdittu, perustuuko sukupuolten välinen ero pendelöintialttiudessa todellisuudessa koulutuseroihin; miehet ovat Pohjoismaita lukuun ottamatta keskimäärin korkeammin koulutettuja kuin naiset, ja korkeammin koulutetut henkilöt pendelöivät enemmän (Eliasson & Störm 2008). Miesten suurempaa pendelöintialttiutta voi selittää myös perinteiset sukupuoliroolit, joiden seurauksena naiselle on jätetty suurempi vastuu perheen hoitamisesta (Romaní et al. 2003), mutta tosin tällä ei voi täysin selittää suomalaisessa kulttuurikontekstissa naisten vähäisempää pendelöintiä. Myös naisvaltaisten alojen työpaikkojen alueellisesti laajempaa sijoittumista on ehdotettu syyksi miesten suuremmalle pendelöinnille (Nivalainen 2006) Vaikka naisten pendelöinti on Suomessa vähäisempää kuin miesten, niin erot ovat esimerkiksi Uudenmaan pendelöinneissä varsin vähäiset (Tuominen 2008).

Täyspäiväisesti työssä olevat naiset tekevät myös vähemmän niin lyhyitä kuin pitkiä työasiamatkoja. Lisäksi naisten työmatkojen pituus on lyhyempi kuin miehillä. Sama tulos ei kuitenkaan näytä ulottuvan osa-aikaisesti töitä tekeviin henkilöihin: osa-aikaisesti töitä tekevien osalta ei löydy tilastollisesti merkitsevää eroa sukupuolen ja työasialiikkuvuuden välillä. (Holz-Rau, Scheiner, Sicks 2013). Naisten vähäisempi työasialiikkuminen todetaan myös Limtanakool et al. (2005) tutkimuksessa sekä Ruotsissa tehdyssä Per Gustafsonin tutkimuksessa (2006). Gustafsonin tutkimuksessa osoitetaan, että vaikka muuttajat, kuten perheellisyys, yksinasuminen ym. poistetaan, säilyy yhä selkeä ero miesten ja naisten tekemien työasiamatkojen välillä. Tämän lisäksi tutkimuksesta selviää, että työntekijöistä, jotka tekevät työhön liittyviä matkoja, miehet tekevät niitä enemmän kuin naiset. Myös Suomessa on havaittu, että naiset tekevät vähemmän ja lyhyempiä työhön liittyviä matkoja (Liikenneviraston tilastoja 2018). Sukupuolten välisiä

eroja Gustafson selittää joko sukupuolittuneilla työmarkkinoilla, naisvaltaisilla aloilla työhön liittyvä matkustaminen on vähäisempää tai sukupuolirooleilla, jossa naisen katsotaan olevan ensisijainen hoivaaja.

2.1.5 Kotitalouden rakenne

Kotitalouden rakenteella tarkoitetaan tässä tapauksessa sitä, onko kotitalous yhden henkilön talous, lapsettoman pariskunnan vaiko lapsellinen pariskunnan talous. **Kotitalouden rakenteella on vaikutusta liikkuvuusalttiuteen.** Kansainvälisessä tutkimuskirjallisuudessa on havaittu etenkin pienten lasten tuomaa negatiivinen vaikutus liikkuvuusalttiuteen, ja eritoten naisilla (Van Ham et al. 2001). Myös kotimaisessa kirjallisuudessa on havaittu, että lapsiperheet mieluummin pendelöivät kuin muuttavat (Nivalainen 2006). Tätä on selitetty lisäkustannuksilla (sekä materiaaliset ja ei materiaaliset kustannukset), joita muutto lapsen tai lasten kanssa aiheuttaisi (Eliasson et al. 2012). Vaikka lapset ja perheellisyys lisäävät pendelöintialttiutta, tämä vaikutus ei ulotu pitkän matkan pendelöintiin, johon perheellisyydellä ja kotitalouden rakenteella ei näytä olevan vaikutusta (Nivalainen 2006).

Tutkimuskirjallisuudessa on myös huomattu yksinasuvien olevan alttiimpia muuttamaan muihin asumismuotoihin verrattuna (Eliasson et al. 2003). **Suomessa siviilisäätyn liittyvän muuttoalttiuden on katsottu olevan sidoksissa ennemminkin henkilön ikään kuin siviilisäätyn** (Korkiasaari ja Söderling 2007). Kansainvälisessä tutkimuksessa on kuitenkin havaittu, että naimisissa olo laskee muuttohalukkuutta molempien sukupuolten osalta, joskin miesten todellinen liikkuvuus ei merkittävästi laske, kun pendelöinti huomioidaan (Van Ham et al. 2001). Kotimaisessakin kirjallisuudessa on havaittu samankaltainen vaikutus: jos puoliso on työssäkäyvä, laskee muuttohalukkuus ja pendelöinnin todennäköisyys kasvaa (Nivalainen 2006), mutta toisaalta Jauhiaisen (2010) tutkimuksessa pelkällä avo- tai avioliitolla ei todettu olevan vaikutusta muuttoalttiuteen. Ruotsalaisessa tutkimuksessa huomattiinkin, että etenkin korkeapalkkainen nainen vähentää kotitalouden muuttoalttiutta, kun taas matalapalkkainen tai työtön nainen lisäsi kotitalouden muuttoalttiutta. Muuttava perhe laskee muuton tuomaa hyötyä miehen palkkaan perustuen, mutta naisen palkkataso toimii vaihtoehtokustannuksena muutolle. (Eliasson et al. 2012.). Myös kotimaisessa tutkimuksessa on havaittu, että kotitaloudet, joissa tulonjako on tasainen, ovat kaikista vähiten alttiita muuttamaan (Jauhainen 2010).

Työasialiikkuvuuden osalta havaittiin, että parisuhteessa asuvat miehet olivat alttiimpia työasialiikkuvuuteen suhteessa yksinasuviin miehiin, mutta vastaavaa ei havaittu naisilla. Jos kotitaloudessa oli lapsia, naisen alttius työasialiikkua aleni, kun taas miehen alttius pysyi samana suhteessa lapsettomiin miehiin. Erot sukupuolten välillä perustuvat oletettavasti perinteisiin sukupuolirooleihin, joiden perusteella kodin ja lastenhoito jää miehiä useammin naisille Toisaalta yli yön kestäviä työasiamatkoja tekivät taas eniten yksinasuvat henkilöt. (Gustafson 2006.) Limtanakool et al. (2005) tutkimuksessa havaittiin, että kahden henkilön kotitaloudessa naisen alttius työasialiikkua laski ja työssäkäyvien äitien työasialiikkuvuus oli hyvin vähäistä. Syyksi tälle nähtiin joko sukupuoliroolittuneet kotityöt tai erilainen suuntautuminen työuralle.

2.1.6 Työmarkkina-aseman vaikutus

Henkilön työmarkkina-asemalla on todettu olevan vaikutusta alueliikkuvuuteen. Esimerkiksi Eliasson et al. (2003) tutkimuksessa yliseudullista liikkuvuutta Ruotsissa, jonka yhteydessä havaittiin työttömyyden tai lähiaikaisen kokemuksen työttömyydestä lisäävän henkilön ”liikkuvuutta” (mobility) eli halua joko muuttaa työn perässä tai pendelöidä muualle. Toisaalta samassa tutkimuksessa huomattiin, että työmarkkinoiden ulkopuolisuus laski alttiutta muuttaa tai pendelöidä lukuun ottamatta nuoria. Kokemus työttömyydestä vaikuttaa luovan Suomessa kaksijakoisen vaikutuksen: osalla yksilöitä työttömyys kannustaa muuttamaan, kun taas toisilla se jarruttaa muuttoaikoja (Nivalainen 2006). Ritsilän ja Ovaskaisen (2001) tutkimuksessa saatiin tulos, jonka mukaan henkilökohtainen kokemus työttömyydestä lisää todennäköisyyttä muuttaa. Tämä on linjassa kansainvälisen tutkimuksen kanssa, jossa pääsääntöisesti todetaan työttömyyden lisäävän muuttoalttiutta (esim. Rabe & Taylor 2012, Greenwood 1997), vaikka Greenwoodin mukaan pitkäaikainen työttömyys voi vähentää muuttoalttiutta, sillä taloudelliset tekijät vaikeuttavat muuttoa.

Yhtenä keskeisimpänä muuttomotiivina toimivat taloudelliset mahdollisuudet uudessa asuinpaikassa (White & Lindstrom 2005). Raben ja Taylorin (2012) tutkimuksessa havaittiin, että työllisten ja työttömien muuton kannustimet erosivat toisistaan: Työttömiä kannusti etenkin taloudelliset tekijät, kun taas työllisiä kannusti enemmän pysyvämpi ja varmempi työsuhde kuin taloudelliset edut. Ritsilä ja Ovaskainen (2001) selittävät työttömien suurempaa muuttoalttiutta työttömien muuton vähäisempänä vaihtoehtokustannuksena. Oman taloudellisen tilan kohentaminen voikin tästä johtuen olevan suurempi houkutin juuri työttömille, koska muutosta aiheutuva vaihtoehtokustannus on matalampi, niin pienempikin taloudellinen hyöty voi kannustaa muuttamaan. Nivalaisen mukaan muuttaminen toimii alueiden välisen työvoiman kysynnän erojen korjaamismekanismina, joskin kohtuullisen heikkona sellaisena (Nivalainen 2006). Fischer et al. (2000) taas tulevat tulokseen, jonka mukaan työttömän henkilön muuttoalttiuteen vaikuttaa hänen taitojensa ja osaamisen ”siirtämisen” helppous, eli henkilöt, joiden työhön liittyvät taidot ovat paremmin siirrettävissä toiselle paikkakunnalle muuttavat todennäköisemmin. Samaa tulokseen tultiin Maailmanpankin tutkimuksessa, jossa todettiin esimerkin avulla, että rakennustyöläiset ovat huomattavasti alttiimpia muuttamaan kuin kaivostyöläiset, koska rakennustyöläiset taidot olivat universaalimmat (Paci et al. 2007).

Tutkimuskirjallisuuden mukaan kokemus työttömyydestä oli muuttamisen kannalta kaksijakoinen eli se joko kannusti tai lannisti muuttamaan. Sen sijaan kokemus työttömyydestä lisää pendelöintiä ja pendelöintihalukkuutta niin kansallisen (esim. Nivalainen 2006) kuin kansainvälisenkin kirjallisuuden mukaan (esim. Paci et al. 2007). Suomessa hiljattain työttömänä olleilla pendelöinti oli kaksi kertaa yleisempää kuin muilla henkilöillä (Nivalainen 2006). Paci et al. tutkimuksen mukaan pendelöinti toimi selvästi muuttamista voimakkaampana mekanismina siirtymisenä pois työttömyydestä. Nivalaisen (2006) tutkimuksessa huomattiin myös, että pendelöinti on huomattavasti muuttoliikettä tehokkaampi mekanismi ratkaisemaan työttömyyden ja työn kysynnän välisiä ongelmia. Pendelöinti tarjoaa mahdollisuuden olla muuttamatta pois kotialueeltaan, mutta samalla työllistyä oman kotialueensa ulkopuolelle (Nivalainen 2006).

Työmarkkina-asema vaikuttaa myös muilla tavoin pendelöintialttiuteen: täyspäiväinen työntekijä pendelöi huomattavasti todennäköisemmin kuin osa-aikaista päivää tekevä henkilö. Tämän katsotaan johtuvan siitä, että pendelöinti maksaa eli pendelöinnin on oltava riittävän kannustavaa palkkauksen osalta, joka taas edellyttää täysipäiväistä työskentelyä osa-aikaisuuden sijaan. (Axissa et al. 2012). Työasialiikkuvuuden ja työmarkkina-aseman suhde vastaa pitkälti pendelöintiä: henkilöt, jotka ovat täyspäiväisessä työssä, liikkuvat huomattavasti enemmän kuin osa-aikaisesti töitä tekevät henkilöt (Holz-Rau et al. 2013). Myös itsensä työllistävien on havaittu tekevän enemmän työasiamatkoja osa-aikaisesti työskenteleviin verrattuna (Gustafson 2006).

2.1.7 Muut yksilöntason tekijät

Tutkimuksissa on osoitettu, että lähiaikana tapahtunut muutto vaikuttaa positiivisesti todennäköisyyteen muuttaa uudelleen (Esim. Eliasson 2003, Nivalainen 2006), vaikka tästä on myös eriäviä tuloksia (Romaní et al 2003). Tätä voidaan selittää Fischerin et al. (2000) teorialla niin sanotun sisäpuolisen eduista: vasta muuttaneen vaihtoehtokustannus uudelleen muuttaessa on matalampi. Selitystä voi hakea myös Dahlin ja Sorensonin (2010) tavoin sosiaalisen kiintymisen teorialla: vastamuuttaneella henkilöllä ei ole vahvoja sosiaalisia siteitä asuinpaikkaan, joten esimerkiksi parempi työsuhde toimii vahvana houkuttimena muuttaa. Vastikään muuttaneiden on myös havaittu olevan alttiimpia pendelöimään (Nivalainen 2006, Romaní et al 2003) ja tekemään pidempiä pendelöintimatkoja kuin pidempään paikalla asuneet henkilöt (Axissa et al. 2012).

Omistusasumisen on havaittu vaikuttavan hyvin voimakkaasti muuttoalttiuteen. Henkilöt, jotka asuvat omassa asunnossa ovat huomattavasti vähemmän alttiita muuttamaan sekä kansainvälisen tutkimuksen (Van Ham & Hooimeijer 2008, White & Lindstrom 2005) ja kotimaisen tutkimuksen mukaan (Böckerman ja Hämäläinen 2003, Ritsilä ja Ovaskainen 2000). Oman kodin omistajat ovat usein tyytyväisiä asuinoloihinsa sekä asuin- ja elinympäristöönsä. Muutosta aiheutuvat kustannukset vähentävät muuton mielekkyyttä (Van Ham & Hooimeijer 2008). Pendelöijä onkin Suomessa tyypillisesti omistusasuja (Nivalainen 2006), vaikka omistusasuminen ei sinänsä merkittävästi lisää pendelöintialttiutta (Van Ham & Hooimeijer 2008). Suomessa on todettu myös, että asuntojen hintojen lasku omalla asuinalueella vähentää omistusasujien alttiutta muuttaa pois asuinalueeltaan (Böckerman ja Hämäläinen 2003).

Maahanmuuttajien muuttamisessa on havaittu mielenkiintoisia eroja kantaväestöön verrattuna. Esimerkiksi Schündelnin (2014) tutkimuksessa havaittiin, että Saksan maahanmuuttajat ovat alttiimpia muuttamaan maan sisällä kantaväestöön verrattuna. Taloudelliset tekijät ovat maahanmuuttajilla voimakkaammat kannustimet muuttaa kuin kantaväestöllä. Maahanmuuttajat muuttavat myös valtaväestöä pidempien matkojen päähän maan sisäisessä muuttoliikkeessä (Eliasson et al. 2012). Maahanmuuttajien muuttoalttius pysyy korkeampana, vaikka huomioidaan erilaisten muiden tekijöiden kuten iän vaikutus (Schündeln 2014.) Toisaalta Eliasson et al. (2003) tutkimuksen mukaan maahanmuuttajat olisivat vähemmän liikkuvaisia työnperässä kantaväestön suhteen, kun taas Van Hamin ja Hooimeijerin (2008) tutkimuksen mukaan maahanmuuttajatausta ei vaikuta muuttoalttiuteen työn perässä. Kotimaisessa tutkimuksessa on todettu, että maahanmuuttajien muuttoliikkeen suuntautuminen eroaa kantaväestön muuttoliikkeestä: esimerkiksi Tampere ja Oulu menettävät maahanmuuttajia kuntien välisessä muuttoliikkeessä, vaikka kantaväestön osalta kuuluvatkin nettomuuton voittajiin, kun taas Helsinki ja ylipäätään pääkaupunkiseutu on suhteellisesti vielä kantaväestöäkin suositumpi muuttokohde maahanmuuttajien keskuudessa (Sjöblom-Immala 2012). Maahanmuuttajien pendelöintialtiudesta ei löytynyt tutkimusta, mutta maahanmuuttajat vaikuttaisivat tekevän keskimäärin pidempiä pendelöintimatkoja kuin kantaväestön edustajat (Van Ham & Hooimeijer 2008).

2.2 ALUELIKKUVUUTEEN VAIKUTTAVAT MAKROTASON VAIKUTTAVAT TEKIJÄT

2.2.1 Asumisen hinta ja saatavuus

Asumisen hintatason ja alueliikkuvuuden välillä on vahva yhteys. Alueille, joihin muutetaan paljon, asuntojen hinnat nousevat, mutta toisaalta korkea asumisen hinta vaikuttaisi vähentävän halukkuutta muuttaa paikalle. Asumisen korkea hinnan on todettu useissa tutkimuksissa laskevan muuttajien halukkuutta muuttaa alueelle (esim. Artis, Romani & Surinach 2000, Böckerman ja Hämäläinen 2003, Rabe ja Taylor 2012), vaikka erilaisiakin tuloksia on saatu. Esimerkiksi Eliasson et al. (2003) tutkimuksessa asumisen hinnan ei nähty vaikuttavan muuttoalttiuteen tai liikkuvuuteen ylipäätönsä. Todellisen hintatason lisäksi erityisen merkitykselliseksi muuttopäätöksissä nähtiin asumisen hinnan muutos ennen ja jälkeen muuton eli jos henkilö muutti kalliilta asuinalueelta toiselle kalliille alueelle, ei hintatasolla ole merkittävää vaikutusta muuttoalttiuteen (Rabe ja Taylor 2012, Shuai 2012). Myös asumisen heikko saatavuus tai asuntomarkkinoiden toimimattomuus vähentää merkittävästi muuttoalttiutta (Paci et al. 2007).

Kotimaisessa tutkimuksessa havaittiin, että voimakas asuntorakentaminen mahdollisti lisääntyvän tulomuuton ja kasvavien alueiden sisäisen muuttoliikkeen (Kytö ja Kral-Leszczynska 2013). Koko maan tasoa alhaisempi asuntojen hinta lisää muuttoliikettä pois alueelta, joskin tämä selittyy työpaikkojen sijoittumisella suurille kaupunkiseuduille, joissa asuntojen hinnat ovat korkeammat (Nivalainen 2006). Suomessa pääkaupunkiseudun asumisen korkeat kustannukset heijastuivat etenkin lapsiperheiden muuttoliikkeeseen pois keskuskaupungista kehyskuntiin 2000-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä (Myrskylä 2008), mutta 2010-luvun kuluessa tilanne on tasapainottunut ja kantakaupunkien vetovoima on kasvanut lapsiperheiden suhteen. Pääkaupunkiseudulla asuville suunnatussa kyselyssä selvisi, että yli 60 prosenttia vastaajista koki asumisen hinnan laskevan halua asua pääkaupunkiseudulla (Turunen & Zetterman 2009). Helsingin kehyskuntiin muuttaneista henkilöistä puolen motiivina oli keskuskaupungin korkea hintataso, ja kolmasosa ei löytänyt sopivaa asuntoa (Kytö & Väliniemi 2009).

Asumisen hinta heijastuu välillisesti pendelöintialttiuteen. Asumisen hintaa on pidetty yhtenä keskeisemmistä pendelöintiä selittävistä tekijöistä (Tuominen 2008). Kun keskuskaupungissa asuminen on tai koetaan liian kalliiksi, muodostuu kehyskunnassa asumisesta ja töihin pendelöinnistä houkutteleva vaihtoehto. Pendelöintihalukkuuteen vaikuttavat vahvasti myös hyvät julkiset yhteydet: esimerkiksi Helsinkiin ei pendelöidä eniten matalimpien asumiskustannuksien kunnista, vaan pääradan varrella olevista hyvinvoivista kehyskunnista (Myrskylä 2008). Asumisen kustannukset selittävät myös erittäin pitkiä pendelöintimatkoja, kun suuren kaupungin asumisen kustannukset ovat korkeat ja asunnon saaminen on haastavaa, voi pitkänkin pendelöintimatka olla toimiva vaihtoehto työn lähelle asumiseen (Vincent-Geslin ja Ravalet 2016). Pendelöintialtisuus kasvaa myös alueilla, joissa asuntojen hinnat ovat keskimääräistä matalammat. Tämä selittyy työpaikkojen keskitymisellä alueille, joissa väestöpohja on suurempi, ja tätä kautta asuntojen hinnat ovat korkeammat. (Nivalainen 2006.) Pendelöinti voi kertoa myös asuntomarkkinoiden ylikysynnästä, joka pakottaa asunnon etsintään syrjemmältä työpaikasta (Paci et al. 2007).

Asumisen hinnan ja työasialiikkuvuuden välisestä yhteydestä ei ole juurikaan relevanttia tutkimuskirjallisuutta.

2.2.2 Makrotalouden vaikutus

Makrotalouden tekijöistä työttömyysasteen, BKT:ssa tapahtuvien muutosten sekä makrotalouden kehityksen on havaittu vaikuttavan alueiikkuvuuteen. Alueellisella työttömyysasteella on havaittu olevan vaikutus alueelle kohdistuvaan muuttoliikkeeseen. Esimerkiksi Shuain (2012) tutkimuksessa huomattiin, että kasvanut työttömyysaste alueella vähensi merkittävästi sinne kohdistuvaa muuttoliikettä. Toisaalta Greenwoodin (1997) mukaan alueellisen työttömyysasteen ja muuttoliikkeen suhde ei ole selvä, vaan tutkimustulokset ovat ristiriitaisia. Kotimaisessa tutkimuksessa ollaan havaittu, että yhtäältä korkea paikallinen työttömyysaste lisää alueelta poismuuttoa (Ritsilä ja Ovaskainen 2001) ja toisaalta Nivalaisen (2006) tutkimuksessa todettiin korkean alueellisen työttömyysasteen vähentävän muuttoliikettä.

Kansallisesta työttömyysasteen kehityksestä on havaittu esimerkiksi Van der Gaagin ja Van Wissenin (2005) tutkimuksessa, että kasvavalla työttömyysasteella olisi negatiivinen vaikutus osassa tarkastelussa olevien maiden sisällä (mm. Suomi) tehtävien muuttojen määrään. Samassa tutkimuksessa kuitenkin havaittiin, että kansallisen työttömyysasteen vaikutus on suhteellisen vähäinen, ja esimerkiksi bruttokansantuotteella (PPP) oli suurempi vaikutus muuttoliikkeeseen maan sisällä. Korkea BKT asukasta kohden johti muuttoalttiuden ja muuttojen määrään kasvuun. Greenwoodin (1997) tutkimuksessa tulokset olivat samankaltaisia: talouden laskukausi ja kasvava työttömyys vähentävät muuttoalttiutta, kun taas nousukaudella muuttoalttius kasvaa. Myös kotimaisessa tutkimuksessa on havaittu, että makrotaloudelliset tekijät vaikuttavat muuttoalttiuteen ja muuttoliikkeen volyymiin: talouden tilan heikkeneminen finanssikriisin seurauksena vuonna 2008 vähensi muuttojen määrää ja kohdisti muuttoliikettä vahvemmin kohti keskuskaupunkeja. Makrotalouden heikkeneminen korosti myös työperustaisten muuttojen merkitystä asumisperustaisten sijaan. (Kytö & Väliniemi 2009.) Makrotalouden osalta on myös havaittu, että korkeammat reaali korot vaikuttivat lievän negatiivisesti muuttoalttiuteen (Van der Gaagin ja Van Wissenin 2005).

Korkean alueellisen työttömyysasteen on nähty kansainvälisessä tutkimuksessa kannustavan pendelöintiin. Esimerkiksi Romaní et al. (2003) tutkimuksen mukaan työttömyysasteen kasvu heijastuu suoraan ulospendelöintiin alueelta. Samaan tulokseen tultiin Makarovin & Mathän (2007) tutkimuksessa, jonka mukaan yhden prosentin työttömyysasteen nousu alueella lisäsi ulospendelöintivirtojen kokoa 1,0-1,6 prosenttia. Kotimaisen tutkimuksen mukaan, ehkä hieman yllättäen korkeampi työttömyysaste ja korkeammat tulot (BKT/as) vähentävät pendelöintiä, joskin korkeiden tulojen alueella pendelöinti on muuttota todennäköisempää (Nivalainen 2006). Korkean työttömyysasteen negatiivinen vaikutus pendelöintiin voi Nivalaisen mukaan johtua siitä, että suuren työttömyyden seuduilla pendelöintimahdollisuudet ovat vähäisemmät.

Makrotaloudellisten tekijöiden vaikutuksesta työasialiikkuvuuteen ei ollut juurikaan käytettävissä relevanttia tutkimusta.

2.2.3 Saavutettavuus

Saavutettavuudella viitataan yleensä liikenneyhteyksien toimivuuteen, sujuviin ja nopeisiin yhteyksiin tai kunnan tai alueen sijaintietuun. Alueen sijainti suurella työssäkäyntialueella tai lähellä suurta työssäkäyntialuetta mahdollistaa työssäkäynnin näille alueille, joka taas luo taloudellista etua alueen asukkaille ja tätä kautta koko alueelle. Van Ham et al. (2001) mukaan asuminen alueella, jossa on paljon työllistymismahdollisuuksia, lisää asukkaiden liikkuvuutta työmarkkina-alueen sisällä, mutta toisaalta laskee muuttohalukkuutta ottaa töitä vastaan pidemmän matkan päästä. Henkilöt, jotka asuvat heikommin saavutettavalla alueella, ottavat töitä vastaan taas laajemmasta. Eliasson et al. (2003) tutkimuksessa huomattiin, että hyvän saavutettavuuden alueilla eli alueilla joissa oli hyvä pääsy laajoille työmarkkinoille, muuttamis- ja pendelöintialttius vähenee. Yllättävää tulosta perustellaan sillä, että vaikka asuminen hyvän saavutettavuuden alueella lisää merkittävästi pendelöinnin todennäköisyyttä, vähentää se vielä enemmän muuton todennäköisyyttä, sillä hyvän saavutettavuuden alueella asuvat eivät halua menettää sijaintietuaan. Löydös voi heijastella jäykkiä asuntomarkkinoita: suurien asutuskeskusten jäykät asuntomarkkinat vähentävät muuttoalttiutta.

Matka-aikojen lyheneminen lisää pendelöintiä. Elinkeinotoiminnan erikoistuminen, työvoiman erikoistuminen koulutuksen ja osaamisen suhteen ja mieltymykset asuinpaikan valinnassa vaikuttavat siihen, että työllisten asuinpaikka ja työpaikka voivat sijaita etäällä toisistaan. Liikennejärjestelmä (yhteyksien määrä, yhteyksien nopeus ja

sujuvuus, matka-ajat jne.) vaikuttaa pendelöinnin määrään ja kohdentumiseen (Andersson ym. 2015). Pendelöintimatkan ajallinen pituus vaikuttaa merkittävästi pendelöintialttiuteen ja pendelöintivirtojen kokoon: esimerkiksi Makarovin & Mathän (2007) tutkimuksessa havaittiin, että matkan yhden prosentin pidentyminen vähentää pendelöintivirtoja 1,5-1,6 prosentilla. On myös havaittu, että pendelöintimatkan ajallinen pidentyminen lisää muuttovirtoja pendelöinnin kohdealueelle, eli jos alueelle pendelöintiin kuluva aika kasvaa esimerkiksi kasvaneen pendelöintiliikenteen johdosta, päättää osa pendelöitsijöistä muuttaa lähemmäs työpaikkaansa (Shuai 2012). Hyvä saavutettavuus toimiikin pendelöinnin elinehtona, ja paranevat liikenneyhteydet mahdollistavat yhä pidempien matkojen takaa pendelöinnin (Kytö & Väliniemi 2009). Pendelöinti on riippuvaista hyvistä liikenneyhteyksistä tai maantieteellisestä sijainnista: kunnissa, joista on pitkä matka suuriin kaupunkeihin, tai josta on heikot yhteydet työssäkäyntikeskuksiin, on vähän pendelöintiliikennettä (Myrskylä 2008). Pendelöinti on vilkkainta suurten kaupunkien vaikutusalueella ja suurten kaupunkiseutujen tai työmarkkina-alueiden välillä (Tuominen 2008). Hyvän saavutettavuuden ja toimivien työmarkkinoiden on todettu lisäävän pitkien pendelöintimatkojen todennäköisyyttä. Jos asuinalueen sijaintietu koetaan hyvänä, niin alueelta poismuuton sijaan pidetään kannattavana pendelöidä pitkiäkin matkoja. (Van Ham & Hooimeijer 2008). Alueille, jotka olivat etenkin julkisen liikenteen avulla hyvin saavutettavia, olivat houkuttelevimpia pitkänmatkan pendelöitsijöille, kun taas huonosti toimiva julkinen liikenne vähensi pitkän matkan pendelöintiä varsinkin tietotyöläisillä (Vincent-Geslin ja Ravalet 2016).

Aguiléra ja Proulhac (2015) tutkimuksessa tarkasteltiin työpaikan saavutettavuuden ja sijaintiedun vaikutusta (autolla, junalla tai lentämällä hyvän saavutettavuuden sijainnin) työasialiikkuvuuteen, mutta tällä ei havaittu olevan tilastollista merkitsevyyttä. Hugoson (2001) tutkimuksen mukaan ajallisen saavutettavuudella on vaikutus lievä vaikutus työasia-liikkuvuuteen, mutta vaikutus on hyvin paljon pienempi kuin pendelöinnin osalta.

2.2.4 Kunnan tai alueen asukasluvun tai asumistiheyden vaikutus

Alueen asukasluvulla ja väestötiheydellä on havaittu olevan vaikutusta henkilöiden liikkuvuuteen. Suurilla kaupunkiseuduilla asuvien on havaittu olevan vähemmän alttiita muuttamaan (Eliasson et al. 2003). Myös kotimaaisessa tutkimuksessa on havaittu, että mitä suurempi kunta on väkiluvultaan, sitä vähemmän muuttoalttiita kunnan asukkaat ovat (Ritsilä ja Ovaikainen 2001). Samassa tutkimuksessa havaittiin myös, mitä kaupunkimaisempi alue oli, sitä houkuttelevampi kohde se oli muuttaa. Maaseutumaaisessa kunnassa asuminen kasvatti merkittävästi muuttoalttiutta sekä seudun sisäisiin muuttoihin, että seudun ulkopuolelle muuttoon. Suurilta kaupunkiseuduilta taas muutetaan harvemmin verrattuna pieniin kaupunkiseutuihin, mutta pendelöintialttius on vastaavasti suurilla kaupunkiseudulla pieniä korkeampi. (Nivalainen 2006.)

Pendelöinti on suurilla kaupunkiseuduilla asuville mieluisampi ratkaisu kuin muuttaminen, koska yksilöt voivat näin säilyttää hyvällä saavutettavuuden ja sijainnilla varustetun asuinalueen (Eliasson et al. 2003). Asuminen kaupunkimaisella alueella vähensi merkittävästi ulospendelöintiä, sillä suurissa kaupungeissa tai kaupunkiseuduilla asuvat etsivät töitä oman kaupunkialueen sisältä (Makarov & Mathä 2007). Mitä tiheämmän asukastiheyden alueella henkilö asuu, sitä lyhyempiä työmatkat ovat keskimäärin. Matalan asukastiheyden alueilta tehdään enemmän keskipitkiä ja pitkiä pendelöintimatkoja (Limantkool et al. 2005). Maaseutumaaisessa kunnassa asuminen kasvatti pendelöintialttiutta rajallisen työpaikkatarjonnan vuoksi Suomessa, mutta sen sijaan harvaan asutulla maaseudulla asuminen vähensi alttiutta pendelöidä toiseen kuntaan (Nivalainen 2006).

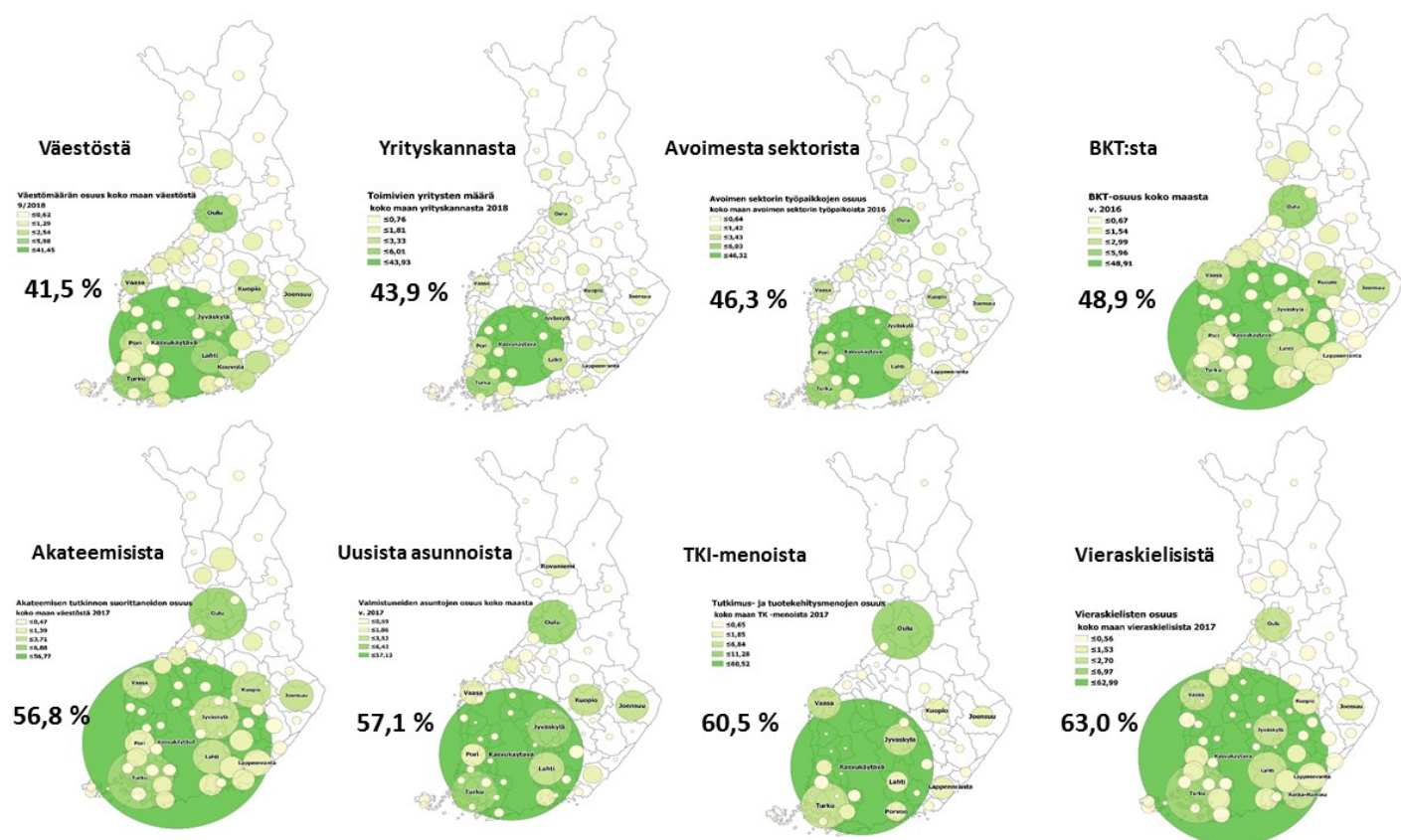
Keskipitkiä ja pitkiä työasiamatkoja tekevät asuvat useammin alhaisen asukastiheyden alueella. Korkean asukastiheyden alueilla tehdään taas vähemmän keskipitkiä ja pitkiä työasiamatkoja, sillä väestö ja yritykset ovat usein keskittyneet tiheästi asutuille alueille. (Limantkool et al. 2005.) Holz-Raun et al. (2013) tutkimuksessa työasiamatkojen pituudella ei kuitenkaan havaittu tilastollisesti merkitsevää eroa asukastiheyden tai kunnan asukasluvun perusteella. Toisaalta taas Ranskassa tehdyssä tutkimuksessa (Aguiléra, Proulhac 2015) havaittiin, että juuri suurista kaupungeista tehtiin eniten pitkiä työasiamatkoja, joka taas selittyy Ranskan poikkeavalla yhdyskuntarakenteella esimerkiksi Suomeen verrattuna. Hugoson (2001) tutkimuksessa osoitettiin, että suurempien kaupunkien toimialarakenne voi vaikuttaa merkittävästi työasialiikkuvuuteen ja työmatkojen pituuteen: niin sanotut ”valkokaulustyöntekijät” tekevät selvästi muita enemmän työhön liittyviä matkoja, ja ”valkokaulustyöntekijöitä” on eniten juuri suurissa kaupungeissa. Suomessa on havaittu, että suurissa kaupungeissa tehtiin eniten työhön liittyviä matkoja, mutta matkat olivat lyhyempiä kuin pienemmissä kunnissa (Liikenneviraston tilastoja 2018).

3. SUOMEN KASVUKÄYTÄVÄN JA SEN TYÖMARKKINA-ALUEIDEN ALUEPROFILOINTI

3.1 Suomen kasvukäytävän alueprofilointi

Suomen kasvukäytävä koostuu seitsemästä seutukunnasta: Helsingin, Riihimäen, Etelä-Pirkanmaan, Tampereen, Luoteis-Pirkanmaan ja Seinäjoen seuduista. Kasvukäytävän alue ulottuu maantieteellisesti Helsingistä Riihimäen ja Hämeenlinnan kautta Tampereelle ja sieltä edelleen Parkanon kautta Seinäjoelle. Kasvukäytävän alueen materiaalisena runkoinfrana toimii henkilöjunaliikenteen tärkein väylä eli päärata ja tieliikenteen pääverkkoon pääosin kuuluva valtatie 3. Kasvukäytävän alueella sijaitsee kaksi maan suurinta asutus- ja työpaikkakeskittymää eli Helsingin ja Tampereen seudut/työmarkkina-alueet, joiden kasvu- ja kehävaikutukset ulottuvat laajalle alueelle.

Kasvukäytävän alueen merkitys on kasvanut suhteessa koko maan osuuteen kaikilla keskeisillä aluetalouteen, työllisyyteen, osaamiseen, väestönkehitykseen jne. liittyvillä tunnusluvuilla 2010-luvun kuluessa. Käytäväalue on merkittävä koko maan kontekstissa, joka tulee hyvin esiin esimerkiksi seuraavilla tunnusluvuilla, kun tarkastellaan kasvukäytävän alueen seitsemän seudun osuutta suhteessa koko maan osuuteen viimeisimmän käytettävissä olevan tilastovuoden mukaan tarkasteltuna. Kasvukäytävän alueen osuus vaihtelee 41,5 %:in väestöosuudesta vieraskielisten 63 %:iin osuuteen koko maan osuudesta.



Kuvio 3. Kasvukäytävän merkitys eräillä tunnusluvuilla suhteessa koko maahan

Alueliikkuvuus on vilkasta kasvukäytävällä muuttoliikkeen ja pendelöinnin näkökulmasta. Alueelle muutti yhteensä 320 000 henkilöä kasvukäytävän ulkopuolelta vuosien 2010-2017 aikana ja kasvukäytävältä muutti pois yhteensä 265 000 henkilöä samalla aikavälillä. Kaikista tulomuutoista kasvukäytävälle noin 65 prosenttia kohdistui Helsingin seudulle ja 22 prosenttia Tampereen seudulle eli lähes 90 % kasvukäytävälle suuntautuneista tulomuutoista kohdistui näille kahdelle suurimmalle työmarkkina-alueelle. Kaikista lähtömuutoista kasvukäytävältä pois Helsingin

seudun osuus oli noin 66 prosenttia ja Tampereen seudun noin 19 prosenttia. Kasvukäytävän sisällä kuntarajan ylittäviä muuttoja tehtiin yhteensä lähes 700 000 vuosina 2010-2017 eli keskimäärin 87 500 muuttoa vuodessa. **Toisin sanoen noin joka kolmas koko maassa tehty muutto tapahtui kasvukäytävän sisällä.**

Kasvukäytävän alueella tai alueelta pendelöi eli työskenteli kotikuntansa ulkopuolella yhteensä noin 400 000 alueella asuvaa työllistä. Kasvukäytävän työllisistä neljä kymmenestä (41 %) pendelöi. Kasvukäytävän pendelöintiaste ylittää selvästi koko maan keskiarvon (32 %). Kasvukäytävälle pendelöi lisäksi noin 61 000 henkilöä kasvukäytävän alueen ulkopuolelta, joiden tärkein pendelöinnin kohde on Helsingin seutu. **Kasvukäytävän pendelöinnin merkittävyyttä koko maan työssäkäyntivirtojen osalta kuvaa se, että alueella on hieman yli puolet (52,7 %) koko maan pendelöijistä.** Pelkästään Helsingin seudulla asuvasta työvoimasta noin 295 000 henkilöä pendelöi. Kasvukäytävän sisällä pendelöintiaste on korkein Riihimäen seudulla, jossa pendelöintiaste ylittää 50 %:in rajan. Kasvukäytävällä asuvien pendelöintiaste on kasvanut hieman 2010-luvun aikana (+2 %). Seuraavissa alaluvuissa keskitytään alueiden kehityksen kannalta kahteen avainmuuttujaan eli väestö- ja työpaikkakehitykseen kasvukäytävän alueella.

3.2 VÄESTÖNKEHITYS KASVUKÄYTÄVÄN ALUEELLA VUOSINA 2010-2017

Koko maan väestönkehitys perustuu kolmeen eri osatekijään: luonnolliseen väestönlisäykseen (elävänä syntyneiden ja kuolleiden erotus), kuntien väliseen muuttoliikkeeseen (tulomuuton ja lähtömuuton erotus) ja nettosiirtolaisuuteen (maahanmuuton ja maastamuuton erotus). **Kasvukäytävän alueella asuu enemmän kuin neljä kymmenen suomalaisesta.** Kasvukäytävän alueen väkiluku on kasvanut yhteensä noin 196 000 asukkaalla vuosien 2010-2018 aikana eli keskimäärin noin 22 000 asukkaalla vuodessa. **Kasvukäytävän väestönlisäys on tasapainoinen kaikkien väestönkehityksen osatekijöiden suhteen: väestönlisäyksestä tulee hieman yli kolmasosa luonnollisesta väestönlisäyksestä, vähän alle kolmasosa kuntien välisestä nettomuutosta ja kolmasosa nettomaahanmuutosta.**

Kasvukäytävän alue sai noin 60 000 henkilöä väestönlisäystä luonnollisesta väestönlisäyksestä eli syntyneiden enemmyydestä vuosina 2010-2017. Kasvukäytävän seutujen välillä on kuitenkin merkittäviä eroja: luonnollinen väestönlisäys oli positiivista Helsingin, Tampereen, Seinäjoen sekä negatiivista Riihimäen, Hämeenlinnan, Etelä-Pirkanmaan ja Luoteis-Pirkanmaan seuduilla. Syntyvyyden viime vuosien nopea aleneminen tulee esiin kaikkien seutujen luvuissa: kasvukäytävän alueella elävänä syntyneiden lasten määrä aleni noin - 3200 lapsella vuosien 2010-2017 välisenä aikana. **Syntyneiden määrä aleni kaikilla kasvukäytävän seuduilla vuosien 2010-2017 välisenä aikana.**

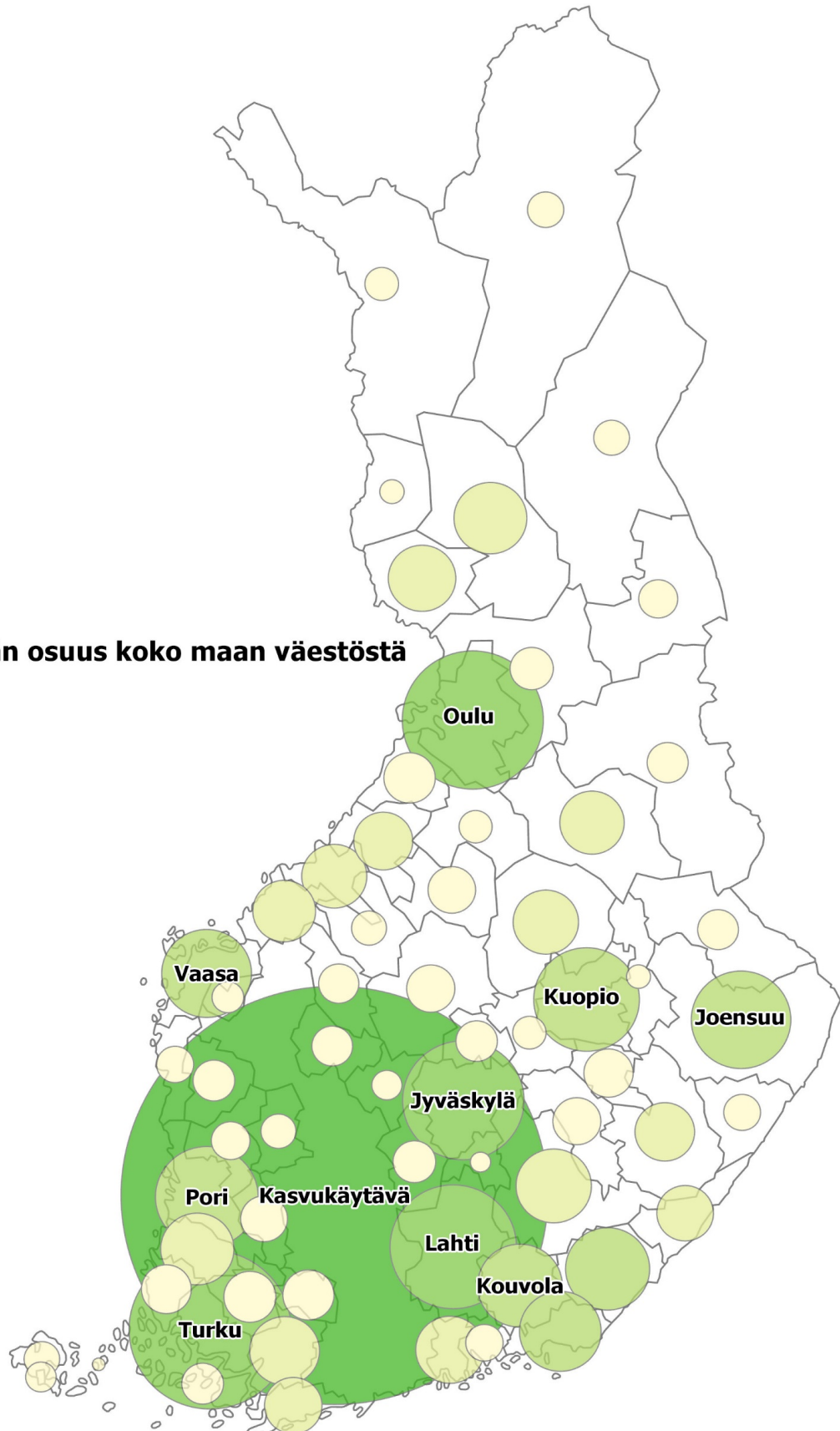
Kuntien välinen muuttoliike selittää hieman alle kolmasosan (31 %) kasvukäytävän väestönlisäyksestä. Kasvukäytävä on koko maan sisäisten muuttovirtojen näkökulmasta muuttovetovoimainen alue: seudut saivat yhteensä 54 000 henkilöä muuttovoittoa kasvukäytävän ulkopuolisista kunnista vuosien 2010-2017 aikana. **Muuttovoitot eivät kuitenkaan kohdistuneet tasaisesti kasvukäytävän seutuihin: vain Helsingin, Tampereen ja Seinäjoen seudut saivat muuttovoittoa kasvukäytävän ulkopuolelta tulevasta muuttoliikkeestä.** Helsingin seutu sai muista kasvukäytävän seuduista hieman alle 5 000 henkilöä muuttovoittoa vuosien 2010-2017 aikana. Helsingin suurimmat muuttovoitot painottuvat erityisesti viime vuosiin. Tampereen ja Seinäjoen seudut taas kärsivät muuttotappiota kasvukäytävän alueen sisäisissä muuttovirroissa: Tampereen seutu kärsi muuttotappiota Helsingin seudulle ja Seinäjoen seutu Tampereen seudulle.

Nettomaahanmuutto selittää viimeisen kolmanneksen kasvukäytävän väestönlisäyksestä. Kasvukäytävä sai hieman alle 61 000 henkilöä muuttovoittoa kansainvälisestä muuttoliikkeestä vuosien 2010-2017 aikana. **Kaikki kasvukäytävän seudut saivat muuttovoittoa nettomaahanmuutosta.** Muuttovoitot kansainvälisestä muuttoliikkeestä painottuivat Helsingin seudulle, joka keräsi enemmän kuin neljä viidesosaa (83 %) kasvukäytävän nettomaahanmuuton muuttovoitosta. Helsingin seudun lisäksi merkittävää määrällistä ja suhteellista muuttovoittoa maahanmuutosta sai lisäksi Tampereen seutu. Seuraavassa kuviossa esitetään kartogrammin avulla kasvukäytävän väestöosuus koko maan osuudesta. Kartogrammin pallon koko kuvaa väestöosuutta suhteessa koko maan väkilukuun. Kasvukäytävän seitsemän seutukuntaa on yhdistetty yhdeksi isoksi palloksi.

Väestömäärän osuus koko maan väestöstä

9/2018

- ≤0,62
- ≤1,29
- ≤2,54
- ≤5,98
- ≤41,45



Kuvio 4. Suomen kasvukäytävän alueen väestöosuus (%) koko maan väestöosuudesta vuonna 2018

Positiivisen väestönlisäyksen lisäksi kasvukäytävän alueen demografinen kilpailukyky on hyvä kansallisesta viitekehiksestä sekä väestö- että ikärakenteen näkökulmasta. Kasvukäytävän ikärakenteen kilpailukykyisyys tulee esiin erityisesti koko maan kehitykseen verrattuna huoltosuhteisiin liittyvien tunnuslukujen osalta.

Kasvukäytävän alueen väestöllinen huoltosuhde oli 53 vuonna 2017 eli kasvukäytävän 100 työikäistä kohden oli 53 lasta tai yli 65-vuotiasta. Koko maan väestöllinen huoltosuhde oli keskimäärin 60. Kasvukäytävän vanhushuoltosuhde on edullisen ikärakenteen vuoksi vielä kilpailukykyisempi: kasvukäytävän vanhushuoltosuhde eli yli 65-vuotiaiden määrä suhteessa työvoiman määrään oli vain 28 (koko maa 34,2) vuonna 2017. Kasvukäytävän taloudellinen huoltosuhde on myös merkittävästi kilpailukykyisempi kuin koko maassa. Taloudellinen huoltosuhde kuvaa ei-työllisten osuutta suhteessa työllisiin: kasvukäytävän taloudellinen huoltosuhde oli 123 eli 100 työllistä kohden oli 123 ei-työllistä, kun vastaava luku on koko maassa 141. **Varsinkin taloudellinen huoltosuhde on yksi tärkeimmistä alueen elinvoimaa kuvaavista muuttujista, sillä se paljastaa armottomasti sen, mikä on alueen taloudellinen ja demografinen liikkumavara.** Taloudellisen huoltosuhteen perusteella pystyy tekemään päätelmiä sekä alueen menneestä että nykyisestä kehityksestä, mutta myös päättämään alueen tulevista kehitysmahdollisuuksista.

Kasvukäytävän huoltosuhteet ovat heikentyneet finanssikriisin jälkeen vuoteen 2016 saakka: väestöllinen huoltosuhde on kasvanut 17 prosenttia, taloudellinen huoltosuhde 18 prosenttia ja vanhushuoltosuhde 34 prosenttia. Tilanne on samankaltainen koko maassa. Kasvukäytävän alueella on kuitenkin ikärakenteessa ja huoltosuhteissa merkittävät erot alueiden välillä. Helsingin huoltosuhteet ovat muihin kasvukäytävän seutuihin verrattuna merkittävästi kilpailukykyisemmät. Helsingin seudun ero esimerkiksi Luoteis-Pirkanmaan seutuun on merkittävä: siinä missä taloudellinen huoltosuhde on 115 Helsingin seudulla, on vastaava arvo 183 Luoteis-Pirkanmaan seudulla.

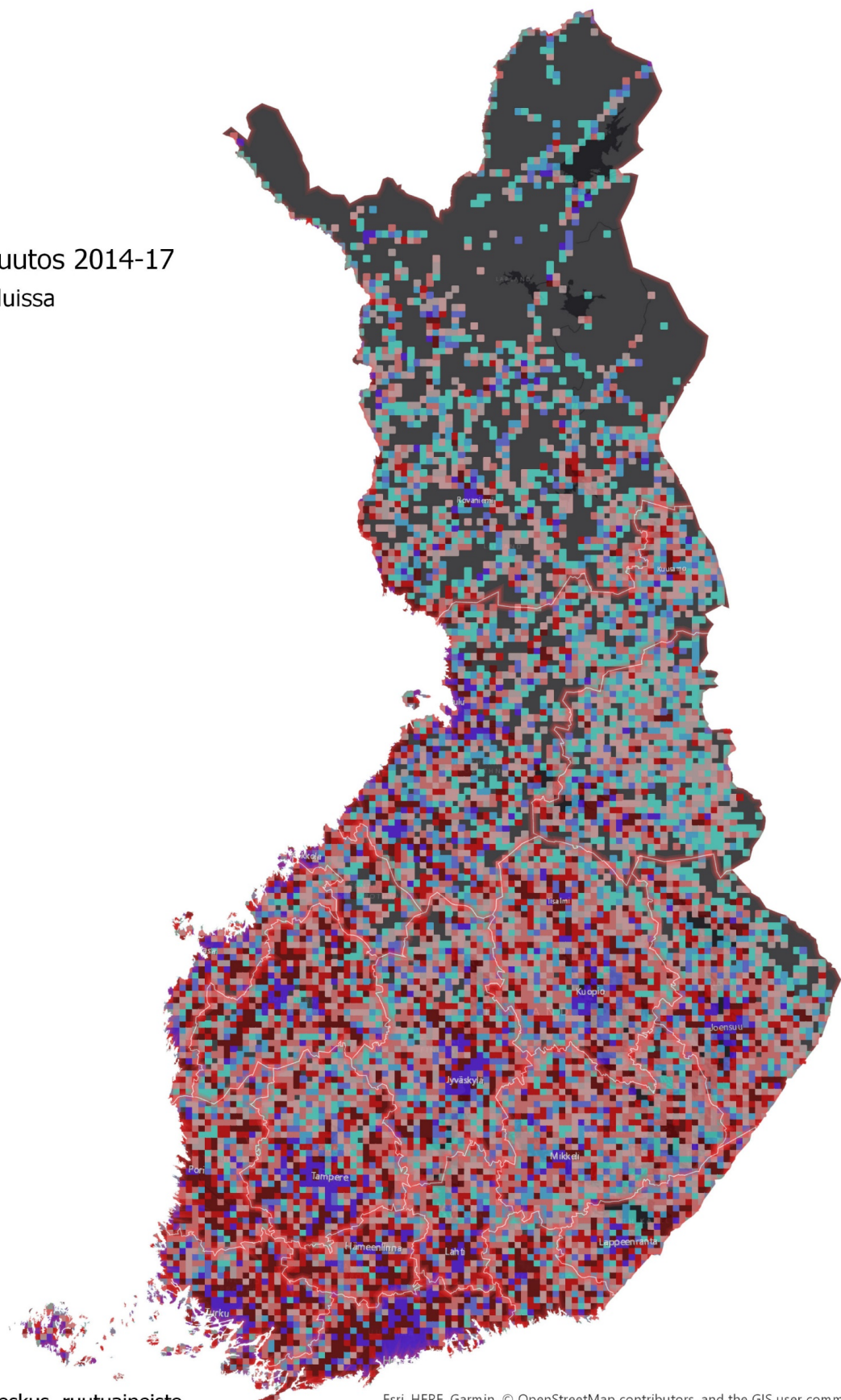
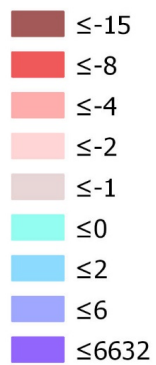
Kasvukäytävän alue sai väestönlisäystä yhteensä noin 253 000 henkilöä vuosien 2005-2017 välillä. Kun väestönmuutosta tarkastellaan 5 km x 5 km tilastoruuduissa, kasvua sai keskimäärin joka neljäs ruutu (38,4 % ruuduista) ja väestönkehitys oli negatiivinen noin kuudessa kymmenestä (59,3 %) ruudusta. Kuvion 5:n kartassa sinisävyiset ruudut kuvaavat kasvua ja kelta-punaiset ruudut supistumista. Vaihteluvälin maksimi oli +15 700 henkilöä ja minimi -271 asukasta yhdessä ruudussa vuosina 2005-2017. Väestönlisäys jäi negatiiviseksi Riihimäen, Etelä-Pirkanmaan ja Luoteis-Pirkanmaan seuduilla vuosina 2010-2017. Kasvupaine kohdistui erityisesti Helsingin, Tampereen ja Seinäjoen seuduille.

2010-luvun erityispiirre vaikuttaa olevan se, että kasvavillakin kaupunkiseuduilla on merkittävää hajontaa väestönlisäyksessä seudun sisällä ja kasvupaine suuntautuu aiempaa enemmän reunoilta kohti ydintä tai ydinkaupunkiseutua sekä rataverkoston varrelle tai läheisyyteen. 2000-luvun ensimmäistä vuosikymmenelle oli tyypillistä niin sanottu Nurmijärvi-ilmiö, jolla tarkoitetaan kasvavilla kaupunkiseuduilla hajautumiseen perustuvaa pientalovaltaista ja pendelöintiin perustuvaa elämänmuotoa. Sen sijaan 2010-luvun kehitykselle on ollut ominaista niin sanottu Järvenpää-ilmiö, jolla tarkoitetaan kasvavilla kaupunkiseuduilla väestön tiivistymistä ja pakkautumista kuntataajamiin ja hyvien yhteyksien läheisyyteen. Kasvukäytävä sai merkittävää väestönlisäystä koko maan kontekstissa, mutta siitä huolimatta kasvu jakautuu varsin epätasaisesti kasvukäytävän alueen sisällä. Nämä alueelliset kehityskulut tulevat hyvin esiin kasvukäytävän alueen väestönlisäyksessä ruutuaineistolla tarkasteltuna.

Seuraavissa kuviossa on tarkasteltu ensin väestön keskittymis-, supistumis- ja autioitumiskehitystä koko maan tasolla (kuviot 5 ja 6) etenemällä yleisestä erityiseen eli koko maan tasolta kasvukäytävän alueelle. Koko maan väestönlisäystä tarkastellaan 5 km x 5 km ruuduissa vuosina 2014-2017 (kuvio 5), jossa sinisävyiset ruudut kuvaavat väestönlisäystä ja punasävyiset ruudut väestön supistumista. Tämän jälkeen tarkastellaan koko maan niin sanottua autioitumiskehitystä 1 km x 1 km ruuduissa (kuvio 6) vuosina 2010-2018. Kuvion 6. keltaiset pisteet kartalla kuvaavat niitä 1 km x 1 km ruutuja, jotka ovat tyhjentyneet kokonaan vakituista asukkaista vuosien 2010-2018 välisenä aikana. Tämän jälkeen tarkastellaan kasvukäytävän alueen väestönlisäystä 5 km x 5 km ruuduissa keskipitkällä aikavälillä vuosien 2005-2017 välisenä aikana (kuvio 7). Tämän jälkeen tarkastellaan vielä kuvioissa 8-10 Helsingin, Tampereen ja Seinäjoen seudun väestönlisäystä 5 km x 5 km ruuduissa vuosina 2010-2017. Molemmat tarkastelutavat osoittavat väestönlisäyksen painottuneen kasvukäytävän alueella ja seutujen sisällä reunoilta kohti ydintä sekä rataverkoston läheisyyteen.

Väestön muutos 2014-17

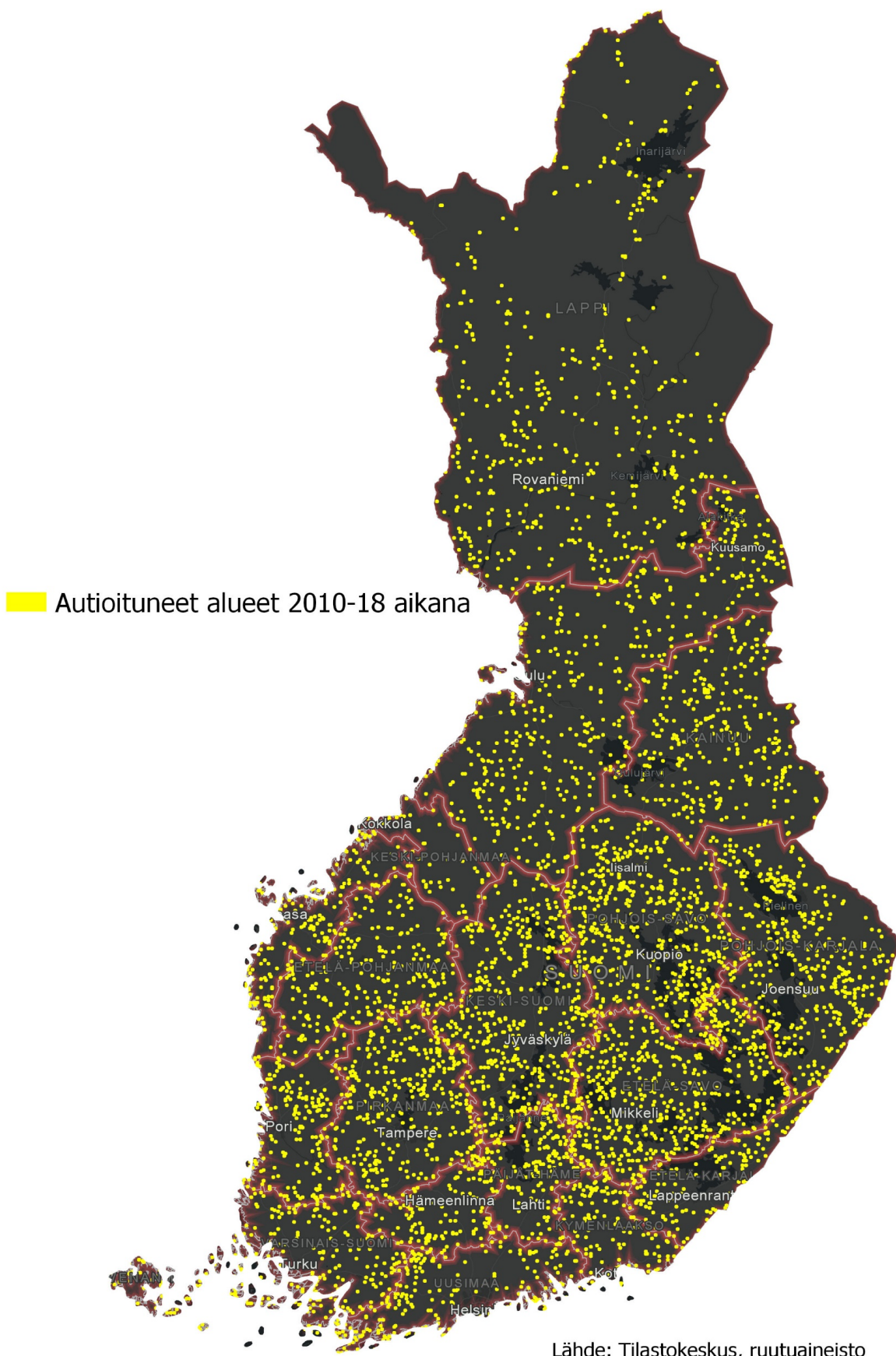
25 km² ruuduissa



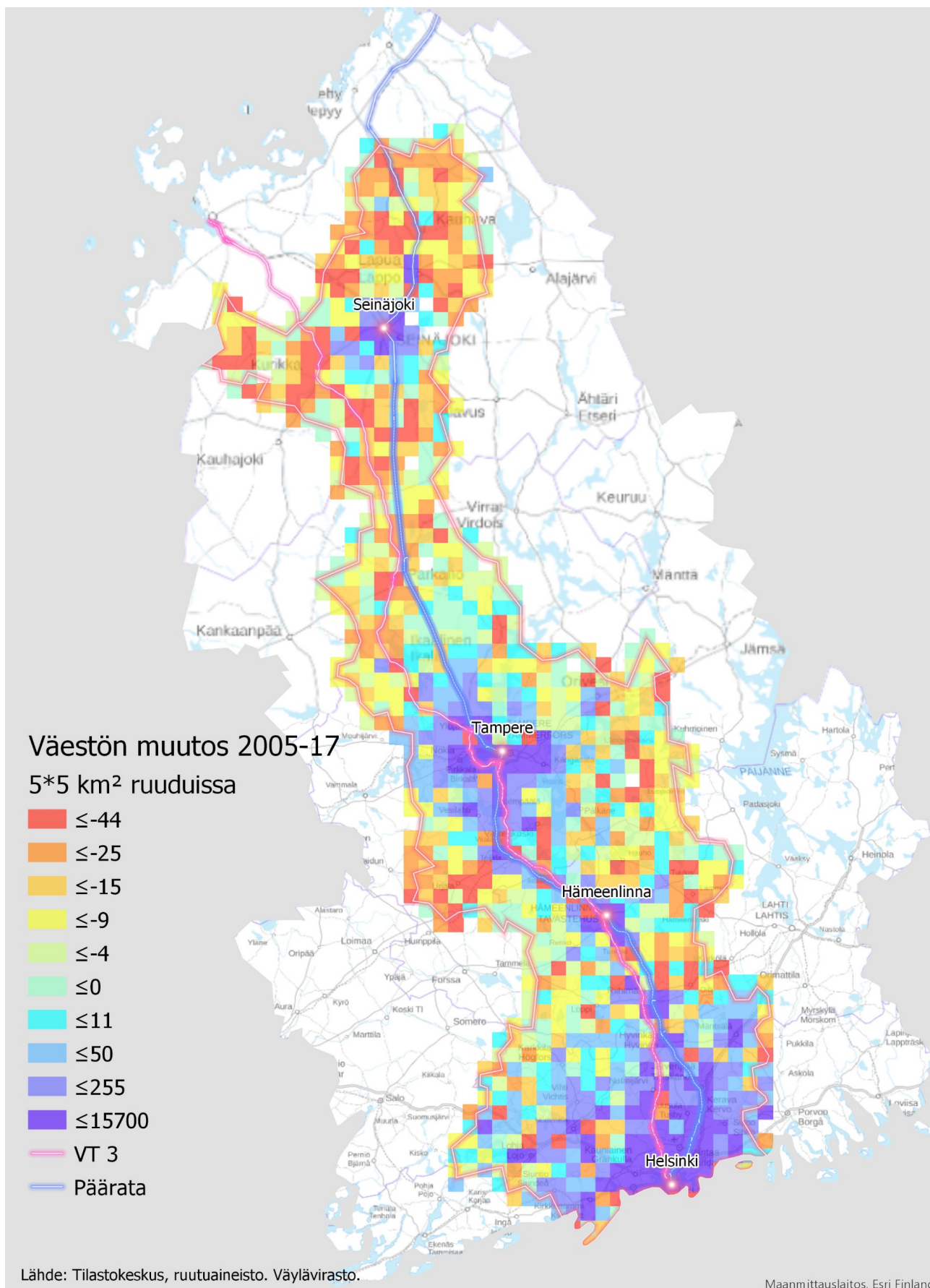
Lähde: Tilastokeskus, ruutuaineisto

Esri, HERE, Garmin, © OpenStreetMap contributors, and the GIS user community

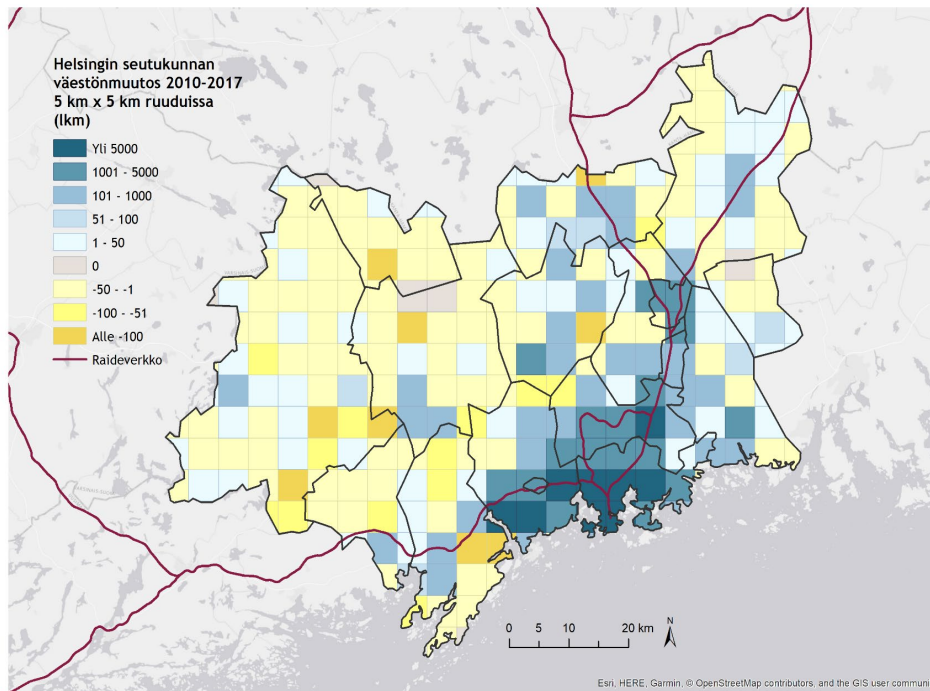
Kuvio 5. Koko maan keskittymis- ja supistumiskehitys 5 km x 5 km ruuduissa vuosina 2014-2017



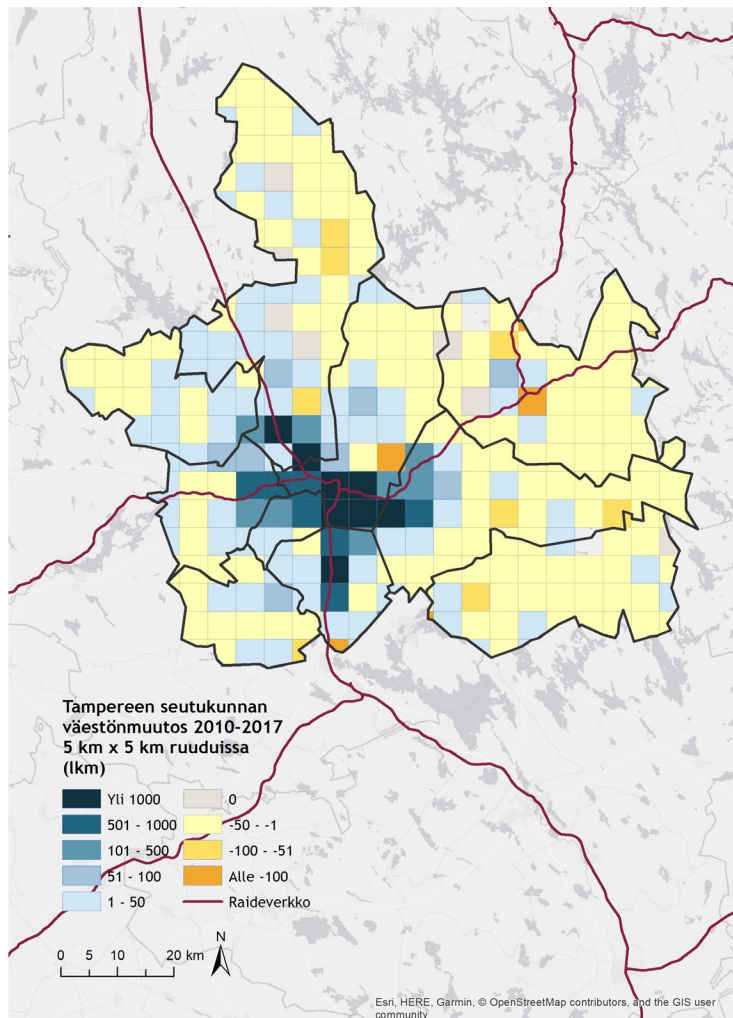
Kuvio 6. Koko maan autoitumiskehitys 1 km x 1 km ruuduissa vuosina 2010-2018



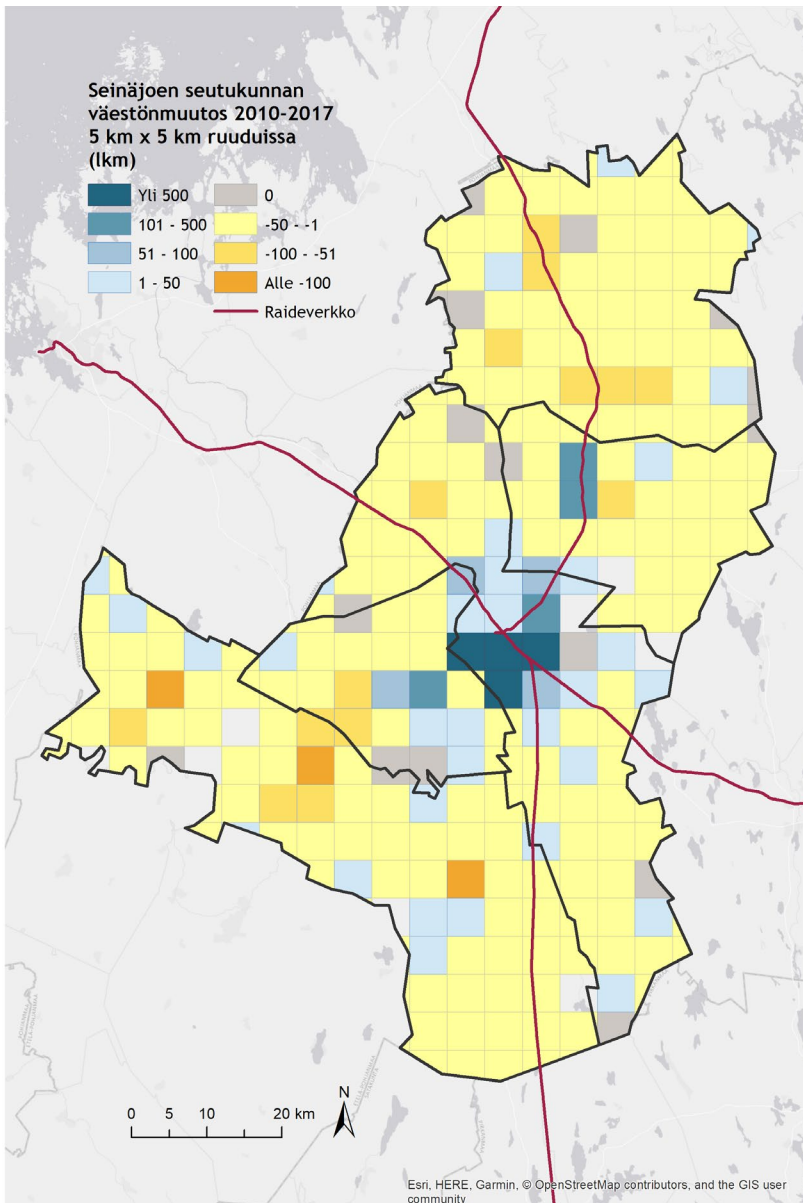
Kuvio 7. Suomen kasvukäytävän alueen väestönlisäys 5 km x 5 km ruuduissa vuosina 2005-2017



Kuvio 8. Helsingin seudun väestönlisäys 5 km x 5 km ruuduissa vuosina 2010-2017



Kuvio 9. Tampereen seudun väestönlisäys 5 km x 5 km ruuduissa vuosina 2010-2017



Kuvio 10. Seinäjoen seudun väestönlisäys 5 km x 5 km ruuduissa vuosina 2010-2017

3.3 TYÖPAIKKAKEHITYS KASVUKÄYTÄVÄN ALUEELLA 2010-2017

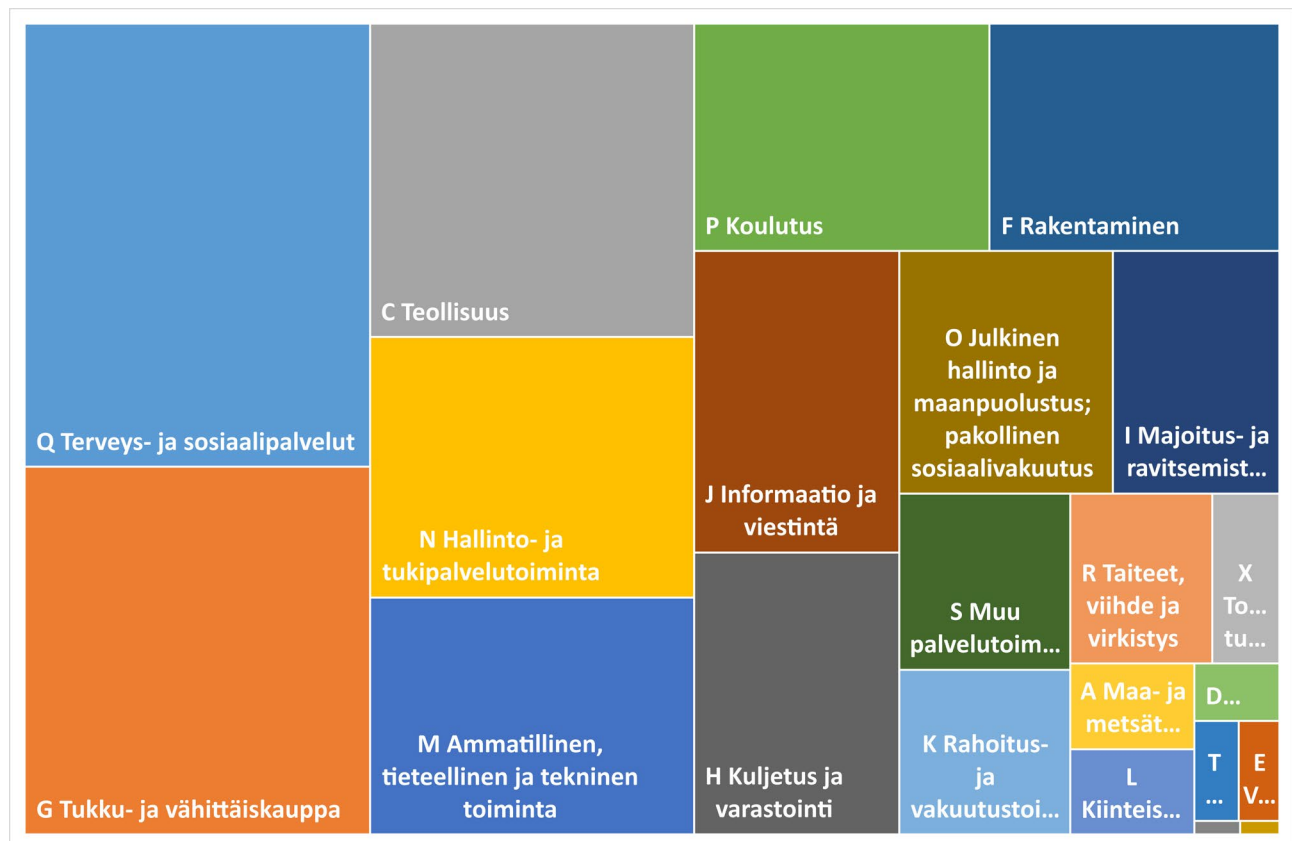
Kasvukäytävän alueella sijaitsee lähes puolet koko maan työpaikoista ja yrityksestä. Vuoden 2016 lopussa alueella asui yhteensä hieman yli miljoona työllistä henkilöä eli 44 prosenttia koko maan työllisistä. Työllisen väestön osuus verrattuna koko maahan on siis suurempi kuin kasvukäytävän väestön osuus suhteessa koko maan väestöön. Työllisen väestön määrä on kuitenkin laskenut hieman finanssikriisiä edeltäviin vuosiin verrattuna koko maan tavoin, sillä vuonna 2016 kasvukäytävän alueella oli 6 000 työllistä vähemmän (-0,6 %) kuin vuonna 2008.

Kasvukäytävän työllisten kehitys ei ole kuitenkaan ollut yhtä negatiivista kuin koko maassa: koko maassa työllisen väestön osuus laski samalla aikavälillä noin -4 prosenttia. Kasvukäytävän seutujen työllisen on ollut epätasaista seudun sisällä, sillä Helsingin seudun työllisen väestön määrä kasvoi 4 200 henkilöllä vuosien 2008-2016 aikana (+0,6%), kun työllisen väestön osuus laski kaikilla muilla seuduilla.

Kasvukäytävän seitsemässä maakunnassa sijaitsee hieman yli miljoona työpaikkaa. Työpaikkojen on eniten toimialoittain tarkasteltuna (TOL 2008-luokitus) mukaan terveys- ja sosiaalipalveluissa, tukku- ja vähittäiskaupassa ja

teollisuudessa: kolmen suurimman toimialan osuus on yhteensä 37,5 % kaikista kasvukäytävän alueen työpaikoista. Seuraavaksi eniten työpaikkoja on keskittynyt hallinto- ja tukipalveluihin, ammatillisen tieteelliseen, teknilliseen ja taiteelliseen toimintaan sekä koulutukseen: näiden kolmen toimialan yhteenlaskettu osuus on yhteensä vähän yli viidennes kaikista alueen työpaikoista (22,4 %).

Seuraavassa puukartassa on kuvattu kasvukäytävän alueen kaikki työpaikat suurimmasta toimialasta pienimpään työpaikkaosuudeltaan toimialaluokituksen mukaisesti. Mitä suurempi on neliön suuruus puukartassa, sitä suurempi on kyseisen toimialan osuus kaikista työpaikoista kasvukäytävän alueella.



Kuvio 11. Työpaikkojen määrä päätoimialoilla kasvukäytävän alueella vuonna 2016

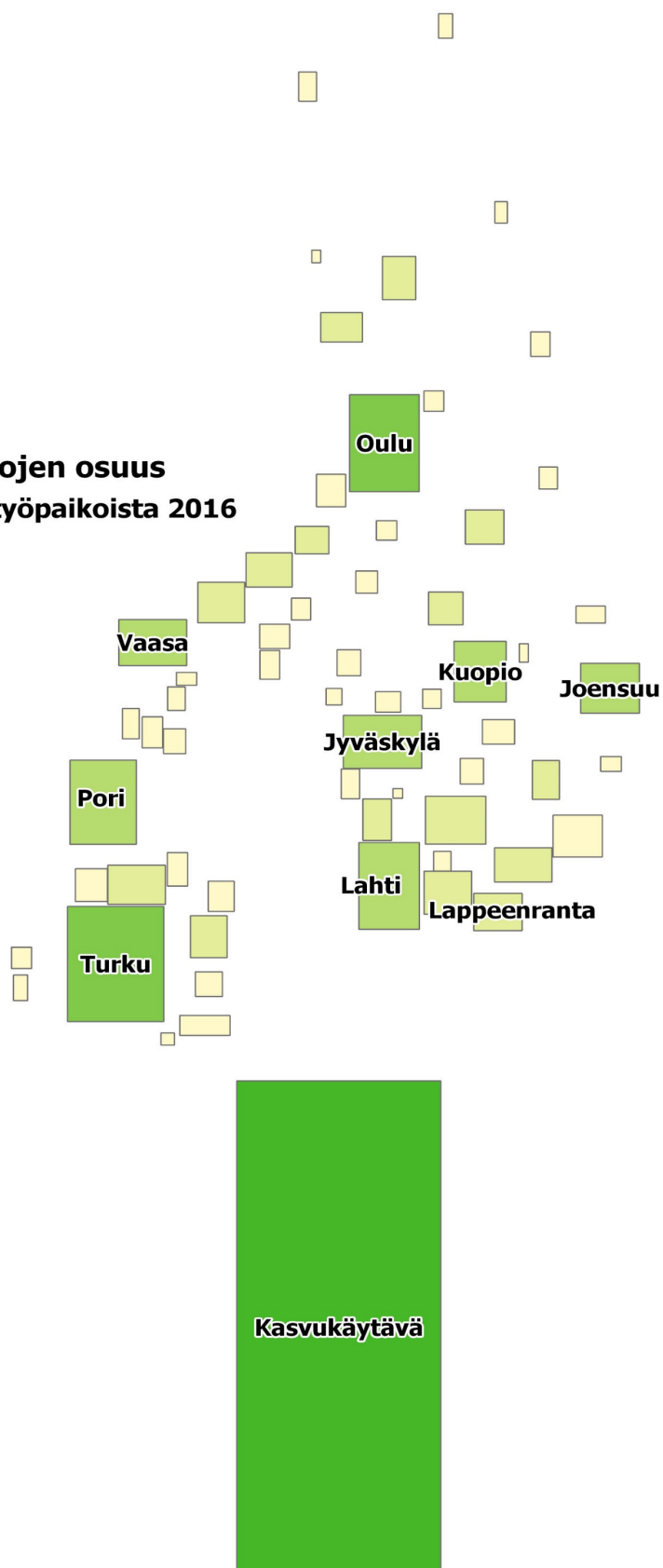
Noin joka toinen (46 %) koko maan avoimen sektorin eli yksityisen sektorin tai yrittäjien työpaikoista sijaitsee kasvukäytävän alueella. **Kasvukäytävän alueen miljoonasta työpaikasta seitsemän kymmenestä (71,1 %) sijaitsee avoimella sektorilla.** Alle kolmannes työpaikoista on julkisella sektorilla, joista noin kaksi kolmesta on kuntien tai kuntayhtymien ja yksi kolmesta valtion tai valtioenemmistöisten osakeyhtiöiden.

Avoimen sektorin työpaikkojen määrä väheni noin 2 000 työpaikalla kasvukäytävän alueella vuosien 2008-2016 aikana. Avoimen sektorin työpaikkojen määrä aleni -0,3 %, joka oli maltillinen väheneminen koko maan noin -4,6 %:in alenemiseen. Koko maassa menetettiin peräti 75 000 avoimen sektorin työpaikkaa vuosina 2008-2016. Kasvukäytävän seutujen välillä oli kuitenkin eroja työpaikkakehityksen määrässä. Helsingin seutu oli ainoa kasvukäytävän alueista, jossa avoimen sektorin työpaikkojen määrä kasvoi vuosina 2006-2016: työpaikkakasvu oli yhteensä noin 6 000 (1,2 %). Kaikilla muilla kasvukäytävän seuduilla avoimen sektorin työpaikkojen määrä väheni.

Seuraavassa kuvassa on kuvattu kartogrammina kasvukäytävän avoimen sektorin työpaikkojen osuutta suhteessa koko maahan. Kartogrammissa on mukana koko maan kaikki 70 seutua. Neliön suuruus kuvaa avoimen sektorin työpaikkojen osuutta suhteessa koko maahan: mitä suurempi on neliö, sitä suurempi osuus avoimen sektorin työpaikoista on kyseisen seudun alueella suhteessa koko maahan.

**Avoimen sektorin työpaikkojen osuus
koko maan avoimen sektorin työpaikoista 2016**

- ≤0,64
- ≤1,42
- ≤3,43
- ≤6,03
- ≤46,32



Kuvio 12. Suomen kasvukäytävän alueen avoimen sektorin työpaikkojen osuus (%) koko maan osuudesta vuonna 2016

3.4 KASVUKÄYTÄVÄN SEUTUJEN ALUE- JA ALUELIKKUVUUSPROFILOINNIT

Suomen kasvukäytävän alueella on seitsemän seutukuntaa. Seuraavissa alaluvuissa profiloidaan jokainen seutukunta alueliikkuvuuden pääpiirteiden osalta siten, että käydään läpi seudun alue-, väestö- ja työpaikkarakennetta, väestönkehityksen osatekijöitä erityisesti muuttoliikkeen näkökulmasta sekä pendelöintiä.

3.4.1 Helsingin seutukunnan alue- ja alueliikkuvuusprofilointi

Helsingin seutukunta muodostuu 17 kunnasta. Seutu on koko maan ylivoimaisesti suurin seutu asukas- ja työpaikkamäärältään. Helsingin seudulla asuu hieman yli 1,5 miljoonaa asukasta eli enemmän kuin neljännes koko maan väestöstä. Kasvukäytävän alueen asukkaista noin kaksi kolmesta asuu Helsingin seudulla. Helsingin seudun väestönkehitys on ollut merkittävää 2010-luvulla: seudun väkiluku on kasvanut yhteensä noin 120 000 asukkaalla (+8,8 %). Väestönkehityksen oletetaan ennusteiden mukaan jatkavan vahvalla kasvu-uralla edelleen lähitulevaisuudessa. **Helsingin seudun väestönlisäyksestä 36 prosenttia on perustunut luonnolliseen väestönlisäykseen, 36 prosenttia nettosiirtolaisuuteen ja 28 prosenttia kuntien väliseen muuttoliikkeeseen vuosina 2010-2017.** Vahva luonnollinen väestönlisäys perustuu alueen Suomen kontekstissa edulliseen ikärakenteeseen, jonka vuoksi syntyneiden määrä on suuri ja kuolleiden alhainen siitä huolimatta, että seudun kokonaishedelmällisyysaste on koko maan alhaisimpia. Helsingin seutu sai kuntien välisestä muuttoliikkeestä muuttovoittoa yhteensä noin 39 000 henkilöä vuosina 2010-2017: noin 87 % muuttovoitosta tuli kasvukäytävän alueen ulkopuolella olevista kunnista. Helsingin seutu sai kasvukäytävän sisältä muuttovoittoa vähän alle 5 000 henkilöä.

Vahvan väestönkehityksen lisäksi Helsingin alueen elinvoimaisuutta voi pitää erittäin vahvana. Alueella asui vuonna 2016 hieman yli 700 000 työllistä henkilöä eli noin kolmannes (31 %) koko maan työllisistä. **Kasvukäytävän alueen työllisistä 70 prosenttia asui Helsingin seudulla.** Helsingin seudun työpaikkojen määrä on kasvanut toisin kuin koko maassa vuosien 2008-2016 aikana. Tosin kasvu jäi vain 0,6 % prosenttiin, mutta ero on merkittävä koko maan kehitykseen verrattuna, sillä muualla maassa työpaikkojen määrä väheni -4,3 prosenttia saman ajanjakson aikana. Työpaikkakehitys jäi negatiiviseksi myös muilla kasvukäytävän alueen seuduilla.

Joka kolmas koko maan avoimen sektorin työpaikka sijaitsi Helsingin seutukunnassa vuonna 2016. Helsingin seudulla oli yhteensä noin 530 000 avoimen sektorin työpaikkaa. Avoimen sektorin työpaikoilla tarkoitetaan yksityisen sektorin ja yrittäjien työnantajasektoreiden yhteenlaskettuja työpaikkoja. Kasvukäytävän alueen avoimen sektorin työpaikoista 72 prosenttia sijaitsi Helsingin seudulla. Avoimen sektorin työpaikkakehitys on ollut positiivista Helsingin seudulla vuosien 2008-2016 aikana: Helsingin seudulle syntyi yhteensä 6 000 uutta avoimen sektorin työpaikkaa (+1,2%). Koko maassa avoimen sektorin työpaikkojen määrä väheni samalla ajanjaksolla (-4,6 %). Avoimen sektorin työpaikkakehitys jäi negatiiviseksi myös muilla kasvukäytävän alueen seuduilla.

Helsingin seudun huoltosuhteet ovat optimaaliset väestön ikärakenteen edullisuuden, vahvan työllisyyden ja alueen muun elinvoimaisuuden ansiosta. Helsingin seudun väestöllinen huoltosuhde oli 50, vanhushuoltosuhde 25 ja taloudellinen huoltosuhde 117 vuonna 2017. Helsingin seudun kaikki huoltosuhteet ovat kasvukäytävän alueen vahvimpia ja koko maan vahvimpien joukossa. Tosin kaikki huoltosuhteet ovat kuitenkin heikentyneet finanssikriisin jälkeen koko maan trendin tavoin.

Muuttoliike on erittäin vilkasta Helsingin seudulle ja Helsingin seudun sisällä. Helsingin seudun sisällä tehtiin kuntarajat ylittäviä muuttoa yhteensä 437 000 vuosina 2010-2017. Helsingin seudun sisäiset muutot selittävät 63 prosenttia kaikista kasvukäytävällä tehdyistä kuntarajojen ylittävistä muutoista. Helsingin seudulta muutti 46 000 henkilöä muille kasvukäytävän seuduille ja muista kasvukäytävän seuduilta 52 000 henkilöä muutti Helsingin seudulle. Kasvukäytävän ulkopuolelta muualta maasta muutti yhteensä 208 000 henkilöä Helsingin seudulle ja Helsingin seudulta muutti kasvukäytävän alueen ulkopuolelle 174 000 henkilöä vuosina 2010-2017. Noin kaksi kolmesta (65 %) kasvukäytävän alueelle suuntautuneesta muutoista kohdistui Helsingin seutukuntaan.

Myös pendelöinti on erittäin vilkasta Helsingin seudulla. Seudun yli 18-vuotiaasta työllisestä työvoimasta 42 prosenttia työskentelee kotikuntansa ulkopuolella. Pendelöintiaste kasvoi 0,5 prosenttia vuosien 2008-2016 aikana (+5500 henkilöä). Pendelöinti on erityisen vilkasta Helsingin kehysalueen kunnissa: Helsingin seudun pendelöintiaste on jopa 56 prosenttia, jos tarkastellaan seutua ilman keskuskaupunkiä Helsinkiä. Pendelöinti tapahtuu pääosin Helsingin seudun

sisällä: alueen pendelöivästä työvoimasta 92 prosenttia käy töissä jossain muussa Helsingin seudun kunnassa. Muissa kasvukäytävän kunnissa työskentelee 5 900 Helsingin seudulla asuvaa työllistä (2% pendelöitsijöistä) ja muualla maassa työskenteli 17 500 Helsingin seudulla asuvaa (6% pendelöitsijöistä). Tämän lisäksi Helsingin seudulle pendelöi yhteensä 57 000 henkilöä Helsingin seudun ulkopuolelta: hieman alle kolmas osa näistä henkilöistä tuli muilta kasvukäytävän seuduilta ja loput kaksi kolmasosaa muualta maasta.

3.4.2 Riihimäen seutukunnan alue- ja alueliikkuvuusprofilointi

Riihimäen seutukunta on kasvukäytävän seuduista kolmanneksi pienin ja koostuu Riihimäen kaupungista sekä Hausjärven ja Lopen kunnista. Riihimäen seudulla asuu yhteensä 45 000 asukasta eli noin 2 prosenttia kasvukäytävän väestöstä. Riihimäen sijaintiedusta huolimatta väestönkehitys on ollut lievästi negatiivista 2010-luvulla. Seudun väkiluku on laskenut Riihimäellä -350 asukkaalla (-0,7%). Väestönkehitys oli positiivisella uralla vuoteen 2014 asti, jonka jälkeen väkiluku on laskenut -629 asukkaalla (-1,4 %). Luonnollinen väestönlisäys on ollut lievästi positiivista ja nettosiirtolaisuus erittäin positiivista, mutta negatiivinen väestönkehitys onkin perustunut suuriin muuttotappioihin kuntien välisestä muuttoliikkeestä. Riihimäki menetti kuntien välisessä muuttoliikkeessä yhteensä -850 asukasta 2010-luvun aikana, josta keskimäärin -100 asukasta kasvukäytävän muille seuduille ja -750 asukasta muulle maalle. Muuttotappiot ovat kasvaneet huomattavan paljon vuoden 2015 jälkeen etenkin Riihimäen seudun ja muun kasvukäytävän välillä.

Riihimäen seudulla asui 19 700 työllistä henkilöä vuonna 2016. Työllisen väestön osuus oli 1,9 prosenttia koko kasvukäytävän työllisestä väestöstä. **Riihimäen seudun työllisen väestön määrä on vähentynyt finanssikiin jälkeen eikä ole vielä palautunut tätä edeltävälle tasolle.** Työllisen väestön määrä laski -1 250 henkilöllä (-6 %) vuosien 2008-2016 aikana. Avoimen sektorin työpaikkojen määrä on laskenut melko rajusti Riihimäen seudulla: Riihimäen seutu menetti noin 1 000 avoimen sektorin työpaikkaa vuosien 2008-2016 välisenä aikana. Riihimäen seudulla sijaitsee 1,38 prosenttia kasvukäytävän avoimen sektorin työpaikoista.

Riihimäen seudun huoltosuhteet ovat kuitenkin kohtuullisen kilpailukykyiset. Riihimäen seudun väestöllinen huoltosuhde on 62, vanhushuoltosuhde 34 ja taloudellinen huoltosuhde 136. Kasvukäytävän seitsemästä seuduista Riihimäen seudun huoltosuhteet ovat kolmanneksi vahvimmat Helsingin ja Tampereen seutujen jälkeen ja koko maan keskiarvoa paremmat.

Riihimäen seudun sisällä tehtiin 4 400 muuttoa 2010-luvun aikana. Muuttoliike Riihimäen seudulta muualle kasvukäytävälle oli volyymiltaan voimakkaampaa: Riihimäen seudulta muutti muille kasvukäytävän seuduille yhteensä 12 460 henkilöä ja 12 560 henkilöä muutti kasvukäytävän muilta seuduilta Riihimäen seudulle. Riihimäen seudun muuttoliike oli noin kaksi prosenttia koko kasvukäytävän muuttoliikkeen volyymista. Kasvukäytävän ulkopuolelta Riihimäen seudulle muutti yhteensä 4 060 henkilöä ja Riihimäen seudulta muutti 4 817 henkilöä kasvukäytävän ulkopuolelle.

Riihimäen seudun sijainti heijastuu vahvasti alueen pendelöintiin. Riihimäen seudun pendelöintiaste on erittäin korkea: yli puolet (56 %) alueen työvoimasta työskentelee kotikuntansa ulkopuolella. Pendelöintiaste on myös kasvanut neljällä prosentilla vuosien 2008-2016 aikana (+166 henkilöä). Pendelöivästä työvoimasta kolme neljästä pendelöi muihin kasvukäytävän seutukuntiin, noin viidennes (18 %) pendelöi Riihimäen seudun sisällä ja 5 prosenttia pendelöi kasvukäytävän ulkopuolisiin kuntiin. Riihimäen seudun ulkopuolelta seudulle pendelöi 4 850 henkilöä vuonna 2016. Riihimäen sisäänpendelöinnistä yli neljä viidesosaa (83 %) tuli kasvukäytävän muilta seuduilta, ja erityisesti Helsingin seudulta.

3.4.3 Hämeenlinnan seutukunnan alue- ja alueliikkuvuusprofilointi

Hämeenlinnan seutukunnassa asuu hieman alle 94 000 asukasta. Seutukunta muodostuu kolmesta kunnasta eli Hämeenlinnasta, Hattulasta ja Janakkalasta. Seudulla asuu noin neljä prosenttia koko kasvukäytävän väestöstä. Alueen väkiluku kasvoi merkittävästi 2010-luvun alussa merkittävästi, mutta on sittemmin kääntynyt laskuun. Vuosien 2015-2017 aikana Hämeenlinnan seutukunnan väkiluku aleni yhteensä -732 asukkaalla (-0,77%). 2010-luvun alun voimakkaan väestölisäyksen ansiosta väkiluku kasvoi yhteensä 501 asukkaalla (+0,54%) vuosina 2010-2017. Hämeenlinnan seudun väestönlisäys on 2010-luvulla perustunut ainoastaan suuriin muuttovoittoihin kansainvälisestä

muuttoliikkeestä (+1 081 henkilöä). Sen sijaan luonnollinen väestönlisäys on ollut erittäin negatiivista ja kuntien välinen muuttoliike lievästi negatiivista. Hämeenlinnan seutukunta menetti yhteensä -281 asukasta kuntien välisessä muuttoliikkeessä vuosien 2010-2017 aikana. Hämeenlinna seutukunta kärsi muuttotappiota sekä kasvukäytävän muille seuduille (-166) että kasvukäytävän ulkopuolisille kunnille (-115).

Hämeenlinnan seudun alueella asui yhteensä 38 300 työllistä henkilöä vuonna 2016 eli noin 3,8 prosenttia kasvukäytävän työllisestä väestöstä. Työllisen väestön osuus on laskenut merkittävästi finanssikriisin jälkeen. Työllisten määrä on alentunut noin -2 800 henkilöllä vuosina 2008-2016. Avoimen sektorin työpaikkakehitys on ollut hyvin negatiivista. Seutu menetti noin -1 600 (-6,4 %) avoimen sektorin työpaikkaa vuosina 2008-2016. Vuonna 2016 Hämeenlinnan seudulla sijaitsi 3,3 prosenttia kasvukäytävän avoimen sektorin työpaikoista.

Hämeenlinnan seudun huoltosuhteet ovat kuitenkin vähintään kohtalaisella tasolla. Hämeenlinnan väestöllinen huoltosuhde on 66, vanhushuoltosuhde 40 ja taloudellinen huoltosuhde 146. Huoltosuhteet ovat vähän koko maan keskiarvoa heikommät, mutta selvästi mediaaniseutua paremmat.

Hämeenlinnan seudun sisällä tehtiin yhteensä 10 300 kuntarajat ylittävää muuttoa vuosien 2010-2017 aikana. Muilta kasvukäytävän seuduilta taas muutti noin 16 600 henkilöä Hämeenlinnan seudulle ja Hämeenlinnan seudulta muutti hieman yli 16 700 henkilöä kasvukäytävän muille seuduille. Hämeenlinnan seudun osuus kasvukäytävän muuttoliikkeen volyymista oli kolme prosenttia 2010-luvulla. Kasvukäytävän ulkopuolelta muutti yhteensä 10 760 henkilöä Hämeenlinnan seudulle ja Hämeenlinnan seudulta muutti hieman alle 10 900 henkilöä kasvukäytävän ulkopuolelle. Kasvukäytävälle suuntautuvista muutoista 3,4 prosenttia kohdistui Hämeenlinnan seudulle.

Vaikka Hämeenlinnan sijaintia voisi pitää optimaalisena pendelöinnin kannalta, vain hieman yli kolmasosa työvoimasta pendelöi. Pendelöintiaste on kasvanut neljällä prosentilla vuosien 2008-2016 aikana (+500 henkilöä). Pendelöivä työvoima jakaantuu pääosin seudun sisällä pendelöiviin (42 %) ja muualle kasvukäytävälle pendelöiviin (47 %). Noin 10 % pendelöitsijöistä työskentelee kasvukäytävän ulkopuolella. 14 000 Hämeenlinnan seudulla asuvan pendelöitsijän lisäksi alueella kävi töissä 5 600 Hämeenlinnan seudun ulkopuolella asuvaa henkilöä vuonna 2016. Näistä sisäänpendelöitsijöistä 73 prosenttia tuli muilta kasvukäytävän seuduilta ja loput muualta maasta.

3.4.4 Etelä-Pirkanmaan seutukunnan alue- ja alueliikkuvuusprofilointi

Etelä-Pirkanmaan seutukunta koostuu kolmesta kunnasta (Akaa, Urjala ja Valkeakoski). Seudulla asuu yhteensä 42 700 asukasta, joka vastaa 1,8 prosenttia koko kasvukäytävän väestöstä. Alueen väestönkehitys on ollut negatiivista 2010 luvulla: väkiluku on vähentynyt yhteensä -450 asukkaalla. Nettosiirtolaisuus on ollut ainoa väestönkehityksen dynaaminen osatekijä. Alueen luonnollinen väestönkehitys oli erittäin negatiivista ja kuntien välinen muuttoliike kohtuullisen negatiivista. Etelä-Pirkanmaa kärsi yhteensä -249 asukasta muuttotappiota kuntien välisen muuttoliikkeen vuoksi 2010-luvulla. Etelä-Pirkanmaa sai kuitenkin muuttovoittoa kasvukäytävän muilta seuduilta yhteensä +150 henkilöä. Vuosina 2016-2017 muuttotase muun kasvukäytävän kanssa on ollut negatiivista.

Etelä-Pirkanmaalla asui 16 200 työllistä henkilöä vuonna 2016. **Työllisen väestön määrä on laskenut vuoden 2008 finanssikriisin jälkeen noin 1 820 henkilöllä.** Alueen työllisen väestön määrän suhteellinen kehitys oli toiseksi heikointa kasvukäytävän alueella. Vuonna 2016 Etelä-Pirkanmaan työllisen väestön osuus oli 1,6 prosenttia kasvukäytävän työllisistä. Avoimen sektorin työpaikkojen kehitys on ollut erittäin heikkoa: avoimen sektorin työpaikkojen määrä aleni jopa viidenneksellä vuosien 2008-2016 aikana. Vuonna 2016 Etelä-Pirkanmaalla oli 9 000 avoimen sektorin työpaikkaa. Kasvukäytävän alueen avoimen sektorin työpaikoista 1,2 prosenttia sijaitsi Etelä-Pirkanmaalla.

Etelä-Pirkanmaan elinvoimaisuus on demografisen kehityksen näkökulmasta haastava muuhun kasvukäytävään verrattuna. Alueen väestöllinen huoltosuhde oli 71, vanhushuoltosuhde 43 ja taloudellinen huoltosuhde 166 vuonna 2016. Huoltosuhteet olivat koko maan keskiarvoa heikommät ja toiseksi heikoimmat kasvukäytävän seuduista Luoteis-Pirkanmaan seudun jälkeen.

Etelä-Pirkanmaan sisällä kuntarajoja ylittäviä muuttoa tehtiin suhteellisen vähän: 2010-luvulla vain 1 800 muuttoa. Muun kasvukäytävän ja Etelä-Pirkanmaan välinen muuttoliike oli taas huomattavasti vilkkaampaa: Etelä-Pirkanmaalle

muutti hieman alle 10 000 henkilöä muilta kasvukäytävän seuduilta ja Etelä-Pirkanmaalta muutti 9 800 henkilöä muille kasvukäytävän seuduille. Etelä-Pirkanmaan muuttoliikkeen volyymi oli 1,7 % koko kasvukäytävän muuttoliikkeestä. Muualta maasta Etelä-Pirkanmaalle muutti 3 400 henkilöä ja 3 800 henkilöä muutti Etelä-Pirkanmaalta kasvukäytävän alueen ulkopuolelle vuosina 2010-2017. Etelä-Pirkanmaan osuus kasvukäytävälle kohdistuvista tulomuutoista oli 1,1 prosenttia.

Lähes puolet Etelä-Pirkanmaan työllisestä väestöstä työskentelee kotikuntansa ulkopuolella (45 %). Etelä-Pirkanmaan pendelöintiaste on kasvanut voimakkaasti eli noin 8 prosentilla (+575 henkilöä) vuosien 2008-2016 aikana. Pendelöitsijöistä 78 prosenttia työskenteli muun kasvukäytävän alueella (lähinnä Tampereen seudulla), 14 prosenttia pendelöi Etelä-Pirkanmaan seudun sisällä ja loput pendelöivät muuhun maahan. Lisäksi 2 700 henkilöä pendelöi Etelä-Pirkanmaalle: noin yhdeksän kymmenestä (87 %) tuli kasvukäytävän muilta seuduilta. Etelä-Pirkanmaahan kohdistui 0,7 prosenttia kasvukäytävälle kohdistuvasta sisäänpendelöinnistä.

3.4.5 Tampereen seutukunnan alue- ja alueliikkuvuusprofilointi

Tampereen seutukunta on koko maan toiseksi suurin seutukunta ja työmarkkina-alue väkiluvultaan. Seudulla asuu noin 402 500 asukasta. Vähän alle joka viides (17,8 %) kasvukäytävän alueen asukkaasta asuu Tampereen seudulla. Tampereen seutukunta koostuu kymmenestä kunnasta. Tampereen väkiluku kasvoi noin 28 000 henkilöllä (7,5 %) 2010 -luvulla. Väestönkehityksen ennustetaan olevan vahvalla kasvu-uralla myös tulevaisuudessa. Tampereen seudun väestönlisäyksen kaikki osatekijät ovat positiivisia: väestönlisäyksestä luonnollisen väestönlisäyksen osuus on noin 30 %, kuntien välisen nettomuuton noin 52 % ja nettosiirtolaisuuden 17 %. Tampereen seudun väestönlisäyksen kannalta maan sisäisten muuttovirtojen merkitys ylikorostuvat.

Tampereen seutukunta sai yhteensä 16 720 henkilöä muuttovoittoa muusta maasta. Tampereen seutu sai 19 000 henkilöä muuttovoittoa kasvukäytävän ulkopuolelta. **Väkilukuun suhteutettuna Tampereen seutukunta sai kasvukäytävän ulkopuolisilta seuduilta enemmän muuttovoittoa kuin jopa Helsingin seutu. Sen sijaan Tampere kärsi muuttotappiota kasvukäytävän sisällä noin - 2300 henkilöä käytännössä Helsingin seudulle.**

Tampereen seutukunnassa asui yhteensä 166 000 työllistä henkilöä, joka vastaa 7,3 prosenttia koko maan työllisestä työvoimasta vuonna 2016. **Alueen osuus kasvukäytävän työllisistä on 16,6 prosenttia.** Väestönkasvusta huolimatta työllisten määrä on kuitenkin yhä matalampi Tampereen seudulla verrattuna finanssikriisiä edeltävään aikaan (-1700 henkilöä). Tampereen seudun avoimen sektorin työpaikkojen määrä on myös yhä alhaisempi kuin vuonna 2008. Avoimen sektorin työpaikkalisäys oli -701 työpaikkaa (-0,6 %) vuosien 2008-2016 aikana. Tampereen seudulla sijaitsi 16,4 prosenttia kasvukäytävän avoimen sektorin työpaikoista ja 7,6 prosenttia koko maan avoimen sektorin työpaikoista.

Tampereen seutukunnan huoltosuhteet ovat vahvat kansallisessa kontekstissa, mutta jäävät kuitenkin heikommaksi kuin Helsingin seudulla. Tampereen seudun väestöllinen huoltosuhde oli 55, vanhushuoltosuhde 29 ja taloudellinen huoltosuhde 139. Tampereen seudun huoltosuhteet ovat selvästi paremmat kuin koko maassa keskimäärin.

Tampereen seudun alueliikkuvuus on erittäin vilkasta. Alueen sisällä tehtiin yhteensä 86 000 kuntarajat ylittävää muuttoa 2010-luvun aikana. Tampereen seudun sisäiset muutot selittivät 12 prosenttia kasvukäytävän sisällä tehdyistä muutoista. Alueen sisäisten muuttojen lisäksi muualta kasvukäytävältä muutti yhteensä 42 300 henkilöä Tampereen seudulle ja Tampereen seudulta muutti yhteensä 44 600 henkilöä muille kasvukäytävän seuduille. Tampereen seutu on erittäin merkittävä muuttoalue myös kasvukäytävän ulkopuolelta: Tampereen seudulle muutti yhteensä 69 800 henkilöä kasvukäytävän ulkopuolisilta seuduilta ja Tampereen seudulta muutti 50 700 henkilöä kasvukäytävän ulkopuolelle 2010-luvulla. Kasvukäytävälle suuntautuvista tulomuutoista 22 prosenttia kohdistui Tampereen seudulle. Asukaslukuun suhteutettuna Tampereen seudulle kohdistuu enemmän tulomuuttoja kasvukäytävän ulkopuolelta kuin Helsingin seudulle.

Myös pendelöintivirrat ovat suuria Tampereen seudulla. Tampereen seudun työllisistä 39 prosenttia työskenteli kotikuntansa ulkopuolella vuonna 2016. Pendelöintiaste on kasvanut Tampereen seudulla kolmella prosentilla vuosien 2008-2016 aikana (+5200 henkilöä). Tampereen seudulla asuvista pendelöitsijöistä kolme neljäsosaa pendelöi Tampereen seudun sisällä: 15 prosenttia pendelöitsijöistä työskenteli muun kasvukäytävän alueella ja 10 prosenttia

työskenteli muualla maassa. Seudulla asuvien pendelöitsijöiden lisäksi Tampereen seudulle sisäänpendelöi 18 250 henkilöä: näistä noin puolet (49 %) tuli muualta kasvukäytävän alueelta ja puolet (51 %) kasvukäytävän ulkopuolisesta Suomesta. 13 prosenttia muualta maasta kasvukäytävälle pendelöivistä työskenteli Tampereen seudulla.

3.4.6 Luoteis-Pirkanmaan seutukunnan alue- ja alueliikkuvuusprofilointi

Luoteis-Pirkanmaan seutukunta koostuu Ikaalisten ja Parkanon kaupungeista ja Kihniön kunnasta. Luoteis-Pirkanmaa on selvästi pienin seutu kasvukäytävän alueella: seutukunnan alueella asui 15 600 asukasta vuonna 2017. Luoteis-Pirkanmaan väkiluku oli vain 0,7 prosenttia kasvukäytävän väestöstä. Alueen väestönkehitys on ollut negatiivista 2010-luvulla. Seudun suhteellinen väestönkehitys on ollut koko kasvukäytävän heikointa: alueen väkiluku laski noin 1000 henkilöllä (-5,6 prosenttia) 2010-luvun aikana. Luoteis-Pirkanmaan väestönkehityksen osatekijöistä ainoastaan nettosiirtolaisuus on ollut positiivista 2010-luvulla. Seudun luonnollinen väestönkehitys ja muuttoliike muun maan kanssa on ollut erittäin negatiivista. Luoteis-Pirkanmaa menetti yhteensä -569 asukasta maan sisäisessä muuttoliikkeessä vuosien 2010-2017 aikana. Muuttotappioista yli neljä viidesosaa (83 %) aiheutui kasvukäytävän sisäisen muuttoliikkeen vuoksi. Luoteis-Pirkanmaan muuttoliikkeen tase oli negatiivinen muun kasvukäytävän kanssa jokaisena vuonna 2010-luvulla.

Seudulla asui hieman alle 5 600 työllistä henkilöä vuonna 2016. **Luoteis-Pirkanmaan työllisten osuus koko kasvukäytävän työllisistä oli vain 0,55 prosenttia. Alueen työllisen väestön kehitys on ollut erittäin negatiivista finanssikriisin jälkeen: alueella asui 1 150 työllistä vähemmän vuonna 2008 kuin vuonna 2016.** Työllisen väestön suhteellinen kehitys oli selvästi negatiivisinta koko kasvukäytävän alueella: työllisen väestön määrä väheni jopa -17,1 prosenttia vuosien 2008-2016 aikana. Myös seudun avoimen sektorin työpaikkakehitys on ollut erittäin heikkoa: alueelta hävisi yhteensä -642 avoimen sektorin työpaikkaa (-13,6 %) vuosien 2008-2016 aikana. Luoteis-Pirkanmaalla oli hieman alle 4 100 avoimen sektorin työpaikkaa vuonna 2016. Luoteis-Pirkanmaan avoimen sektorin työpaikkojen osuus koko kasvukäytävän työpaikoista oli 0,56 prosenttia.

Luoteis-Pirkanmaan seudun huoltosuhteet olivat koko kasvukäytävän heikoimmat ja myös heikommat kuin koko maassa keskimäärin: väestöllinen huoltosuhde on 80, vanhushuoltosuhde 54 ja taloudellinen huoltosuhde 183.

Muuttoliike Luoteis-Pirkanmaan sisällä on vähäistä. Seudun sisällä tehtiin vain 471 kuntarajat ylittävää muuttoa 2010 luvulla. Luoteis-Pirkanmaan sisäinen muuttoliike selitti vain 0,07 prosenttia koko kasvukäytävän muuttoliikkeestä. Sen sijaan seudun ja muun kasvukäytävän välinen muuttoliike oli vilkasta: Luoteis-Pirkanmaalle muutti 3 150 henkilöä kasvukäytävän alueelta ja Luoteis-Pirkanmaalta muutti 3 622 henkilöä muun kasvukäytävän alueelle 2010-luvulla. Kasvukäytävän ulkopuolelta Luoteis-Pirkanmaalle muutti yhteensä 2 000 henkilöä ja seudulta muutti 2 100 henkilöä kasvukäytävän ulkopuoliseen Suomeen. Luoteis-Pirkanmaalle kohdistui 0,63 prosenttia kasvukäytävälle kohdistuvasta muuttoliikkeestä.

Pendelöintiaste on Luoteis-Pirkanmaalla koko kasvukäytävän toiseksi matalin. Seudun työllisistä 31 prosenttia työskenteli kotikuntansa ulkopuolella. Pendelöintiaste on kuitenkin kasvanut seudulla 5 prosentilla vuosien 2008-2016 aikana. Luoteis-Pirkanmaan pendelöivän väestön määrä on vähentynyt vuosina 2008-2016 heikon väestönkehityksen vuoksi. Seudulla asuvista pendelöitsijöistä hieman yli puolet pendelöi muille kasvukäytävän seuduille: 22,4 prosenttia pendelöivistä työllisistä pendelöi oman seudun sisällä ja 23,2 prosenttia pendelöi kasvukäytävän ulkopuolelle. Luoteis-Pirkanmaalle pendelöi yhteensä 1 100 henkilöä seudun ulkopuolelta. Hieman alle kaksi kolmasosaa näistä tuli muun kasvukäytävän alueelta, lähinnä Tampereen seudulta. Kasvukäytävälle sisäänpendelöitsijöistä Luoteis-Pirkanmaan osuus oli 0,66 prosenttia.

3.4.7 Seinäjoen seutukunnan alue- ja alueliikkuvuus profilointi

Seinäjoen seutukunta on kasvukäytävän kolmanneksi suurin seutukunta (127 000 asukasta). Seudulla asuu 5,6 prosenttia kasvukäytävän väestöstä. Seutukunta koostuu viidestä kunnasta. Seinäjoen seudun väkiluku kasvoi 2 600 asukkaalla vuosien 2010-2017 aikana (+2,1%). Kasvu painottui 2010-luvun alkuun, sillä väestö kasvoi enää vain 40 henkilöllä vuosina 2015-2017. Seinäjoen väestönkehitys on perustunut lähinnä luonnolliseen väestönlisäykseen ja nettosiirtolaisuuteen, sillä kuntien välisen muuttoliikkeen osuus väestönlisäyksestä oli vain 6 prosenttia. Seinäjoen

seutukunta sai yhteensä 214 henkilöä muuttovoittoa kuntien välisestä muuttoliikkeestä 2010-luvulla, mutta on kärsinyt muuttotappiota vuodesta 2014 alkaen. Seinäjoen nettomuuton rakenne on hyvin kaksijakoinen: Seinäjoen seutukunta sai suuria muuttovoittoja kasvukäytävän ulkopuolelta (+2 200 henkilöä), mutta kärsi suuria muuttotappiota muulle kasvukäytävälle saman ajanjakson aikana (-2 000 henkilöä). Seinäjoen seutu kärsi koko tarkastelujakson ajan muuttotappiota muulle kasvukäytävälle.

Seinäjoen seudulla asui 5,2 prosenttia kasvukäytävän työllisistä henkilöistä vuonna 2016. Seudulla asui yhteensä 52 000 työllistä henkilöä. **Seinäjoen työllisen väestön kehitys on ollut negatiivista finanssikriisin jälkeen: Seinäjoen työllisen väestön osuus laski -1 500 henkilöllä (-2,9 %) vuosien 2008-2016 aikana.** Seinäjoen seudulla sijaitsi 4,8 prosenttia kasvukäytävän avoimen sektorin työpaikoista. Seinäjoen seudulla oli noin 35 000 avoimen sektorin työpaikkaa vuonna 2016. Myös avoimen sektorin työpaikkakehitys on ollut negatiivista vuosien 2008-2016 aikana, jolloin avoimen sektorin työpaikkojen määrä laski -1 700 työpaikalla (-4,7 prosenttia).

Seinäjoen seudun huoltosuhteet ovat koko maan keskitasolla: väestöllinen huoltosuhde oli 66, vanhushuoltosuhde 37 ja taloudellinen huoltosuhde 126,6 vuonna 2016. Seinäjoen seudun sisällä erot huoltosuhteissa ovat merkittävät kuntien välillä.

Seinäjoen seudun sisällä tehtiin yhteensä 14 400 kuntarajat ylittävää muuttoa vuosien 2010-2017 aikana. Seinäjoen seudun sisäisten muuttojen osuus kasvukäytävän kaikista muutoista selittivät 2 prosenttia kaikista kasvukäytävän muutoista. Seinäjoen sisäinen muuttoliike oli vilkkaampaa kuin muuttoliike Seinäjoen ja muun kasvukäytävän välillä: Seinäjoen seudulle muutti yhteensä 7 800 henkilöä muun kasvukäytävän alueelta ja Seinäjoen seudulta muutti 9 900 henkilöä muun kasvukäytävän alueelle. Seinäjoen seudulle muutettiin paljon myös muun maan alueelta: Seinäjoen seudulle muutti hieman alle 20 900 henkilöä kasvukäytävän ulkopuolelta ja Seinäjoen seudulta muutti 18 650 henkilöä kasvukäytävän ulkopuolelle. Seinäjoen seudulle kohdistuvat muutot selittivät 7 prosenttia kasvukäytävälle kohdistuneista muutoista. Väkilukuun suhteutettuna Seinäjoen seudulle kohdistuu enemmän muuttoja kasvukäytävän ulkopuolelta kuin Helsingin seudulle.

Seinäjoen seudun pendelöintiaste on koko kasvukäytävän alueen alhaisin, ja jää selvästi myös koko maan pendelöintiastetta pienemmäksi. Vuonna 2016 Seinäjoen työllisistä 28 prosenttia työskenteli kotikuntansa ulkopuolella. Seinäjoen seudun pendelöintiaste on kuitenkin kasvanut 3 prosentilla vuosien 2008-2016 aikana. Pendelöivien määrä on kasvanut saman ajanjakson sisällä yhteensä 1 300 henkilöllä. Pendelöitsijöistä 62 prosenttia pendelöi Seinäjoen seutukunnan sisällä ja 31 prosenttia pendelöi kasvukäytävän ulkopuolelle. Vain hieman yli 1 000 Seinäjoen seudulla asuvista työllistä (7 %) pendelöivästä väestöstä pendelöi muun kasvukäytävän alueelle. Seinäjoelle sisäänpendelöi hieman alle 5 200 henkilöä vuonna 2016. Seinäjoen seudun sisäänpendelöitsijöistä 85 prosenttia tuli kasvukäytävän ulkopuolelta. Kasvukäytävälle kohdistuvista pendellivirroista 8,1 prosenttia kohdistui Seinäjoen seudulle.

3.4.8 Koostetulokset eräistä kasvukäytävän alue- ja alueliikkuvuusprofiloinnin tuloksista

Kasvukäytävän alueen huoltosuhteet olivat kilpailukykyisemmät kuin koko maassa. Kasvukäytävän alueen väestöllinen huoltosuhde oli 53, vanhushuoltosuhde 28 ja taloudellinen huoltosuhde 123. Kasvukäytävän alueen sisällä oli kuitenkin merkittävät erot seutujen välillä. Helsingin ja Tampereen seutujen huoltosuhteet olivat selvästi koko maan keskiarvoa paremmat. Toisessa ääripäässä oli Luoteis-Pirkanmaan seutu, jonka huoltosuhteet ylittivät selvästi koko maan keskiarvon. Seinäjoen seutu ylsi lähelle koko maan keskiarvoa. Taulukossa 1. on kuvattu kaikkien kasvukäytävän alueen seutujen huoltosuhteet verrattuna koko maahan.

Taulukko 1. Kasvukäytävän alueen huoltosuhteet vuonna 2017

Kasvukäytävän seutu	Väestöllinen huoltosuhte 2017	Vanhus-huoltosuhte 2017	Taloudellinen huoltosuhte 2016
Etelä-Pirkanmaan	71	43	166
Helsingin	51	25	115
Hämeenlinnan	66	40	146
Luoteis-Pirkanmaan	80	54	183
Riihimäen	62	34	136
Seinäjoen	66	37	143
Tampereen	55	29	139
Kasvukäytävä	53	28	123
Koko maa	60	34	142
Suomi ilman kasvukäytävää	65	39	157

Kasvukäytävän alueella pendelöi yhteensä noin 405 000 työllistä vuonna 2017. Kasvukäytävän alueen pendelöinnin suuruutta kuvaa se, että alueella pendelöi hieman yli puolet (52,7 %) koko maan pendelöijistä. Pendelöitsijöiden määrä on suurin Helsingin seudulla, jossa pendelöi noin 293 000 työllistä kodin ja työpaikan välillä. Yli puolet (51,5 %) koko maan pendelöijistä on kasvukäytävän alueella ja lähes neljä kymmenestä (38,2 %) Helsingin seudulla. Kasvukäytävän alueella pendelöintiaste oli korkein Riihimäen seudulla, jonka työllisistä hieman yli puolet (52 %) pendelöi oman asuinseudun ulkopuolelle. Kasvukäytävän pendelöintiaste ylitti koko maan pendelöintiasteen keskiarvon. Kasvukäytävän alueella pendelöintiaste alitti koko maan keskiarvon Seinäjoen ja Luoteis-Pirkanmaan seuduilla. Pendelöintiaste kasvoi kaikilla kasvukäytävän alueilla ja koko maassa vuosien 2008-2016 välisenä aikana. Taulukossa xx. on kuvattu kasvukäytävän alueen seutujen ja koko maan pendelöintiasteet vuonna 2016.

Taulukko 2. Pendelöinnin määrä ja pendelöintiaste kasvukäytävän alueella ja koko maassa vuonna 2016

Kasvukäytävän seutu	Pendelöijät 2016 (%)	Pendelöintiaste 2016 (%)	Pendelöintiasteen muutos 2008-2016 (%yksikköä)
Etelä-Pirkanmaan	7202	37	7,7
Helsingin	293366	41	0,5
Hämeenlinnan	14146	34	3,7
Luoteis-Pirkanmaan	1721	26	4,8
Riihimäen	10824	52	4,2
Seinäjoen	14395	25	3,2
Tampereen	63893	35	3,5
Kasvukäytävä	405547	39	1,6
Koko maa	768331	32	2,3

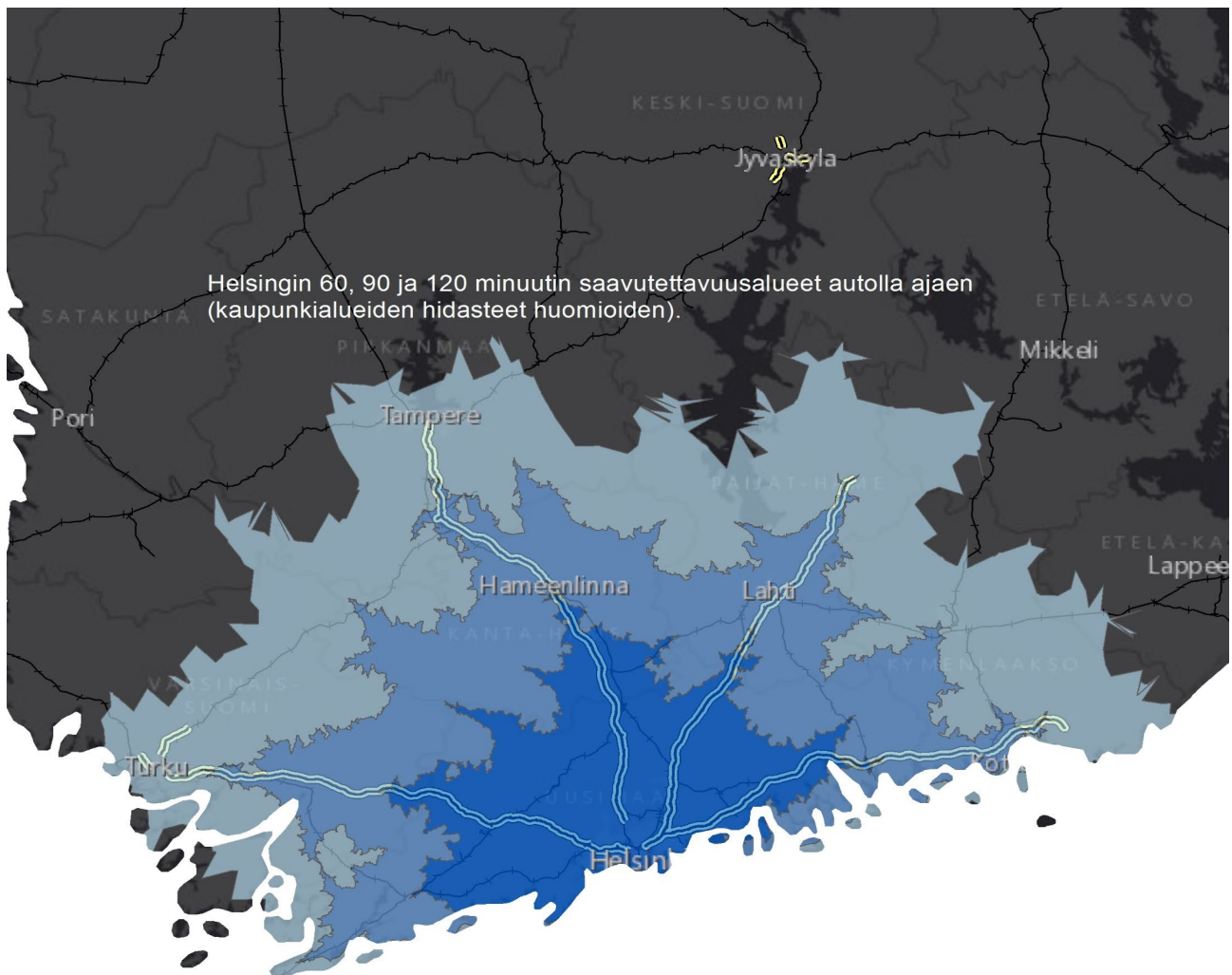
3.5 KASVUKÄYTÄVÄN ALUE TYÖSSÄKÄYNTIALUEITTAIN

Kasvukäytävän alueen voi jakaa edelleen kahteen suureen toiminnalliseen työssäkäyntialueeseen, jossa alueiden välinen saavutettavuus ajoaikaetäisyytenä mitattuna mahdollistaa alueen sisäisen pendelöinnin ja sujuvan työasialiikkumisen. Pendelöintiaste on korkeimmillaan 45 minuutin ajoaikaetäisyyteen saakka ja alkaa laskea tämän jälkeen voimakkaasti: 1-2 kahden tunnin ajoaikaetäisyydellä pendelöinti alenee merkittävästi. Pendelöintiasteen, työmatkapituuden ja ajoaikaetäisyyden perusteella kasvukäytävän alue voidaan jakaa kahteen toiminnalliseen ja suureen työssäkäyntialueeseen: Helsingin ja Tampereen sekä Tampereen ja Seinäjoen väliseen suurtyössäkäyntialueeseen. Helsingin ja Tampereen suurtyössäkäyntialueen aikaetäisyys keskustasta keskustaan on parhaimmillaan 1,5 tuntia. Tampereen ja Seinäjoen suurtyössäkäyntialueen aikaetäisyys keskustasta keskustaan on parhaimmillaan hieman yli tunti.

3.5.1 Helsinki-Tampere suurtyössäkäyntialue

Helsinki-Tampereen suurtyössäkäyntialue kattaa Helsingin, Riihimäen, Hämeenlinnan, Etelä-Pirkanmaan ja Tampereen seutukunnat. Alueen väestöstä 72 prosenttia asuu Helsingin seutukunnassa ja 19 prosenttia Tampereen seutukunnassa. Suurtyössäkäyntialueella asuu 2 122 000 asukasta eli 38,5 prosenttia koko maan väestöstä. Helsinki-Tampere työssäkäyntialueen sisällä asuu 93,7 prosenttia koko kasvukäytävän alueen väestöstä. Alueen sisällä asui noin 947 000 työllistä henkilöä vuonna 2016 eli neljä kymmenestä (41,6 %) koko maan työllisistä ja enemmän kuin yhdeksän kymmenestä (94,6 %) kasvukäytävän alueen työllisistä. Helsinki-Tampere - suurtyössäkäyntialueella sijaitsi yhteensä 692 000 avoimen sektorin työpaikkaa vuonna 2016.

Seuraavassa kartassa on kuvattu Helsinki-Tampereen suurtyössäkäyntialueen ajoaikaetäisyyssvyöhykkeitä Helsingin näkökulmasta. Kartassa kuvataan eri väreillä 60, 90 ja 120 minuutin ajoaikaetäisyys Helsingistä ulospäin, mutta karttagraafissan on näkyvissä myös ajovyöhykkeet muihin ilmansuuntiin. Ajoaikaetäisyys kuvaa keskustan saavutettavuutta tiestöön perustuen, jossa huomioidaan yksityisen ja julkisen liikenteen matkat, ruuhka-ajat ja taajamarajoitteet. **Helsingin tunnin ajoaikaetäisyyssvyöhyke ulottuu lähelle Hämeenlinnaa ja kahden tunnin vyöhyke yltää Tampereelle.** Helsingin tunnin vyöhykkeellä asuu noin 1,6 miljoonaa asukasta ja kahden tunnin vyöhykkeellä noin 3 miljoonaa asukasta. Tampereen näkökulmasta katsottuna tunnin vyöhyke ulottuu Tampereelta Hämeenlinnaan ja kahden tunnin vyöhyke Helsinkiin saakka.



Kuvio 13. Helsingin 60, 90 ja 120 minuutin ajoaikaetäisyyssvyöhykkeet

Helsinki-Tampereen suurtyössäkäyntialueen merkitys koko maalle on huomattava: alueen seuduilla tuotetaan esimerkiksi 47 % BKT:sta ja 59 % tutkimus- ja kehittymenoista. **Alueliikkuvuus on vilkasta Helsinki-Tampere suurtyössäkäyntialueella: 43% kaikista koko maassa tehdyistä kuntarajat ylittävistä muutoista tehdään suurtyössäkäyntialueelle tai -alueelta.** Helsinki-Tampereen työssäkäyntialueelle tehtiin yhteensä 672 000 tulomuuttoa ja työssäkäyntialueelta tehtiin 670 000 lähtömuuttoa. Näistä muutoista neljä viidestä on työssäkäyntialueen seutujen sisäisiä muuttoa ja yksi muutto viidestä ylitti seutujen rajat. Kasvukäytävän ulkopuolelta muutti yhteensä 297 000 henkilöä Helsinki-Tampereen suurtyössäkäyntialueelle 2010-luvulla (näistä 70 % Helsingin seudulle ja 24 % Tampereen seudulle). Helsinki-Tampereen suurtyössäkäyntialueelta muutti pois kasvukäytävän ulkopuolelle yhteensä 245 000 henkilöä 2010-luvulla. Helsinki-Tampereen suurtyössäkäyntialue sai muuttovoittoa yhteensä 54 500 henkilöä vuosien 2010-2017 aikana muusta maasta. **Kasvukäytävälle suuntautuvista tulomuutoista 94 prosenttia kohdistui Helsinki-Tampere suurtyössäkäyntialueelle.**

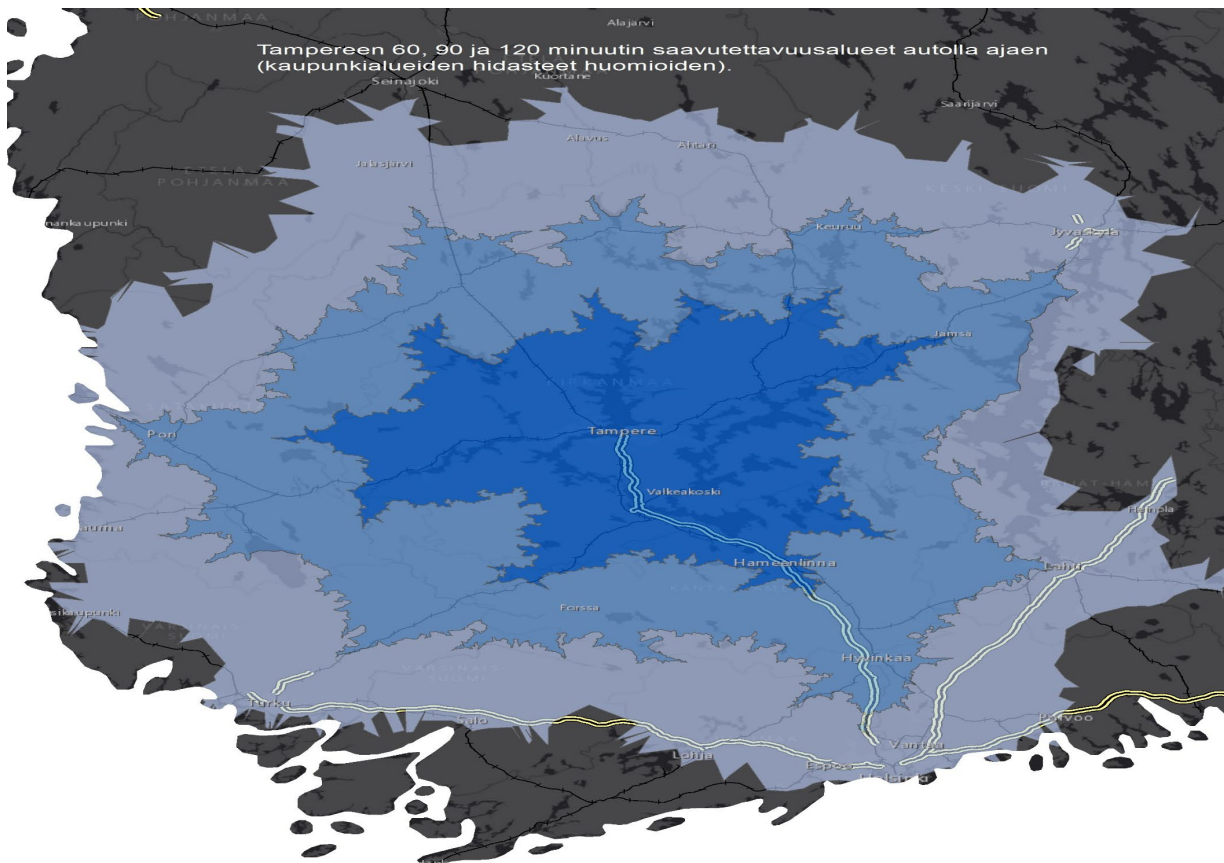
Suurtyössäkäyntialueen pendelöinti on myös vilkasta. Alueella asuvista kotikuntansa ulkopuolella työskentelee 393 000 henkilöä. Suurin osa työssäkävistä pendelöi kuitenkin oman asuinseutunsa sisällä: vain 35 000 pendelöi Helsinki-Tampere suurtyössäkäyntialueella seuturajojen yli (9 % kaikista pendelöivistä). Lisäksi alueella asuvista 28 000 pendelöi Helsinki-Tampere suurtyössäkäyntialueen ulkopuolelle (7 % kaikista pendelöivistä). Alueen sisällä seuturajat ylittävistä pendelöinnistä 47 % kohdistuu Helsingin seutukuntaan, johon pendelöi yhteensä 16 500 henkilöä muilta työssäkäyntialueen seuduilta. Tampereen seudulle taas pendelöi 7 800 henkilöä lähinnä Etelä-Pirkanmaalta ja Helsingistä. Alueella asuvien pendelöitsijöiden lisäksi alueelle pendelöi 53 600 henkilöä suurtyössäkäyntialueen ulkopuolelta, joiden pendelöinnin kohdealue on ensisijaisesti pääkaupunkiseutu tai Tampere.

3.5.2 Tampere-Seinäjoki suurtyössäkäyntialue

Tampere-Seinäjoen suurtyössäkäyntialueella asuu yhteensä 545 000 asukasta. Alue koostuu kolmesta seudusta: Tampereen, Seinäjoen ja Luoteis-Pirkanmaan seutukunnasta. Tampereen seudulla asuu 74 prosenttia, Seinäjoen seudulla 23 % ja Luoteis-Pirkanmaan seudulla 3 % koko suurtyössäkäyntialueen väestöstä. Tampere-Seinäjoki suurtyössäkäyntialue on selvästi Helsinki-Tampere työssäkäyntialuetta pienempi, mutta tästä huolimatta kyseessä on väestöpohjaltaan merkittävän kokoinen työssäkäyntialue, joka kattaa lähes 10 prosenttia koko maan väestöstä.

Tampere-Seinäjoki suurtyössäkäyntialueella asui yhteensä 225 000 työllistä henkilöä vuonna 2016 eli noin joka kymmenes koko maan työllinen henkilö. Tampere-Seinäjoen suurtyössäkäyntialueen osuus koko kasvukäytävän työllisistä on vähän yli viidennes (22,4 %). Alueella sijaitsee myös 159 000 avoimen sektorin työpaikkaa, joka on hieman yli kymmenes koko maan työpaikoista ja 22 prosenttia kasvukäytävän työpaikoista.

Seuraavassa kartassa on kuvattu edellisen kartan tavoin Tampereen kaupungin näkökulmasta 60, 90 ja 120 minuutin ajoaikaetäisyysvyöhyke. Tampereen tunnin vyöhyke ulottuu pohjoiseen suuntaan Ikaalisiin saakka ja kahden tunnin vyöhyke lähelle Seinäjokea. Tampereen tunnin vyöhykkeellä asuu noin 547 000 asukasta ja kahden tunnin vyöhykkeellä noin 3,2 miljoonaa asukasta.



Kuvio 14. Tampereen 60, 90 ja 120 minuutin ajoaikaetäisyysvyöhykkeet

Alueliikkuvuus on määrällisesti Tampere-Seinäjoki suurtyössäkäyntialueella vähäisempää kuin Helsinki-Tampere suurtyössäkäyntialueella. Tampere-Seinäjoki työssäkäyntialueella tehtiin yhteensä 114 000 muuttoa vuosien 2010-2017 aikana. Näistä muutoista yhdeksän kymmenestä tehtiin kuitenkin saman seudun sisällä ja vain yksi kymmenestä muutosta ylitti seutukuntien rajat. Tampere-Seinäjoki suurtyössäkäyntialueelta muutti hieman alle 46 000 henkilöä kasvukäytävän Tampere-Seinäjoki työmarkkina-alueen ulkopuolisille seuduille ja työmarkkina-alueen ulkopuolisilta seuduilta muutti yhteensä 40 800 henkilöä Tampere-Seinäjoki työssäkäyntialueelle. Tampere-Seinäjoki työssäkäyntialue kärsii siis merkittäviä muuttotappiota muille kasvukäytävän seuduille (lähinnä Helsingin seudulle). Lisäksi 93 000 henkilöä muutti kasvukäytävän ulkopuolisesta Suomesta Tampere-Seinäjoen työmarkkina-alueelle, ja Tampere-Seinäjoen työmarkkina-alueelta muutti yhteensä 71 500 henkilöä kasvukäytävän ulkopuolelle. Tampere-Seinäjoen työmarkkina-alue sai merkittäviä muuttovoittoja kasvukäytävän ulkopuolelta, jonka vuoksi koko maan sisäisen muuttoliikkeen netto oli noin +16 300 henkilöä positiivinen Tampere-Seinäjoen työssäkäyntialueelle vuosina 2010-2017.

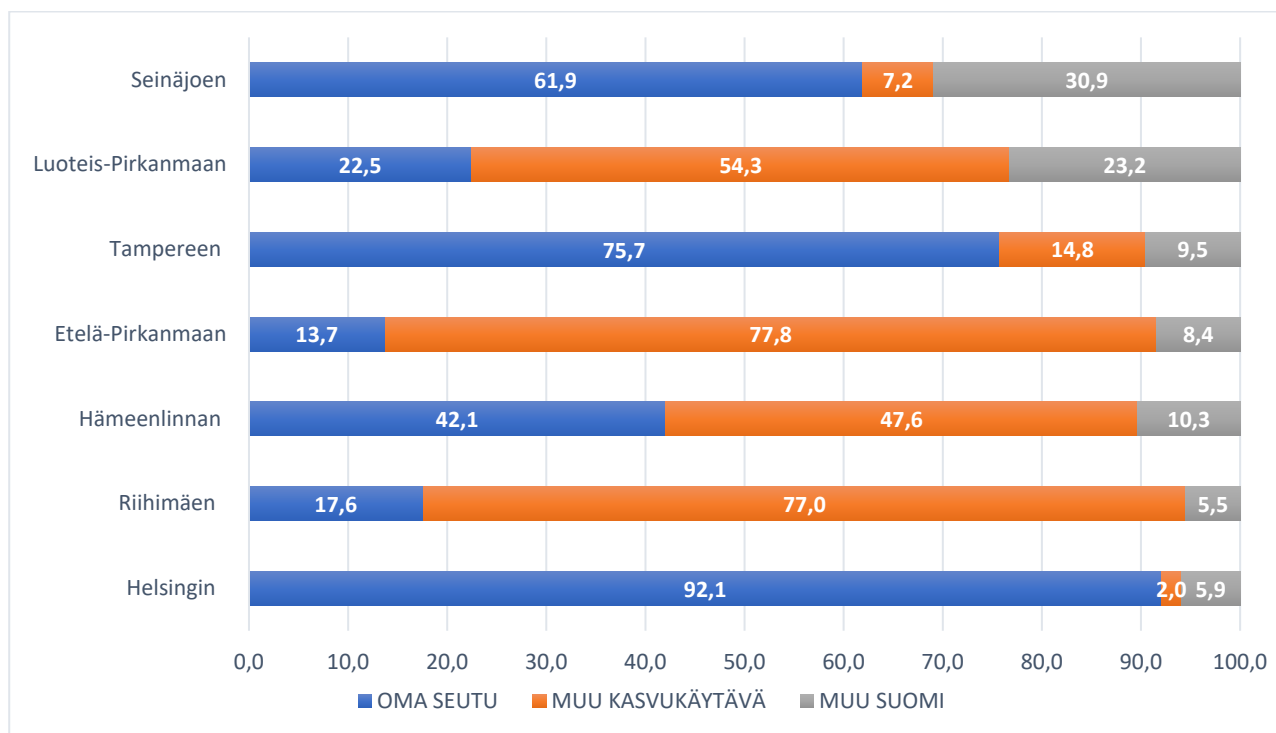
Tampere-Seinäjoen suurtyössäkäyntialueella asuvasta työvoimasta 80 500 työskentelee kotikuntansa ulkopuolella. Seuturajat ylittävä pendelöinti on kuitenkin suhteellisen vähäistä Tampere-Seinäjoki työssäkäyntialueella: vain 2 200 työskentelee työssäkäyntialueella ylittäen seuturajat. Tämä käsittää vain 3% pendelöivästä työvoimasta. Ylivoimaisesti suurin osuus pendelöi oman seutunsa sisällä (72 %). Vain 14 prosenttia pendelöi kasvukäytävän ulkopuolelle ja 12 prosenttia muuhun kasvukäytävän alueelle (lähinnä Tampereelta Helsinkiin). Huomionarvoista on, että Seinäjoen ja Tampereen väliset pendelöintivirrat ovat melko vähäiset: Seinäjoen seudulta pendelöi vain 400 työllistä Tampereen seudulle. Seinäjoen seudulta pendelöidään enemmän Helsingin seudulle kuin Tampereen seudulle.

Seuraavaan koostetaulukoon 3. on ensin kerätty ensin koko kasvukäyväalueen seutujen määrälliset pendelöintitiedot seudun sisällä, seutujen välillä ja muualle maahan. Tämän jälkeen esitetään kuviossa 13., kuinka suuri %-osuus pendelöinnistä suuntautuu jokaisella kasvukäytävän alueella oman seudun sisälle, muihin kasvukäytävän alueen seutuihin ja muualle maahan.

Taulukko 3. Pendelöinti kasvukäytävän alueen sisällä seutujen välillä ja muuhun maahan vuonna 2016

Seutukunta	Helsingin	Hämeen-linnan	Riihimäen	Etelä-Pirkanmaan	Luoteis-Pirkanmaan	Tampereen	Seinäjoen	Muu maa
Helsingin	272484	1153	2117	119	27	2124	340	17586
Riihimäen	7071	1189	1917	8	0	121	9	596
Hämeenlinnan	3666	6003	1699	320	2	1083	25	1475
Etelä-Pirkanmaan	483	679	28	996	6	4435	17	612
Tampereen	5336	1143	163	1951	577	48704	321	6126
Luoteis-Pirkanmaan	61	4	2	6	393	821	55	406
Seinäjoen	600	19	12	10	85	322	8985	4487

Kasvukäytävän alueen pendelöinnin suuntautumisessa oli suuria eroja alueen sisällä. Yli puolet seutujen pendelöinnistä suuntautui oman seudun sisälle kolmella alueella: Helsingin seudulla 92,1 %, Tampereen seudulla 75,7 % ja Seinäjoen seudulla 61,9 %. Vastaavasti yli puolet työssäkäyntivirroista suuntautui oman seudun ulkopuolelle muulle kasvukäytävän alueelle myös kolmella seudulla: Etelä-Pirkanmaan seudulla 77,8 %, Riihimäen seudulla 77 % ja Luoteis-Pirkanmaan seudulla 54,3 % pendelöintivirroista. Oman seudun ja kasvukäytävän alueen ulkopuolelle suuntautui eniten virtoja Seinäjoen ja Luoteis-Pirkanmaan seuduilla: joka kolmas (30,9 %) pendelöitsijä Seinäjoen seudulla ja joka neljäs Luoteis-Pirkanmaan seudulla liikkui muihin Suomen kuntiin.



Kuvio 15. Kasvukäytävän alueen pendelöinnin (%-osuus) suuntautuminen oman seudun sisälle, muualle kasvukäytävän alueella ja muualle maahan

4. TUTKIMUSAINEISTOT JA ALUELIKKUVUUDEN ERILLISAINEISTOJEN TULOKSET

4.1 TUTKIMUSAINEISTOT

Suomen kasvukäytävän alueiikkuvuustutkimuksen empiirisen tutkimusaineiston muodostavat Tilastokeskuksen maksuttomien ja maksullisten tietokantojen lisäksi muuttoliikettä ja pendelöintiä koskevat erillisaineistot ja Telian mobiilipaikkannukseen perustuvat tulokset Helsingin-Seinäjoen välisellä alueella. Esiselvityksen aikana kartoitettiin alueiikkuvuuteen suoraan ja epäsuoraan liittyvät kansalliset tietovarannot, jotka liittyivät maksuttomiin ja maksullisiin tilastoihin, tietokantoihin ja -rekistereihin, avoimeen dataan perustuviin paikkatietovarantoihin, kyselyihin, barometreihin ja haastatteluaineistoihin sekä maksullisiin paikannustietoihin perustuviin aineistoihin.

4.1.1 Pendelöintiin liittyvä aineistot

Pendelöinnin eli työssäkäynnin osalta käytettävissä olevat tietovarannot rajoittuvat pääosin Tilastokeskuksen työssäkäyntitilastoon. Työssäkäyntitilasto on luonteeltaan niin sanottu vuositilasto, joka tuottaa alueittaista tietoa väestön taloudellisesta toiminnasta ja työssäkäynnistä. Lisäksi pendelöinnistä on mahdollista saada vertailukelpoista tietoa Tilastokeskuksen erillisaineistojen ja -selvitysten avulla sekä muiden toimijoiden, kuten Suomen ympäristökeskuksen tai HSY:n tuottamista erillisselvityksistä. Tilastokeskuksella on käytettävissä vuoden 2016 pendelöintitiedot. Pendelöinnin määrälliset tiedot liittyvät sisään-, ulos- ja nettopendelöintiin eri aluetasolla ja eri aluetasojen välillä. Pendelöijien määrää voidaan verrata myös omassa asuinkunnassa työskenteleviin. Pendelöijää koskeva laadullinen tieto liittyy pendelöijien laadullisiin ominaisuuksiin, kuten sukupuoleen, ikään, koulutukseen, työmarkkina-asemaan, työnantajasektoriin ja toimialaan, tulorakenteeseen ja keskimääräisiin tuloihin. Tilastokeskus tuottaa paikkatietoon perustuvaa dataa työmatkojen keskimääräisestä pituudesta alueittain sekä kaupunki- ja maaseutualueiden osalta. Tässä tutkimuksessa hyödynnetään Tilastokeskuksen työssäkäyntitietojen lisäksi erillisaineistoa, joka pitää sisällään kasvukäytävän alueen pendelöintiin ja pendelöijien laadullisiin ominaisuuksiin liittyvää tilastotietoa vuosien 2009 ja 2016 osalta.

Pendelöinnin erillisaineiston avulla päästään kiinni kasvukäytävän alueen pendelöivien henkilöiden määrään työssäkäyntialueittain ja asuinkunnittain. Lisäksi aineistossa on jaoteltu erikseen pendelöijät koulutuksen, sukupuolen, iän, toimialan ja tulojen mukaan. Koulutus on jaettu neljään luokkaan korkeimman suoritettun koulutuksen mukaan: perusasteen suorittaneet, keskiasteen suorittaneet, alemman korkea-asteen suorittaneet sekä ylemmän korkea-asteen suorittaneet. Sukupuolen perusteella pendelöitsijät on jaettu miehiin ja naisiin. Iän perusteella pendelöitsijät on jaettu neljään ikäluokkaan: alle 30-vuotiaat, 30-39 -vuotiaat, 40-49 -vuotiaat ja yli 50-vuotiaat. Toimialajako perustuu Tilastokeskuksen vuoden toimialaluokitukseen (TOL 2008), jossa toimialat on jaettu yhteensä 22 luokkaan. Tulojen perusteella pendelöitsijät on jaettu viiteen luokkaan: alle 12 000 euroa, 12 000- 21 999 euroa, 22 000-31 999 euroa, 32 000-41 999 euroa ja yli 42 000 euroa vuodessa ansaitseviin. Pendelöintiaineiston heikkoutena on, että alle viiden tapauksen määrät ovat salassapidonalaisia eikä niitä ole merkitty tutkimusaineistoon. Lisäksi aineiston tuloksiin liittyvissä tulkinnoissa on hyvä kiinnittää huomiota siihen, että osa pendelöitsijöistä ei liiku päivittäin kodin ja työpaikan välillä, vaan etätyö ja pendelöinti saattaa vaihdella viikoittain.

4.1.2 Muuttoliikkeeseen liittyvät aineistot

Muuttoliikkeestä on saatavissa monipuolisesti tilastollista ja laadullista tietoa. Muuttoliikettä koskeva määrällinen tieto liittyy ensisijaisesti muuttojen määrään ja muuttojen suuntautumiseen eri aluetasolla ja eri aluetasojen välillä. Muuttajia koskeva laadullinen tieto liittyy ensisijaisesti muuttajien laadullisiin ominaisuuksiin, kuten sukupuoleen, ikään, koulutukseen, työmarkkina-asemaan, työnantajasektoriin ja toimialaan, tulorakenteeseen, keskimääräisiin tuloihin ja tulokertymään. Muuttoliikettä ja muuttajia koskevaa laadullista tietoa muuttomotiiveista, muuttohalukkuudesta, paikan valintaan liittyvistä tekijöistä on saatavissa erilaisista haastattelu- ja barometriaineistoista, mutta tieto on luonteeltaan täydentävää eikä suoraan yleistettävissä. Muuttoliikettä koskevaa tietoa voidaan esittää Suomen kasvukäytävän alueella sekä hallinnollisella tasolla (maakunta-, seutukunta- ja

kuntajako) että toiminnallisella tasolla (paikkatiedon avulla esim. ruutuaineisto 250 x 250 metriä, 1 km x 1 km, 5 km x 5 km tai 10 km x 10 km). Tässä tutkimuksessa hyödynnetään Tilastokeskuksen maksuttomien ja maksullisen tietokantojen lisäksi lisäksi erillisaineistoa, joka pitää sisällään kasvukäytävän alueen muuttoliikkeeseen ja muuttajien laadullisiin ominaisuuksiin liittyvää tilastotietoa.

Kasvukäytävän alueen muuttoliikettä tarkastellaan muuttoliikkeen määrän ja muuttoliikkeen suuntien lisäksi tarkastelemalla muuttajien laadullisia ominaisuuksia, kuten muuttajien ikärakennetta, sukupuolta, koulutusta, tulotasoa ja työmarkkina-asemaa. Analyysiin on otettu kaikkien Suomen kuntien (1.1.2018 alueluokituksen mukaan) välinen tulo- ja lähtömuutto vuosien 2015-2017 välisenä aikana. Muuttoliikkeestä on eritelty kasvukäytävän radanvarren kuntien välinen muuttoliike, kasvukäytävän lähialueen muuttoliike (tällä tarkoitetaan radanvarren kuntia ympäröiviä virallisia seutukuntia) sekä muusta maasta kasvukäytävälle tuleva muutto ja muuhun maahan kohdistuva muutto.

Muuttajien ikärakennetta tarkastellaan käyttämällä Tilastokeskuksen väestötilastopalvelun ikärakennepereusteista tilastoa, josta selviää tulo- ja lähtömuutto suunnan mukaan kunnittain vuosilta 2015-2017. Kuntajako on muutettu vastaamaan vuoden 2018 kuntajakoa takautuvasti. Muuttoliikkeestä on eritelty kasvukäytävän alueen kuntien välinen muuttoliike, kasvukäytävän lähialueen muuttoliike sekä muusta maasta kasvukäytävälle tuleva muutto ja muuhun maahan kohdistuva muutto. Muuttajat on luokiteltu iän mukaan kuuteen ikäluokkaan: alle 15-vuotiaat, 15-34 -vuotiaat, 35-44 -vuotiaat, 45-55 -vuotiaat, 55-64 -vuotiaat ja yli 65-vuotiaat. Muuttajat on jaettu työmarkkina-aseman tai pääasiallisen toiminnan mukaan myös kuuteen ryhmään: työllisiin, työttömiin työnhakijoihin, opiskelijoihin, alle 15-vuotiaisiin lapsiin, eläkeläisiin ja työvoiman ulkopuolella oleviin.

4.1.3 Työasialiikkuvuuteen liittyvät aineistot

Työasialiikkuvuutta koskevat tietovarannot liittyvät käytännössä vain tehtyihin yrityskyselyihin, joiden pohjalta on tehty arvioita työasialiikkuvuuden määrästä Helsingin ja Turun sekä Helsingin ja Tampereen välisellä käytävällä.

Tulosten yhteydessä on tiiviisti referoitu työasialiikkuvuuteen liittyvät yrityskyselyt, joiden tulokset ovat yleistettävissä laajemmin Suomen kasvukäytävän osalta.

4.1.4 Mobiilipaikannukseen liittyvä täydentävä aineisto

Telia on kehittänyt mobiilipaikannukseen perustuvan Crowd Insights -menetelmän liikkumisen analysoimiseen. Menetelmä tarjoaa tietoa ihmisjoukkojen liikkumisesta, joka perustuu matkapuhelinverkoista (Telian) saatuihin anonymisoiuihin ja aggregoituuihin välitystietoihin. Suomen kasvukäytävän alueliikkuvuustutkimuksen osalta sovellettavissa olevat menetelmät liittyvät niin sanottujen matka-, ihmisvirta- ja sijaintianalyysin soveltavaan yhdistämiseen, jotka täydentävät ja monipuolistavat Tilastokeskuksen muuttoliike- ja pendelöintiaineistojen tuloksia. Matka-analyysin (Journey Analysis) eli lähtömääränpäätietojen kautta voidaan osoittaa, mistä ihmiset tulevat, mihin he menevät, kuinka ja milloin he liikkuvat. Ihmisvirta-analyysin (Footfall analysis) avulla analysoidaan ihmisvirtojen liikkumista valituissa solmupisteissä (esimerkiksi asemat, kauppakeskukset, määrätty tie- tai rataosuudet). Analyysin avulla päästään kiinni ihmisvirtojen liikkeeseen tietynä ajankohtana tietyssä paikassa. Sijaintianalyysin (Activity Analysis) avulla päästään kiinni ihmisvirtojen määrään tietynä ajankohtana tietyssä paikassa. Tässä yhteydessä on hyödynnetty erityisesti niin sanottua lähtöpiste-määränpäämatriisia (origin-destination matrix, ODM): näin päästään kiinni kuntien väliseen liikkumiseen eli mistä ihmisjoukot tulevat (lähtöpiste) ja minne ne menevät (määränpää). Paikannustietojen avulla päästään rajallisesti kiinni liikkujavirtojen sosiodemografiseen profiiliin. Mobiilipaikannuksen välineitä on käytetty täydentävänä aineistona muuttoliikkeeseen ja pendelöintiin liittyvien erillisaineistojen ohella.

4.2 PENDELÖINTIIN LIITTYVÄT TULOKSET

Pendelöinnillä tarkoitetaan kotimaisessa kirjallisuudessa yli kuntarajojen tapahtuvaa työssäkäyntiä ja kansainvälisessä kirjallisuudessa kaikkeen työpaikalle kohdistuvaan matkustamiseen riippumatta kuntarajoista (commuting). Kodin ja työpaikan välillä pendelöijien määrä on kasvanut tasaisesti vuoden 1987 jälkeen. Tilastokeskuksen pendelöintiin liittyvien tilastojen mukaan noin joka kolmas (34,1 %) työllisistä pendelöi päivittäin kodin ja työpaikan välillä.

Pendelöinnin merkityksen kasvua kuvaa kehityksen vertaaminen yhden sukupolven aikana eli vuosien 1987-2016 välillä. Vuonna 1987 pendelöi noin 448 000 työllistä (19,8 %), vuonna 2000 noin 611 000 työllistä (23,4 %) ja vuoden 2016 lopussa jo 776 000 työllistä (34,1 %). Pendelöijien määrä on kasvanut käytännössä kaikissa kunnissa, ja joka kolmannessa kunnassa pendelöijien määrä jopa kaksinkertaistui vuosien 1987-2016 välisenä aikana.

Pendelöinti tapahtuu pääosin suurten työssäkäyntialueiden sisällä tai työssäkäyntialueiden välillä.

Keskimääräinen työmatka oli 14,1 km vuoden 2015 lopussa. Työmatka kuvaa kodin ja työpaikan välistä etäisyyttä linnuntietä pitkin mitattuna. Työmatkojen keskiarvoa laskettaessa ei ole huomioitu yli 200 kilometrin etäisyyksiä. Työssäkäynnin eli pendelöinnin tasaisen kasvun taustalla on useita tekijöitä. **Pendelöinnin osuuden kasvua selittävät sekä elinkeino- ja toimialarakenteen muutokset että liikenneyhteyksien ja liikkuvuuden helpottuminen.** Työllisten työpaikka ei ole enää välttämättä omassa kylässä tai kaupungissa.

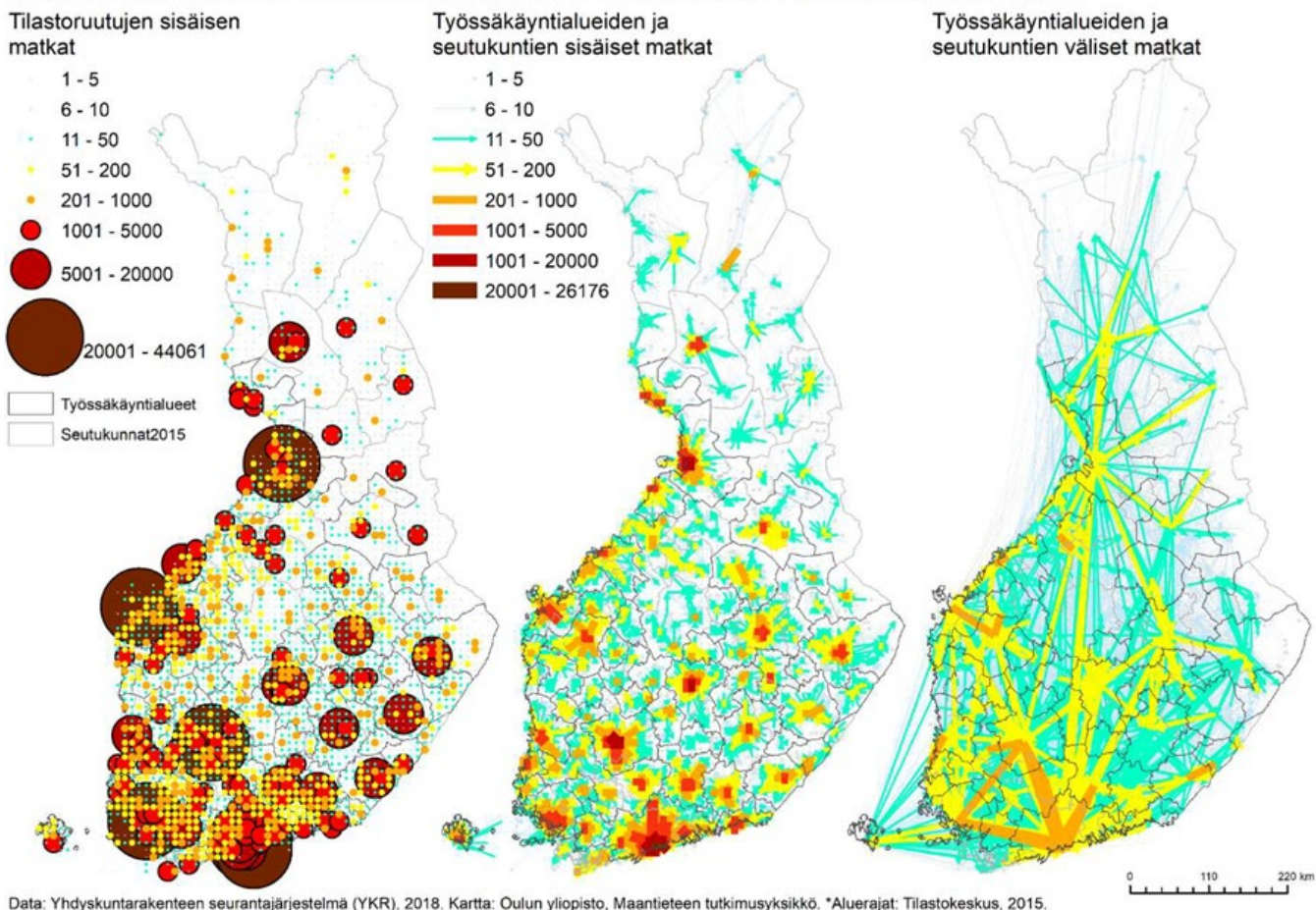
Pendelöinti on lisääntynyt erityisesti asiantuntija-ammateissa sekä osaamis- ja tietointensiivisten toimialojen keskittyessä suurimpiin kaupunkeihin tai niiden läheisyyteen. Varsinkin henkilöliiketeen ratojen varrella olevilta paikkakunnilta pendelöidään runsaasti työpaikkakeskittymiin. Pendelöinnin suuntautuminen kaupunkeihin ja keskuksiin näkyy erityisesti silloin, kun tarkastellaan työssäkäyntiä eri kuntatyyppien välillä. Tilastokeskuksen kehittämä tilastollinen kuntaryhmitys kuvaa kunnan kaupunkimaisuutta ryhmittelemällä kunnat taajamaväestön osuuden ja suurimman taajaman väkiluvun perusteella kaupunkimaisiin, taajaan asuttuihin ja maaseutumaisiin kuntiin. **Vuonna 2010 lähes 95 prosenttia kaupunkimaisten kuntien työllisistä ja 34 prosenttia taajaan asuttujen kuntien työllisistä kävi töissä kaupunkimaisissa kunnissa.** Sen sijaan pendelöinti kaupunkimaisista kunnista maaseutumaisiin kuntiin oli vähäistä eli jäi vain noin kahden prosentin luokkaan. (mm. Huhta & Pyykkönen 2013; Tilastokeskus 2017)

Liikenneyhteyksien kehittyminen nopeutuminen ja sujuvoituminen kasvavien alueiden sisällä ja välillä on lyhentänyt entisestään paikkojen välistä aikaetäisyyttä. **Liikenneyhteyksien kehittyminen on luonut suotuisat edellytykset liikkuvuuden lisääntymiselle.** Liikennejärjestelmän tiheys ja tehokkuus vaikuttavat oleellisesti toteutuvaan pendelöintiin (esim. Andersson ym. 2005). Esimerkiksi ylikunnallisen ja -seudullisen työssäkäynnin merkitys kasvukäytän muodostamalla liikennekäytävällä on 2000-luvulla kasvanut. Elinkeinotoiminnan ja työvoiman erikoistuminen koulutuksen ja osaamisen suhteen sekä kotitalouksien arvostukset ja mieltymykset asuinpaikan valinnassa johtavat siihen, että työllisten henkilöiden työpaikka ja asuinpaikka voivat usein sijaita etäällä toisistaan.

PTT:n monipaikkaisuus -tutkimuksessa (2019) on analysoitu yhdyskuntarakenteen seurantarjestelmän (YKR) avulla paikkatietoperusteisesti työmatkoja asuin- ja sijaitipaikkakunnan mukaan. **YKR-aineiston ruututietojen perusteella voidaan todentaa, että työmatkojen pituus on kasvanut vuodesta 1990 alkaen.** Muutos on ollut dynaamisinta voimakkaan talouskasvun vallitessa 1995-2005. Vuonna 2015 puolet (50,7 %) työmatkoista tehtiin kuuden kilometrin etäisyydelle kotoa ja noin joka viides työpaikka oli kodin lähiympäristössä (8,3 %). Yli 100 km:n etäisyydelle työmatkoista suuntautui vain 3,6 % matkoista. **Pisimmät työmatkat ovat erityisesti kaupungin läheisellä maaseudulla sekä myös kaupungin kehysalueella, mistä pendelöidään paljon keskusta-alueille.** Kun tarkastellaan yli 100 km pitkien työmatkojen osuutta, eli potentiaalisesti monipaikkaisia työntekijöitä, kaupunkien keskustat nousevat esiin.

Kuviossa 16. esitetään työmatkojen suuntautuminen ja virtojen suhteelliset volyymit Suomessa paikallisella, alueellisella ja alueiden välisellä tasolla. Kuviosta käy hyvin ilmi, että sisäiset työmatkat ovat volyymiltaan selvästi voimakkaimmat, koska työpaikat ja väestö ovat keskittyneet suurimmille kaupunkiseuduille ja seutukaupunkeihin. Työssäkäyntialueiden ja seutukuntien sisäiset työmatkat kohdentuvat paikallisiin keskuksiin. **Työssäkäyntialueiden ja seutukuntien väliset työssäkäyntivirrät osoittavat merkittäviä alueellisia eroja, vaikkakin maakunta- ja seutukuntakeskuksia ympäröivät virrat sekä Uudenmaan kansallinen kytkeytyneisyys dominoivat karttaa.** Myös Tampereen, Turun sekä Lahden ja Helsingin välillä on vahvat työmatkavirrät. Läntisen Suomen (Turku-Tampere-Seinäjoki-Kokkola-Vaasa) pienempienkin paikkakuntien tiivis verkottuneisuus työmatkojen suhteen poikkeaa selvästi itäisen Suomen kaupunkien välille keskittyviin yhteyksiin (Mikkeli-Varkaus-Kuopio).

Työmatkat aggregoituina 10×10 km tilastoruuduittain asuin- ja työpaikan sijainnin mukaan vuonna 2015



Kuvio 16. Pendelöinti YKR-ruutuaineiston mukaan asuin- ja työpaikan sijainnin mukaan vuonna

Pendelöinti on muuttoliikkeen tavoin valikoivaa, sillä pendelöijissä ovat ylliedustettuja ryhmän kokoon nähden miehet, perheelliset, 35-44-vuotiaat, koulutetut ja keski- ja hyvätuloiset henkilöt (enemmän Huhta & Pyykkönen 2013).

Pendelöijien sukupuolen välillä on eroa: miehet pendelöivät useammin kuin naiset (55 %/45 %). Työllisistä miehistä kävi töissä yli kuntarajojen 36 prosenttia ja naisista noin 29 prosenttia. Kaikista pendelöijistä miesten osuus oli 55 prosenttia, vaikka heidän osuutensa kaikista työllisistä oli 50 prosenttia. Muualla kuin asuinkunnassaan työssäkäyvistä miehistä 76 prosentilla on nimissään henkilöauto. Vastaava osuus pendelöivillä naisilla oli 50 prosenttia.

Perheelliset pendelöivät perheettömiä useammin. Perheellisistä miehistä pendelöi 38 prosenttia, kun taas perheisiin kuulumattomista miehistä oman kunnan ulkopuolella töissä kävi 32 prosenttia. Naisilla vastaavat osuudet olivat perheellisillä 30 prosenttia ja perheettömillä 25 prosenttia. Yhden lapsen vanhemmat pendelöivät hieman enemmän kuin lapsettomat tai kahden tai useamman lapsen vanhemmat.

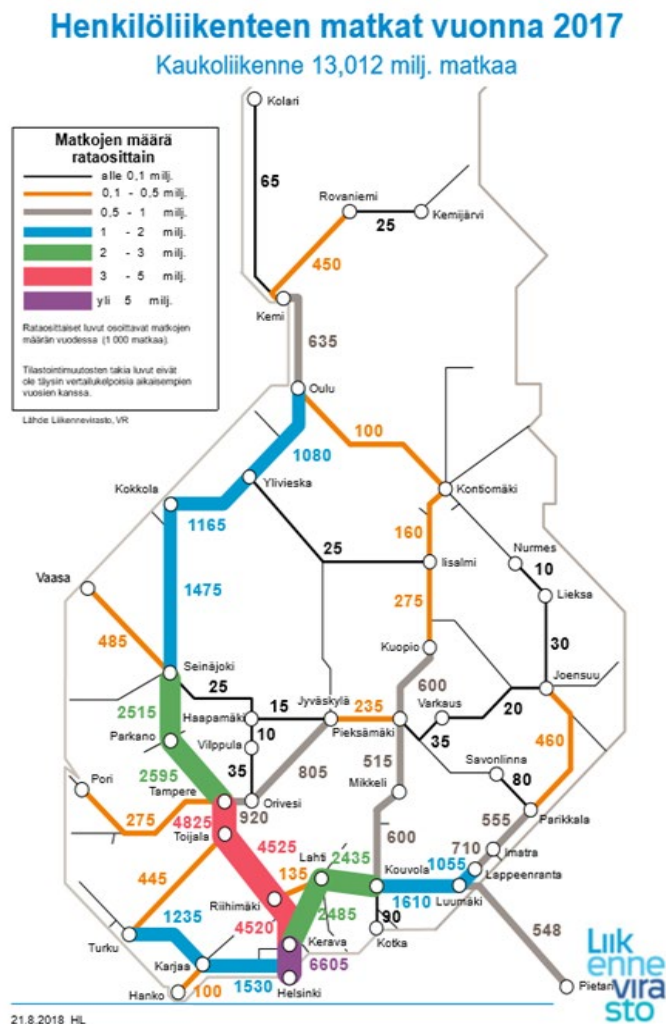
Pendelöinti on ikäryhmittäin tarkasteltuna valikoivaa. Yli seitsemän kymmenestä (73,7 %) pendelöijästä on iältään 25-54 -vuotias. Pendelöijä on suhteellisesti eniten 35-44 -vuotiaissa (25,9 %), 45-54 -vuotiaissa (25,3 %) ja 25-34 -vuotiaissa (22,6 %). Pendelöinti on vähäisintä työikäisistä 55-64 -vuotiaiden (16,8 %) ja 18-24 -vuotiaiden nuorten (8,4 %) ikäryhmässä.

Koulutustaso lisää pendelöintialttiutta. Lähes joka toinen (46,5 %) pendelöijä on suorittanut korkea-asteen tutkinnon. Pendelöijistä keskiasteen tutkinnon oli suorittanut 43 % ja perusasteen tutkinnon 10,5 %. Omassa asuinkunnassaan työskentelevistä korkea-asteen tutkinnon oli suorittanut 39,3 %. Pendelöinti oli yleisempää valtionhallinnossa kuin yrityssectorilla

Pendelöijien tulot ovat keskimäärin noin viidenneksen korkeammat kuin asuinkunnassaan pysyvästi työskentelevien. Vuonna 2010 pendelöivien työllisten keskimääräiset valtionveronalaiset tulot (39 000 euroa), olivat 18 prosenttia suuremmat kuin asuinkunnassaan työssäkäyvien tulot. Luvuista voi päätellä, että paremmin palkatun työn takia ollaan valmiita lähtemään töihin entistä kauemmaksi. Suuremmat tulot lisäävät muuttoahtiututta ja -halukkuutta.

Alueellisesti tarkasteltuna Manner-Suomessa suurin pendelöijien osuus oli Kanta-Hämeessä, jossa 43 prosenttia maakunnassa asuvista työllisistä työskenteli asuinkuntansa ulkopuolella. Uudellamaalla pendelöijien osuus oli 41 prosenttia. Asuinkuntansa ulkopuolella työssäkäyvien osuus jäi alle 20 prosentin Etelä-Savon, Lapin, Keski-Pohjanmaan ja Kainuun maakunnissa. Maakunnista Kanta-Hämeessä asuvilla keskimääräinen työmatka oli pisin (18,8 kilometriä) ja lyhin Pohjanmaalla (10,6 kilometriä) vuonna 2015.

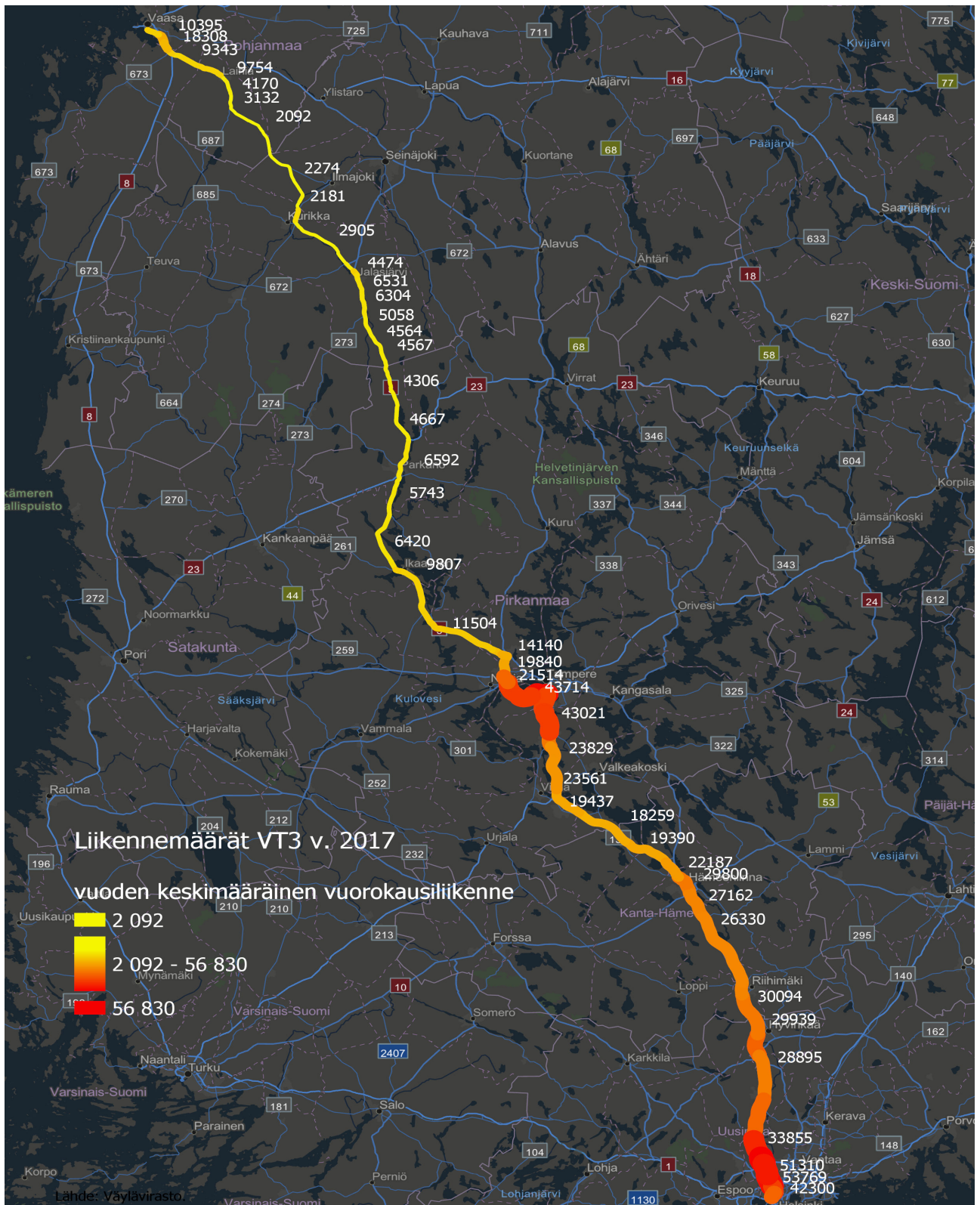
Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-Seinäjoki -kasvukäytävän pendelöinti näkyy suurina liikennemäärinä sekä pääradalla että valtatiellä 3. Helsingin ja Seinäjoen välillä tehdään vuosittain yhteensä noin 6-7 miljoonaa henkilöliikenteen kaukoliikenteen matkaa junalla (kuvio 15). Helsingin ja Tampereen välinen liikennekäytävä on matkustajamäärältään vilkkain väli koko maan rataverkostossa. Matkustajamäärät ovat kasvaneet edelleen merkittävästi vuosien 2015-2017 välisenä aikana.



Kuvio 17. Henkilöliikenteen matkat vuonna 2017

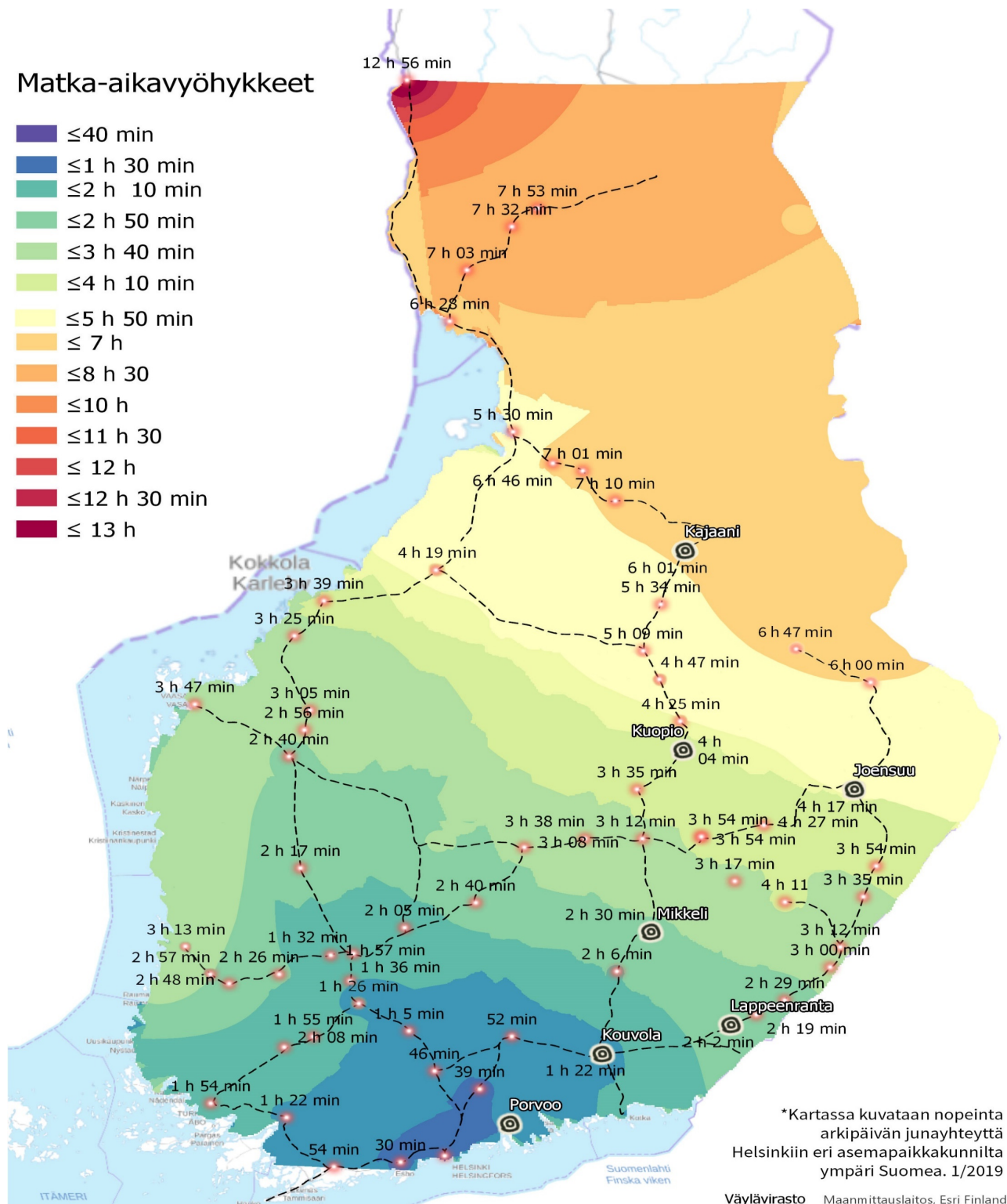
Päärata ja valtatie 3 muodostavat liikennekäytävän materiaalisien rungon, jossa väylät kulkevat lähellä toisiaan. Valtatie 3 ulottuu Helsingistä Vaasaan. VT 3 kuuluu maanteiden niin sanottujen pääväylien lukuun ottamatta väliä Jalasjärvi-Laihia. Pääväylien raja-arvona pidetään henkilöautoliikenteen vuorokausiliikenteessä vähintään 6000 henkilöautoa ja raskaassa liikenteessä vähintään 600 autoa vuorokaudessa. Linja-autoilla tehtyjen matkustajien määrä ei ole tiedossa. **Jos tarkastellaan keskimääräisen vuorokausiliikenteen määriä valtatie 3:lla, tehdään pelkästään**

Helsingin ja Tampereen välillä yli 12 miljoonaa matkaa autolla. Kuviossa 15. on esitetty keskimääräinen vuorokausiliikenne VT 3:lla Helsingin ja Tampereen sekä Tampereen ja Vaasan välillä. Suurimmat liikennemäärät ovat Helsingin ja Tampereen ulosmenoväylillä sekä ylipäätään Helsingin ja Tampereen välisellä valtatieosuudella.



Kuvio 18. Valtatie 3:n vuorokausiliikenne vuonna 2017

Kasvukäytävän alueen hyvä liikkuvuus perustuu pääraatan perustuvaan sijaintietuun, joka tulee hyvin näkyviin, kun tarkastellaan eri asemapaikkakuntien aikaetäisyyttä vyöhykkeittäin ja minuutteina arkipäivänä suhteessa Helsinkiin.

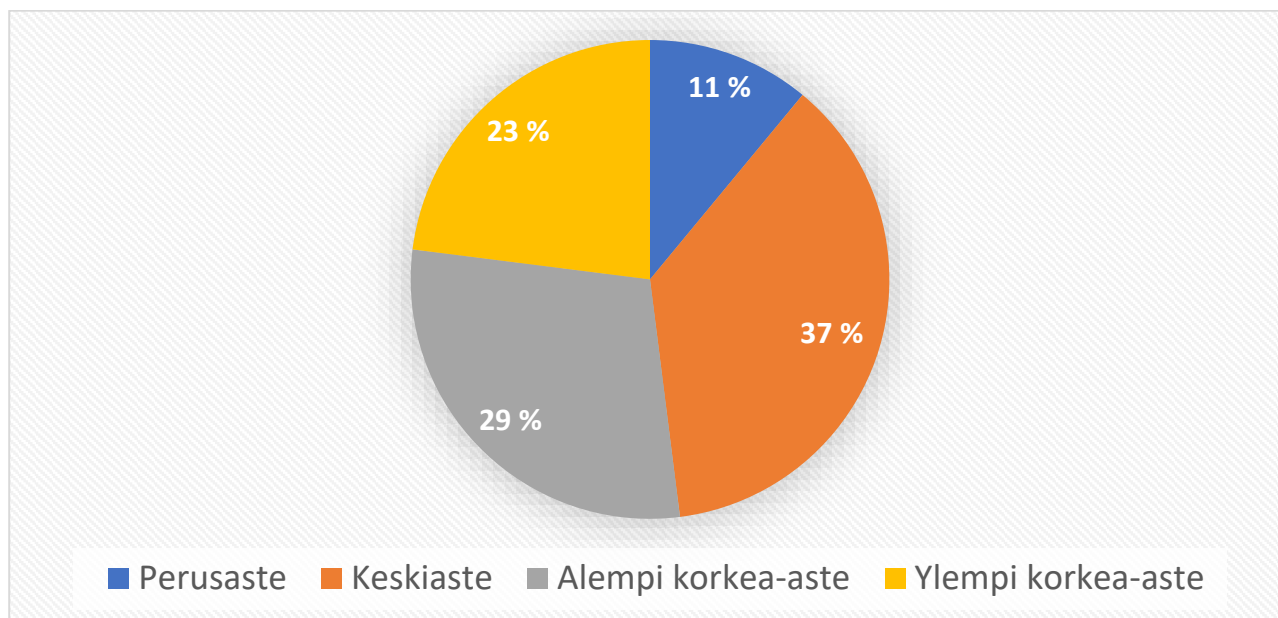


Kuvio 19. Henkilöjunaliikenteen asemapaikkakuntien nopein arkipäivän aikaetäisyys suhteessa Helsinkiin

Seuraavissa alaluvuissa tarkastellaan kasvukäytävän alueen pendelöintiä yleisesti sekä erikseen koulutuksen, sukupuolen, iän, työllisten toimialan ja tulojen mukaan.

4.2.1 Pendelöinti koulutuksen mukaan

Tutkimuskirjallisuuden perusteella koulutus on yksi keskeisimpiä pendelöintialttiutta lisäävistä tekijöistä. Kasvukäytävän alueella pendelöivistä 11 prosenttia oli perusasteen, 37 prosenttia toisen asteen, 29 prosenttia alemman korkea-asteen ja 23 prosenttia ylemmän korkea-asteen suorittaneita. **Korkea-asteen suorittaneiden pendelöitsijöiden osuus oli hieman yli puolet (52 %) kasvukäytävän alueella: osuus on huomattavasti suurempi kuin alueella asuvien korkea-asteen suorittaneiden osuus koko alueen väestöstä.** Kasvukäytävän sisällä tai kasvukäytävän ulkopuolelle pendelöivien koulutusrakenteet eivät eronneet merkittävästi toisistaan.



Kuvio 20. Kasvukäytävän alueella pendelöivien koulutusaste vuonna 2016

Muualta maasta kasvukäytävälle pendelöivien koulutusrakenne oli vastaava kuin kasvukäytävän sisällä pendelöivillä: 52 prosenttia kasvukäytävän ulkopuolelta kasvukäytävälle pendelöivistä oli korkeakoulutettuja. Kasvukäytävän ulkopuolelle pendelöivistä hieman pienempi osuus oli korkeakoulutettuja (45 %). **Ero on erityisen suuri ylemmän korkea-asteen suorittaneiden ryhmässä: kasvukäytävälle pendelöivistä kasvukäytävän ulkopuolella asuvista lähes joka neljännellä oli ylempi korkeakoulututkinto, mutta kasvukäytävän ulkopuolelle pendelöivistä vain joka viidennellä on ylempi korkeakoulututkinto.** Kasvukäytävän ulkopuolella pendelöivistä huomattavasti suurempi osuus oli taas keskiasteen suorittaneita: perusasteen suorittaneiden osuudet olivat lähes vastaavat. Erot liittyvät oletettavasti alueiden toisistaan poikkeavaan elinkeino- ja toimialarakenteeseen: etenkin Helsingin ja Tampereen seutujen keskuskaupunkeihin on keskittynyt runsaasti tietoon, osaamiseen ja asiantuntijuuteen perustuvia työpaikkoja, jotka houkuttelevat ylemmän korkeakoulututkinnon suorittaneita sekä kasvukäytävän alueelta että sen ulkopuolelta.

Kasvukäytävän kuntien pendelöintivirtojen välillä oli suuria eroja koulutusrakenteissa. Erot ääripäiden välillä olivat suuret: Espoossa asuvista pendelöitsijöistä 61 prosenttia oli korkeakoulutettuja, kun taas esimerkiksi Lopella asuvista pendelöitsijöistä vain 34 prosenttia oli korkeakoulutettuja. **Korkeakoulutettujen osuus pendelöitsijöistä oli korkein Helsingin ja Tampereen kehysalueella.** Keskuskaupungeista pendelöivien korkeakoulutettujen osuus oli kohtuullisen korkea. Korkeakoulutettujen osuudet pendelöivistä olivat alhaisimmat kasvukäytävän keskuskaupunkien ulkopuolella Lopella, Hausjärvellä, Hämeenkyrössä ja Janakkalassa.

Vastaavat erot olivat nähtävissä kasvukäytävän kuntiin kohdistuvissa pendelöintivirroissa. **Korkeakoulutettujen osuus oli korkein suuriin kaupunkeihin kohdistuvissa pendelöintivirroissa: Espooseen pendelöivistä korkeakoulutettuja oli 57 %, Helsinkiin 56 % ja Tampereelle 54 %.** Vantaalle ja Seinäjoelle pendelöivistä korkeakoulutettujen osuus oli alhaisempi: Seinäjoelle pendelöivistä 45% oli korkeakoulutettuja ja Vantaalle pendelöivistä 44 prosenttia. Korkeakoulutettujen osuudet pendelöitsijöistä olivat alhaisimmat alueen pienemmissä kunnissa, kuten Lopella 27 %, Hausjärvellä 31% sekä kehyskuntien osalta Lempäälässä 34 % ja Kangasalalla 35 %. Eri suuntiin kohdistuvissa

pendellivirroissa on mielenkiintoisia eroja etenkin kehyskunnissa, sillä kehysalueella lukuun ottamatta Vantaata ja Espoota ulospendelöivissä korkeakoulutetut olivat yliedustettuina, kun taas kehyskuntiin pendelöivissä korkeakoulutetut ovat aliedustettuina. Suurissa kaupungeissa sekä pienissä kunnissa sisään- ja ulospendelöivien koulutusrakenteet ovat vastaavat.

Kasvukäytävän kuntien väestön koulutusrakenteet eroavat kuitenkin huomattavasti toisistaan: Lopissa työllisistä 30 prosenttia on korkeakoulutettuja, kun taas Espoossa korkeakoulutettujen osuus kaikista työllistä on 56 prosenttia. Tämän vuoksi on mielekästä tarkastella pendelöintiasteita koulutuksen mukaan, jolloin saadaan selville se, kuinka suuri osuus tietyn koulutusasteen suorittaneista ylipäättään pendelöi. Erot pendelöintiasteissa koulutusluokittain ovat kohtuullisen suuret: kasvukäytävällä asuvien korkea-asteen suorittaneiden pendelöintiaste oli 6 prosenttiyksikköä korkeampi kuin vain perusasteen suorittaneiden pendelöintiaste ja 5 prosenttiyksikköä korkeampi kuin keskiasteen suorittaneiden pendelöintiaste.

Käytännössä kaikissa alueen kunnissa korkea-asteen suorittaneiden pendelöintiaste oli korkeampi kuin muiden koulutustason suorittaneiden pendelöintiaste. Tästä huolimatta koulutusasteittaisissa pendelöintiasteissa erottuu kaksi ryhmää: keskuskaupungit ja kehyskunnat. **Keskuskaupungeissa koulutusryhmittäisten pendelöintiasteiden erot ovat vähäisiä, mutta kehyskunnissa koulutusryhmittäiset pendelöintiasteet eroavat huomattavan paljon toisistaan.** Esimerkiksi Tampereen kaupungin korkea-asteen suorittaneiden pendelöintiaste on vain 2 prosenttia korkeampi kuin vain perusasteen suorittaneiden, kun taas Lempäälässä korkea-asteen suorittaneiden pendelöintiaste oli 28 prosenttia korkeampi kuin vain perusasteen suorittaneiden. Korkeakoulutettujen pendelöintiasteet olivat korkeita etenkin kehyskunnissa: esimerkiksi Pirkkalan alemman korkea-asteen suorittaneista pendelöi 79 prosenttia ja ylemmän korkea-asteen suorittaneista 85 prosenttia. Kehyskuntien korkeakoulutettujen korkeat pendelöintiasteet kertovat läheisyydessä olevan keskuskaupungin suuresta merkityksestä työssäkäynnin kohteena.

Kasvukäytävän pendelöintiaste koulutustason mukaan tarkasteltuna kasvoi maltillisesti peruskoulun suorittaneiden (+1,6 prosenttiyksikköä) ja keskiasteen suorittaneiden (+1,1 prosenttiyksikköä) ryhmissä, mutta säilyi ennallaan korkea-asteen suorittaneiden ryhmässä vuosina 2009-2016. Pendelöijien absoluuttinen määrä kasvoi kuitenkin korkea-asteen suorittaneiden ryhmässä noin 16 000 henkilöllä, koska korkea-asteen suorittaneiden työllisten määrä kasvoi ajanjakson aikana. Perusasteen suorittaneiden pendelöijien määrä väheni noin -4100 henkilöllä, mutta osuus heidän osuus kasvoi perusasteen suorittaneiden työllisten määrän vähentyessä vuosina 2009-2016.

Helsingin ja Tampereen välisellä suurtyössäkäyntialueella korkeakoulutettujen pendelöintivirtoja suuntautuu etenkin Helsinkiin. Espoosta, Hämeenlinnasta ja Tampereelta Helsinkiin pendelöivistä yli 60 prosenttia oli korkeakoulutettuja. Toisaalta taas Riihimäeltä pendelöivistä korkeakoulutettujen osuus on hieman matalampi (56,1 %). Vantaalta Helsinkiin pendelöivistä korkeakoulutettujen osuus oli täysin poikkeava muista suurista kaupungeista: Vantaalta Helsinkiin pendelöivistä vain 46 prosenttia oli korkeakoulutettuja. Pienistä työssäkäyntialueen kunnista (Hausjärvi ja Loppi) Helsinkiin pendelöivistä korkeakoulutettujen osuus oli alhainen. Espoosta ja Vantaalta Helsinkiin pendelöivien koulutusprofiili on siis hyvin erilainen, joka kertoo väestön koulutuseroista kyseisissä kaupungeissa. Espooseen pendelöitiin lähinnä Vantaalta ja Helsingistä sekä jossain määrin Tampereelta. Helsingistä Espooseen pendelöivistä 62,6 prosenttia oli korkeakoulutettuja, kun taas Vantaalta pendelöivistä alle puolet oli korkeakoulutettuja. Tampereelta Espooseen pendelöivistä yli kaksi kolmasosaa oli korkeakoulutettuja. Vantaalle pendelöitiin Espoon tavoin lähinnä Helsingistä ja Espoosta sekä vähäisissä määrin Tampereelta ja Riihimäeltä. Vantaalle pendelöi enemmän matalasti koulutettuja verrattuna muuhun pääkaupunkiseutuun: Helsingistä Vantaalle pendelöivistä 44,8 prosenttia oli korkeakoulutettuja ja Espoosta Vantaalle pendelöivistä 52,5 prosenttia oli korkeakoulutettuja. Myös pidemmän matkan päästä Vantaalle pendelöivien koulutustaso oli matalahko: Tampereelta Vantaalle pendelöivistä 54,8 prosenttia oli korkeakoulutettuja (vrt. Espooseen 70 %) ja Riihimäeltä pendelöivistä 42,3 prosenttia oli korkeakoulutettuja.

Tampereelle pendelöivistä merkittävä osuus oli myös korkeakoulutettuja. Tampereen kehyskunnista kaupunkiin pendelöivistä 54,5-60,6 prosenttia olivat korkeakoulutettuja. Akaa poikkesi hieman muista läheisistä kasvukäytävän kunnista: Akaasta Tampereella työssäkäyvistä 49,9 prosenttia oli korkeakoulutettuja. Muualta kasvukäytävän työssäkäyntialueelta merkittävässä määrin Tampereelle pendelöintiin Hämeenlinnasta ja Helsingistä. Pidemmän matkan pendelöitsijöistä yli 60 prosenttia oli korkeakoulutettuja. Tampereen kehyskuntiin pendelöitiin lähinnä Tampereelta. Sen sijaan kehyskuntien välinen pendelöinti oli suhteellisen vähäistä ja pidemmän matkan päästä kehyskuntiin ei juuri pendelöidä. Tampereelta läheisiin kehyskuntiin pendelöivät ovat alhaisemmin koulutettuja kuin

toiseen suuntaan: Tampereelta Pirkkalaan, Lempäälään ja Kangasalle pendelöijistä korkeakoulutettuja oli 37,1 -39,3 %. Tampereelta Akaaseen ja Valkeakosken pendelöivissä korkeakoulutettujen osuudet kasvoivat kuitenkin yli 55 prosentin.

Hämeenlinnan pendelöivissä korkeakoulutettujen osuudet olivat matalammat verrattuna kasvukäytävän suuriin kaupunkeihin. Hämeenlinnaan pendelöitiin lähinnä lähiseudulta sekä Helsingistä ja Tampereelta. Hattulasta ja Janakkalasta Hämeenlinnaan pendelöivistä noin 40 prosenttia oli korkeakoulutettuja. Riihimäki poikkesi muista lähiseudun kunnista: Riihimäeltä Hämeenlinnaan pendelöivistä yli puolet (54,3 %) oli korkeakoulutettuja. Pidemmän matkan päästä Hämeenlinnaan pendelöivistä korkeakoulutettujen osuus oli suuri: Helsingistä Hämeenlinnaan pendelöivistä 59,4 prosenttia ja Tampereelta Hämeenlinnaan pendelöivistä 68,1 prosenttia oli korkeakoulutettuja. Riihimäelle pendelöitiin lähiseudulta sekä Helsingistä. Hausjärveltä, Janakkalasta ja Lopista pendelöivistä noin 30 % oli korkea-asteen suorittaneita. Helsingistä ja Hämeenlinnasta Riihimäellä pendelöivistä taas yli 50 prosenttia oli korkeakoulutettuja.

Tampereen ja Seinäjoen välillä pendelöinti oli selvästi vähäisempää. Tampereelle työssäkäyvistä ylöjärveläisistä 50,5 prosenttia ja Hämeenkyröläisistä 44 prosenttia oli korkeakoulutettuja. Seinäjoelta kävi Tampereella vain 166 henkilöä töissä, joista kaksi kolmesta (64 %) oli korkeakoulutettuja. Seinäjoelle pendelöivistä tamperelaisista hieman yli puolet (56 %) oli korkeakoulutettuja. Tampereen ja Seinäjoen välillä oli vähäiset pendelöintivirrat.

4.2.2 Pendelöinti sukupuolen ja iän mukaan

Kasvukäytävän kunnissa asuvista pendelöitsijöistä miehiä oli 54 prosenttia ja naisia 46 % vuonna 2016. Sukupuolijakauma vastaa koko maan pendelöitsijöiden jakaumaa. Kaikkien kasvukäytävän kuntien pendelöitsijöistä enemmistö oli miehiä. Erot kuntien välillä olivat suhteellisen pieniä lukuun ottamatta Seinäjokea, jossa miesten osuus (60 %) ylitti selvästi muita kuntia enemmän naisten osuuden. Miesten pendelöintiaste oli 40 ja naisten pendelöintiaste 32 prosenttia kasvukäytävän alueen kunnissa. **Jokaisessa kasvukäytävän alueen kunnassa miesten pendelöintiaste ylitti naisten pendelöintiasteen.** Suurin vaihteluväli oli Vantaalla ja Hämeenlinnassa: edellisessä miesten pendelöintiaste oli 2 prosenttia korkeampi ja jälkimmäisessä 11 prosenttia korkeampi kuin naisten. **Kasvukäytävän ulkopuolelle pendelöivistä miesten osuus korostuu edelleen verrattuna käytävän sisällä pendelöiviin:** kasvukäytävän ulkopuolelle pendelöivistä 60 prosenttia oli miehiä (kasvukäytävän sisällä 54 %). Sukupuolittaisessa pendelöintiasteessa ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia vuosien 2009-2016 aikana: naisten ja miesten osuus työssäkäyntivirroissa on pysynyt vastaavina koko ajanjakson ajan.

Kasvukäytävän alueella asuu noin 15 000 työllistä naista enemmän kuin miestä, mutta siitä huolimatta pendelöivien miesten määrä oli noin 25 000 suurempi kuin pendelöivien naisten. Naisten alhaisempi pendelöintiaste on todennettu aikaisemmissa tutkimuksissa, mutta ero on silti yllättävän suuri ottaen huomioon sukupuolten koulutusrakenteessa olevat erot. Korkea-asteen suorittaneiden pendelöintialttius on muita koulutusasteita merkittävästi korkeampi. Naisten osuus korkea-asteen suorittaneissa on taas selvästi miehiä korkeampi. Tästä huolimatta erot ovat suuret sukupuolten välisessä pendelöintiasteessa. Aineistosta ei kuitenkaan käy ilmi, ovatko nimenomaan korkea-asteen tutkinnon suorittaneet miehet alttiimpia pendelöimään kuin korkea-asteen suorittaneet naiset vai aiheuttaako jokin muu tekijä sukupuolten väliset merkittävät erot.

Kasvukäytävällä pendelöivät jakautuivat suhteellisen tasaisesti eri ikäluokkiin. Joka viides kasvukäytävän pendelöitsijä oli alle 30-vuotias, hieman yli neljännes 30-39 -vuotiaita, neljännes 40-49 -vuotiaita ja hieman yli neljännes yli 50-vuotiaita. Kasvukäytävän sisällä pendelöivissä alle 30-vuotiaiden osuus oli selvästi matalampi verrattuna kasvukäytävän ulkopuolelle pendelöiviin henkilöihin. Muissa ikäluokissa erot ovat pienempiä. **Kasvukäytävän sisällä pendelöivien ikärakenne oli samankaltainen kuin koko maassa.**

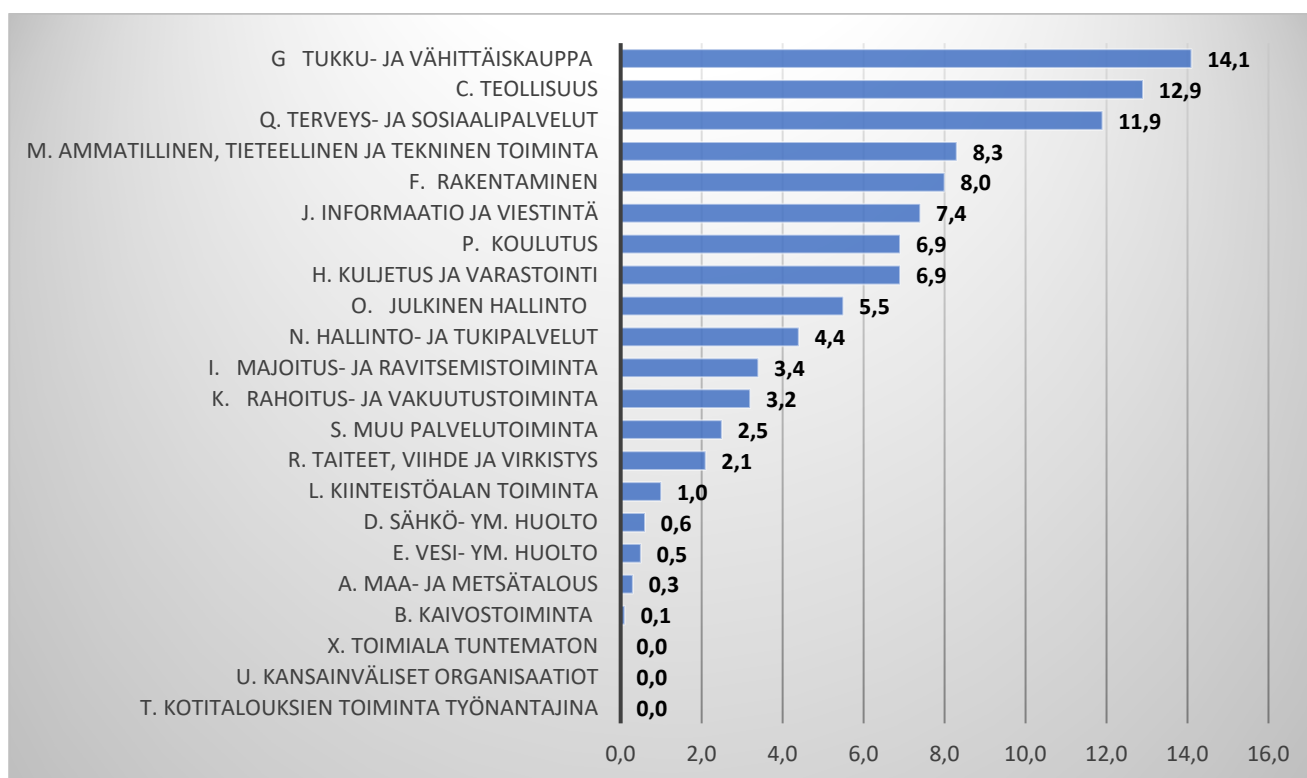
Yli 50-vuotiaiden työssäkäyntivirta kasvoi määrällisesti ja suhteellisesti (2,1 %-yksikköä) vuosien 2009-2016 välisenä aikana. Pendelöitsijöiden määrä kasvoi myös maltillisesti muissa ikäryhmissä, mutta suhteellinen osuus aleni hieman vuosien 2009-2016 välisenä aikana. Kasvukäytävän kehitys on samankaltainen kuin koko maassa, jossa yli 50-vuotiaiden pendelöittäjien määrä on tasaisesti kasvanut. Kasvukäytävän alueen muutos työssäkäyntivirtojen ikärakenteessa poikkeaa samaan aikaan alueen ikärakenteesta tapahtuneesta muutoksesta: kasvukäytävän alueen

ikäluokista kasvoivat eniten alle 30-vuotiaiden ja 30-39 -vuotiaiden ikäluokat, mutta pendelöintivirrat kasvoivat etenkin yli 50-vuotiaiden ikäryhmässä.

Alueittain tarkasteltuna työssäkäyntivirtojen ikärakenteissa on merkittäviä eroja. Kasvukäytävän keskuskaupunkien ulospendelöinnissä alle 30-vuotiaat olivat selvästi yliedustettuja: Tampereella, Seinäjoella ja Helsingissä asuvista pendelöitsijöistä enemmän kuin joka neljäs oli alle 30-vuotias. Alle 30-vuotiaiden osuus oli vähäisin kasvukäytävän pienissä kunnissa, kuten Hausjärvellä (9 %) ja Vesilahdessa (8 %). Käänteisesti keskuskaupunkeihin pendelöivissä alle 30-vuotiaiden osuudet olivat vähäisempiä verrattuna muuhun kasvukäytävän alueella tapahtuvaan pendelöintiin. Alueiden väliset erot perustuvat kuitenkin pitkälti toisistaan poikkeaviin ikärakenteisiin: kasvukäytävän keskuskaupungeissa alle 30-vuotiaan väestön osuudet ovat huomattavasti korkeammat kuin muissa kasvukäytävän kunnissa. Kun pendelöitsijöiden määrä suhteutetaan alueella asuvaan vastaavanikäiseen väestöön, havaitaan pendelöintiasteen olevan korkein kaikissa kunnissa 30-49 -vuotiaiden ikäryhmissä. Pendelöintiaste putoaa voimakkaasti yli 50-vuotiaiden ikäluokassa, joka on odotettu tutkimustulos aikaisemman tutkimuskirjallisuuden perusteella.

4.2.3 Pendelöinti työpaikan toimialan mukaan

Kuviossa 17. esitetään kasvukäytävällä pendelöivien osuus toimialoittain. Toimialoittain tarkasteltuna pendelöintiherkimpiä ovat tukku- ja vähittäiskauppa (14,1 %), teollisuus (12,9 %), terveys- ja sosiaalipalvelut (11,9 %), ammatillinen, tieteellinen ja tekninen toiminta (8,3 %) sekä rakentaminen (8 %). Alueiden ja kuntien väliset erot ovat luonnollisesti suuret alueiden erilaisen elinkeino- ja toimialarakenteen vuoksi. Pendelöitsijöiden määrä vähentyi suhteellisesti eniten teollisuuden sekä tukku- ja vähittäiskaupan toimialoilla, kun taas rakentamisen sekä sosiaali- ja terveyspalveluiden toimialoilla pendelöitsijöiden määrä kasvoi vuosina 2009-2016. Pendelöinnin muutokset vastaavat hyvin toimialojen työpaikkaosuudessa tapahtuneita muutoksia saman ajanjakson aikana: teollisuudessa ja vähittäiskaupassa työskentelevien henkilöiden määrä vähentyi kasvukäytävän alueella vuosien 2009-2016 aikana, kun taas työvoimakysyntä kasvoi rakentamisessa sekä sosiaali- ja terveyspalveluissa.

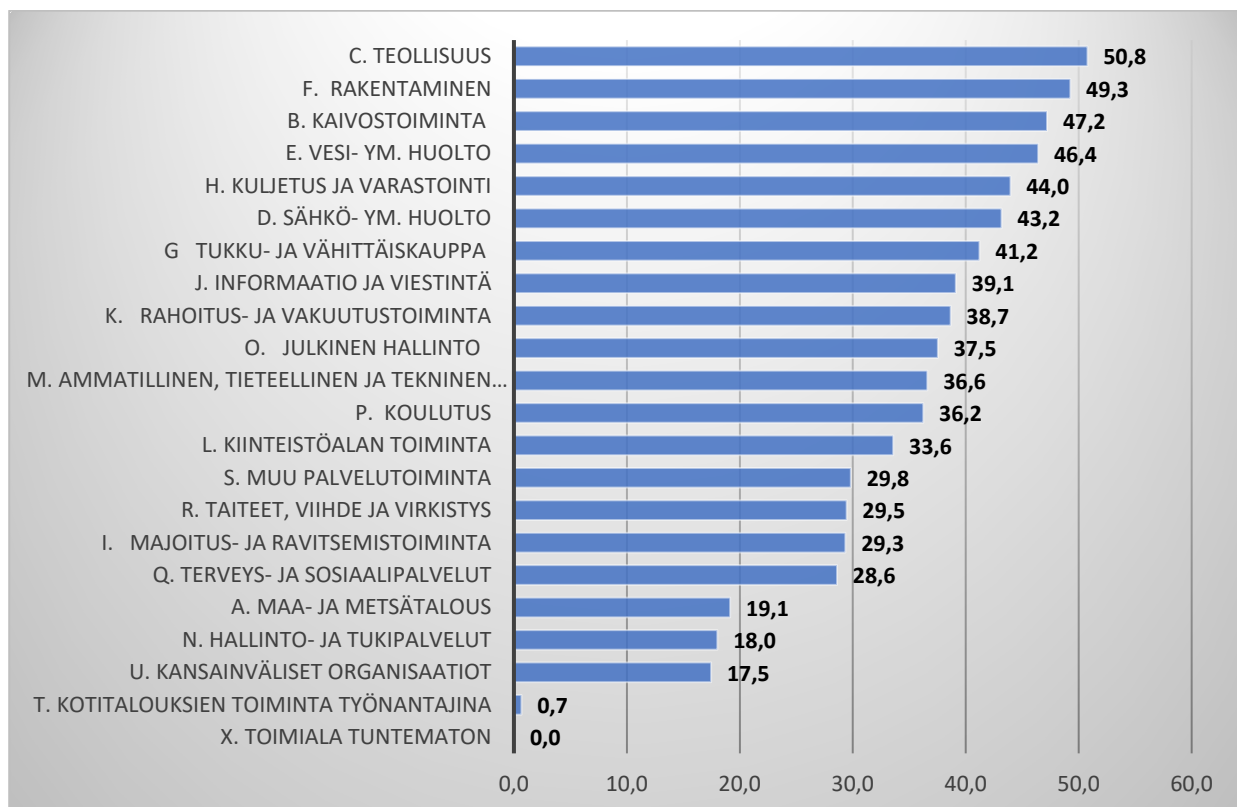


Kuvio 21. Kasvukäytävän alueella pendelöivien osuus (%) toimialaluokituksen (TOL 2008-luokitus) mukaan suuruusjärjestyksessä

Työssäkäyntivirtojen rakenne ei kuitenkaan kerro suoraan pendelöintialttiuden eroista eri toimialoilla. Kun tarkastellaan pendelöintiastetta toimialoittain (pendelöivät suhteessa työlliset) havaitaan, että kasvukäytävän alueella on huomattavia toimialakohtaisia eroja pendelöintiasteessa. **Teollisuuden toimialalla työskentelevistä yli puolet työskentelee asuinkuntansa ulkopuolella, kun taas hallinnon ja tukipalveluiden tai maa- ja metsätalouden toimialoilla alle joka viides pendelöi. Muita korkean pendelöintialttiuden toimialoja olivat kaivostoiminta, rakentaminen, vesihuolto, kuljetus ja varastointi, sähköhuolto sekä tukku- ja vähittäiskauppa, joissa kaikissa yli 40 prosenttia alalla työskentelevistä pendelöi asuinkunnasta toiseen kuntaan.**

Pendelöintialttius oli keskimääräistä alhaisempi esimerkiksi terveys- ja sosiaalipalveluissa, taiteen ja viihteen alalla sekä majoitus- ja ravitsemisalalla, joissa vähemmän kuin yksi kolmesta pendelöi. Toimialakohtaisia pendelöintialttiuksia selittävät pitkälti toimialojen erityispiirteet itsessään: esimerkiksi teollisuuden ja kaivannaistoiminnan työpaikat ovat vahvasti alueellisesti keskittyneitä, kun taas terveys- ja sosiaalipalveluissa työpaikkoja on tasaisesti kaikilla alueilla. Toimialojen pendelöintialttiuksien alueellinen vaihtelu oli merkittävää, ja pohjautuu pitkälti alueellisiin eroihin elinkeino- ja toimialarakenteessa. Kasvukäytävän alueen toimialakohtaisissa pendelöintialttiuksissa on merkittäviä eroja koko maahan verrattuna. **Kasvukäytävän alueella kiinnittyy huomio siihen, että pendelöintialttius on lähes kaikilla toimialoilla korkeampi kuin koko maassa. Tämä kertoo sekä alueen dynaamisista työmarkkinoista, liikkuvuudesta ja hyvästä saavutettavuudesta sekä alueen sisällä että alueen välillä.**

Suurimmat erot tulivat näkyviin vesihuollon, rakentamisen, teollisuuden sekä kaivostoiminnan aloilla, joissa kaikissa kasvukäytävän alueen pendelöintiaste oli yli 10 prosenttiyksikköä korkeampi kuin koko maassa. Ainoa poikkeava toimiala oli kansainvälisten organisaatioiden toiminta, jonka työpaikat ovat käytännössä keskittyneet vain pääkaupunkiseudulle. Kasvukäytävän alueella pendelöintialttius kasvoi lähes kaikilla toimialoilla vuosien 2009-2016 aikana. Pendelöintiaste kasvoi eniten kaivostoiminnassa (+7,9 prosenttiyksikköä), vesihuollossa (+5,6 prosenttiyksikköä) ja teollisuudessa (+4,5%). Pendelöintiaste aleni hallinto- ja tukipalveluissa (-0,85 %-yksikköä).



Kuvio 22. Pendelöintiaste (%) toimialan mukaan TOL 2008-luokituksen mukaan suuruusjärjestyksessä vuonna 2016

4.2.4 Pendelöinti tulojen mukaan

Työssäkäyntivirroissa hyvätuloiset (yli 40 000 euroa vuodessa ansaitsevat) liikkujat ovat yliedustettuja. Hieman alle puolet kasvukäytävällä pendeloivista ansaitsi yli 40 000 euroa vuodessa ja joka viides ansaitsi yli 60 000 euroa vuodessa. **Pendeloitsijoiden tulot ovat merkittävästi korkeammat kuin omassa asuinkunnassaan työskentelevien.** Pienituloisten (alle 20 000 euroa vuodessa ansaitsevat) pendeloitsijoiden määrä on alhainen: vain 13 % kasvukäytävällä pendeloivista voidaan luokitella pienituloisiin. Kasvukäytävän työssäkäyntivirroissa hyvätuloisten osuus on huomattavasti suurempi kuin muun maan alueella, jossa 44 prosenttia pendeloitsijoista tienasi yli 40 000 euroa vuodessa. Muun maan alueella pendeloitsijoista suurempi osuus tienasi 20 000-40 000 euroa vuodessa kasvukäytävään verrattuna. Alle 20 000 euroa ansaitsevien osuudet olivat vastaavat muun maan alueella kasvukäytävään verrattuna.

Kasvukäytävien kuntien välillä oli huomattavia eroja pendeloitsijoiden tulorakenteessa. Tosin erot selittyvät pitkälti alueen kuntien välisten lähtökohtaerojen kautta. Keskuskaupunkien ulospendeloitsijoissa pienituloisten osuus oli muuhun kasvukäytävään verrattuna suuri: esimerkiksi Tampereelta muihin kuntiin pendeloivista joka viides tienasi alle 20 000 euroa vuodessa. Käänteisesti hyvätuloisten osuus keskuskaupunkien pendelointivirroista oli vähäisempi kuin muissa alueen kunnissa. Kehyskunnista ulospendeloitsijoissa hyvätuloisten osuus oli huomattavan suuri.

Kasvukäytävän eri kuntiin kohdistuvat työssäkäyntivirrat eroavat paljon toisistaan tulojen perusteella. **Yli puolet Helsinkiin, Espooseen, Tampereelle ja Vantaalle pendeloivista ansaitsi yli 40 000 euroa vuodessa.** Seinäjoki eroaa muita kasvukäytävän keskuksista siinä, että Seinäjoelle pendeloivista vain 42 prosenttia tienasi yli 40 000 euroa vuodessa. Kehyskuntiin, kuten Lempäälään ja Kangasalalle pendeloivissa, hyvätuloisten osuus oli varsin matala. Vastaavasti kasvukäytävän pienin kuntiin, kuten Lopelle ja Vesilahteen pendelöi vähemmän hyvätuloina kuin kasvukäytävällä keskimäärin. **Kasvukäytävältä muun maan alueelle pendeloivista 44 prosenttia ansaitsi yli 40 000 euroa, kun taas muusta maasta kasvukäytävälle pendeloivista 55 prosenttia ansaitsi yli 40 000 euroa vuodessa.**

Hyvätuloisten pendelöinti on lisääntynyt vuosien 2009-2016 aikana. **Vuonna 2009 kasvukäytävällä pendeloivista 38,6 prosenttia tienasi yli 40 000 euroa vuodessa, kun taas vuonna 2016 osuus oli jo 49,5 prosenttia.** Alle 40 000 euroa ansaitsevien pendeloitsijoiden osuus on taas laskenut saman ajanjakson aikana. Pendeloitsijoiden määrä on vähentynyt kasvukäytävän alueella kaikissa alle 40 000 euroa ansaitsevissa tuloluokissa vuosien 2009-2016 aikana (noin -19 600 henkilöä). Samaan aikaan hyvätuloisten pendeloitsijoiden määrä on kasvanut 37 505 henkilöllä. Kehitys vastaa pitkälti myös muussa koko maassa tapahtunutta kehitystä.

Helsinkiin pendeloivista yli puolet ansaitsi yli 40 000 euroa vuodessa. Helsinkiin pendeloivien tulorakenteessa oli kuitenkin eroja asuinpaikan mukaan: Espoosta pendeloivista 60 prosenttia, Tampereelta 52 prosenttia ja Vantaalta 47 % ansaitsi yli 40 000 euroa vuodessa. Hämeenlinnasta ja Riihimäeltä Helsinkiin pendeloivat olivat keskimääräistä useammin hyvätuloina: Hämeenlinnasta 64 prosenttia ja Riihimäeltä 63 % ansaitsi yli 40 000 euroa vuodessa. Alueen pienistä kunnista, kuten Hausjärveltä tai Lopelta Helsinkiin pendeloivista yli 50 prosenttia tienasi yli 40 000 euroa vuodessa. Espooseen pendeloitiin lähinnä Helsingistä ja Vantaalta sekä jossain määrin Tampereelta. Espooseen Helsingistä ja Vantaalta pendeloivista 55 prosenttia oli hyvätuloina. Tampereelta Espooseen pendeloivista jopa 70 prosenttia tienasi yli 40 000 euroa. Vantaalle pendeloivista hyvätuloisten osuus oli huomattavasti matalampi: Helsingistä Vantaalle pendeloivista vain 46 prosenttia tienasi yli 40 000 euroa. Espoosta Vantaalle pendeloivista taas 58 prosenttia tienasi yli 40 000 euroa vuodessa. Tampereelta Vantaalle pendeloivista 59 prosenttia ja Riihimäeltä Vantaalle pendeloivista 56 prosenttia tienasi yli 40 000 euroa vuodessa.

Tampereelle pendeloivissa hyvätuloisten osuus oli hieman matalampi kuin Helsinkiin pendeloivien hyvätuloisten osuus. Kehysalueelta (mm. Akaa, Vesilahti ja Valkeakoski) Tampereelle pendeloivista noin puolet oli hyvätuloina. Helsingistä Tampereelle pendeloivista 48 prosenttia ja Hämeenlinnasta Tampereelle pendeloivista 58 prosenttia oli hyvätuloina. Tampereelta lähiseudun kunnissa työssäkäyvistä hyvätuloisten osuus oli erittäin matala: Kangasalalle, Lempäälään ja Vesilahteen Tampereelta pendeloivista alle 30 prosenttia ansaitsi yli 40 000 euroa vuodessa, kun taas Pirkkalaan pendeloivista 31 prosenttia ja Akaaseen pendeloivista 35 prosenttia oli hyvätuloina.

Hämeenlinnaan kohdistuvat työssäkäyntivirrat poikkeavat merkittävästi kasvukäytävän suuriin kaupunkeihin kohdistuvista virroista. Hämeenlinnaan Janakkalasta, Hattulasta ja Hausjärveltä pendeloivista hieman yli joka kolmas oli hyvätuloinen. Riihimäeltä Hämeenlinnaan pendeloivista 42 prosenttia oli hyvätuloina. Tampereelta ja Helsingistä Hämeenlinnaan pendeloivista kuitenkin joka toinen oli hyvätuloinen. Hämeenlinnaa vastaavasti Riihimäelle

lähiseudulta (Janakkala, Loppi ja Hausjärvi) pendelöivistä hieman yli joka kolmas oli hyvätuloinen. Hämeenlinnasta ja Helsingistä Riihimäelle pendelöivistä taas hieman yli puolet oli hyvätuloisia.

Tampereelle Seinäjoen tai Luoteis-Pirkanmaan seudulta pendelöivistä noin puolet oli hyvätuloisia. Alueiden väliset erot olivat vähäisiä: Hämeenkyröstä Tampereelle pendelöivistä yli 40 000 euroa tienasi 49 prosenttia kaikista pendelöitsijöistä, Ylöjärven vastaava arvo oli 47 prosenttia ja Seinäjoen 51 prosenttia. Hämeenkyröstä ja Ylöjärveltä Tampereelle pendelöivissä hyvätuloisten osuus oli matalampi kuin muissa Tampereen seudun kehyskunnissa. Tampereelta Ylöjärvellä ja Hämeenkyrössä työssäkäyvistä vain noin joka kolmas oli hyvätuloinen. Tampereelta Seinäjoelle pendelöivistä 43 prosenttia oli hyvätuloisia.

4.3 MUUTTOLIIKKEeseen LIITTYVÄT TULOKSET

Muuttoliikkeellä tarkoitetaan joko kuntien sisällä tai kuntien välillä tapahtuvia muuttoa, jossa muuttajan vakituinen osoite vaihtuu. **Muuttoliikkeen volyymeistä kertoo se, että Suomessa tehdään vuosittain noin 900 000 muuttoa.** Kaksi kolmesta muutosta tapahtuu kuntien sisällä ja vain yksi kolmesta kuntien välillä. Kuntien rajatkin ylittävistä muutoista noin puolet tapahtuu saman kaupunkiseudun sisällä. Pitkän matkan muuttoa eli niin sanottujen ”kaukomuuttojen” osuus on arviolta noin yksi viidestä muutosta.

Muuttoliike on tasapainoisen alue- ja väestörakenteen kannalta haastava ilmiö kahdesta toisiinsa kietoutuvasta syystä: (1) Muuttoliike on luonteeltaan keskittävää ja polarisoivaa, sillä se lisää alueiden välisiä eroja ja alueellista eriytymistä. Muuttoliikkeen seurauksena vahvat ja elinvoimaiset alueet vahvistuvat entisestään sekä heikot ja supistumiskiarteessa olevat alueet heikentyvät. (2) Muuttoliike on luonteeltaan selektiivistä eli valikoivaa. Lähes neljä viidestä muuttajasta on nuoria tai nuoria aikuisia. Kahdeksan muuttajaa kymmenestä on iältään alle 35-vuotiaita. Joka toinen muuttaja on iältään 15-29-vuotias.

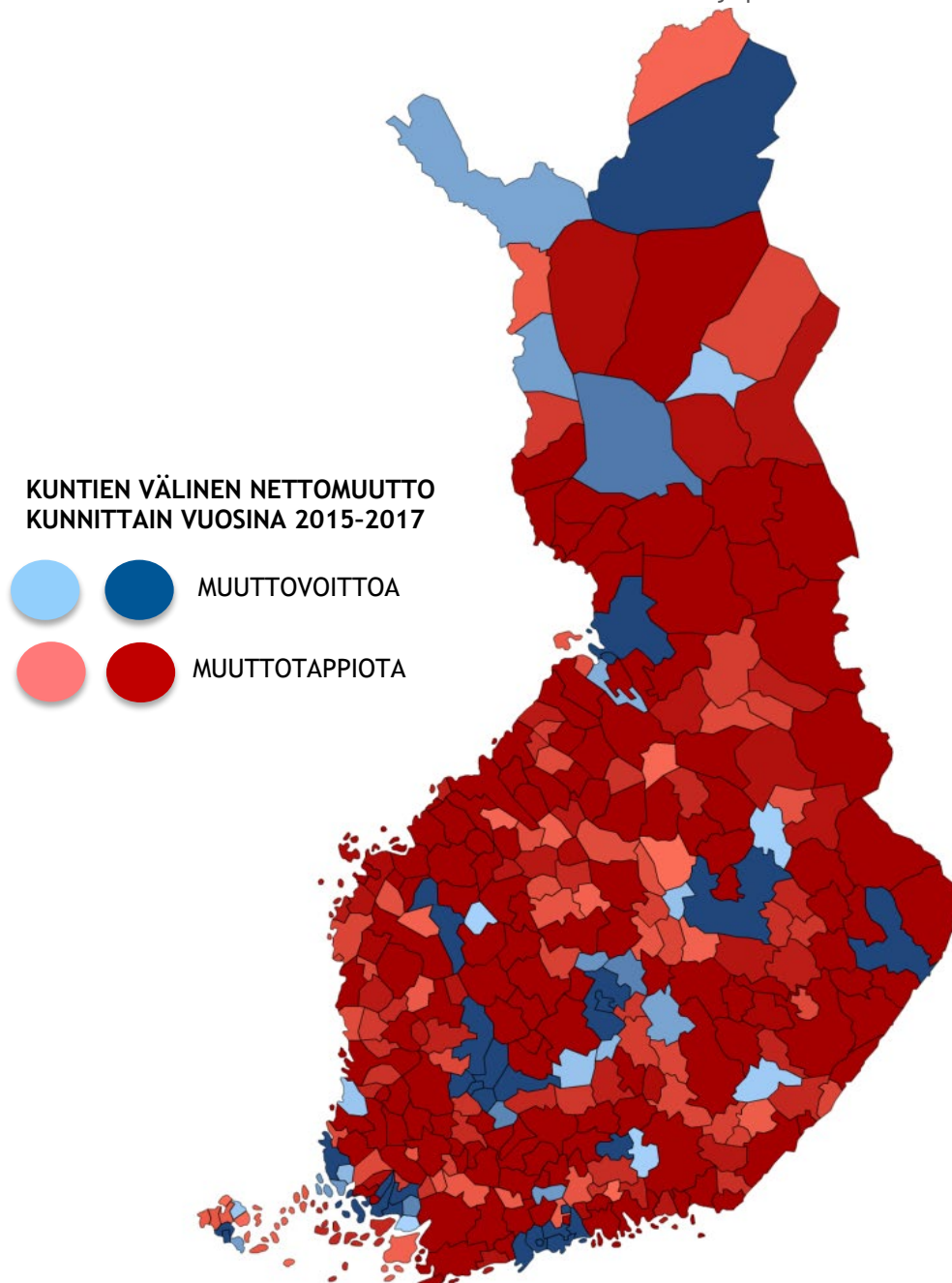
2010-luvun muuttoliikkeen erityispiirteet liittyvät (i) alueelliseen eriytymiseen, (ii) muuttoliikkeen selektiivisyyteen eli valikoivuuteen, (iii) kasvavien alueiden sisäiseen dynamiikkaan ja (iv) lisääntyneeseen maahanmuuttoon.

- I. Muuttovoittoa saavien alueiden määrä on vähentynyt 2010-luvun kuluessa ja muuttovoitot ovat entistä painokkaammin keskittyneet suurille ja keskisuurille kaupunkiseuduille sekä pistemäisesti muualle maahan. Luonnollisen väestönlisäyksen hiipuminen on korostanut alueellisia eroja kaikilla aluetasoilla.
- II. Muuttoliike on perusluonteeltaan valikoivaa ja polarisoivaa: valikoivat piirteet liittyvät erityisesti muuttajien ikään, koulutukseen ja työmarkkina-asemaan. Yhdet alueet hyötyvät sekä määrällisestä muuttoliikkeestä että muuttajien rakenteesta, kun toiset alueet taas kärsivät samanaikaisesti määrällisistä muuttotappioista ja elinvoimaa rapauttavasta muuttajien rakenteesta. Muuttoliike ja muuttajien rakenne lisäävät alueiden välisiä ja sisäisiä eroja. Kaikkien alueiden kannalta korostuu erityisesti työikäisen väestön ja työllisten muuttojen suuntautuminen.
- III. Kasvavien kaupunkiseutujen sisällä keskuskaupunkien muuttovoitot ovat kasvaneet aikaisempaan verrattuna suhteessa kehyskuntiin ja kehyskuntien välillä on aikaisempaa enemmän hajontaa. Kasvavillakin alueilla sisäiset erot ovat kasvaneet saman toiminnallisen alueen sisällä ja kasvupaine suuntautuu aikaisempaa enemmän reunoilta kohti ydintä tai ydinkaupunkiseutua sekä rataverkoston läheisyyteen.
- IV. Maahanmuuton merkitys on tasaisesti kasvanut alueiden väestönkehityksessä luonnollisen väestönlisäyksen heikentyessä. Maahanmuutto on yhä useammassa kunnassa ainoa väestökehityksen dynaaminen osatekijä. Koko maan väestönlisäys on perustunut vuodesta 2015 alkaen maahanmuuttoon. Lähes kaikki kunnat saavat muuttovoittoa maahanmuutosta alhaisen lähtötason vuoksi.

Kuntien välisestä muuttoliikkeestä eli maan sisäisestä muuttoliikkeestä sai muuttovoittoa vain 54 kuntaa ja muuttotappiota peräti 257 kuntaa vuosien 2015-2017 aikana. Tilanne on poikkeuksellisen polarisoitunut muuttovoittoa

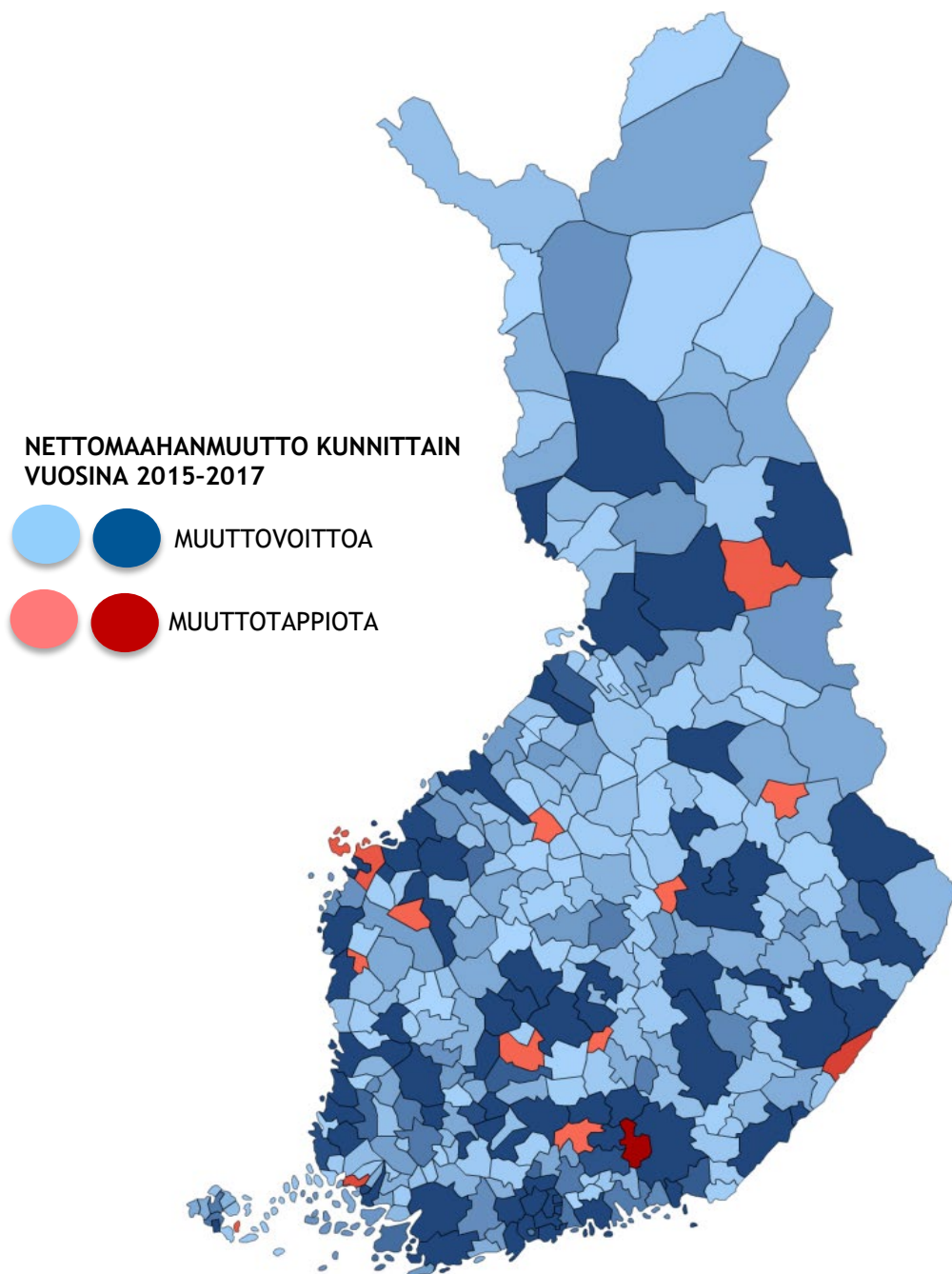
ja -tappiota saaneiden alueiden välillä. Kymmenen kuntaa sai määrällistä muuttovoittoa yli 1000 henkilöä vuosien 2015-2017 aikana. Samalla 20 kuntaa sai muuttotappiota yli -500 henkilöä vuosina 2015-2017.

Muuttovoittoiset alueet ovat keskittyneet ryppäiksi suurten tai keskisuurten kasvukeskusten läheisyyteen sekä pistemäisesti muualle maahan. Seuraavassa kartassa on kuvattu kuntien välisen nettomuuton tulokset kunnittain vuosina 2015-2017. Sinisellä olevat kunnat ovat saaneet muuttovoittoa ja punaisella olevat kunnat muuttotappiota.



Kuvio 23. Kuntien välinen nettomuutto kunnittain vuosina 2015-2017

Kuntien välinen nettomuutto on voimakkaan eriytynyttä alueiden välillä. Sen sijaan nettomaahanmuuton kohdalla tilanne on toisenlainen siltä osin, että lähes kaikki kunnat saavat muuttovoittoa maahanmuutosta. Vuosina 2015-2017 yhteensä 291 kuntaa 311 kunnasta sai muuttovoittoa nettomaahanmuutosta. Muuttotappiota saaneiden kuntien muuttotappiot olivat vähäisiä. Maahanmuutosta sai määrällisesti eniten muuttovoittoa Helsinki, Espoo, Vantaa, Turku, Tampere, Oulu ja Jyväskylä. Alueelliset erot ovat suuria maan eri osien, maakuntien ja kuntien välillä. Seuraavassa kartassa on kuvattu nettomaahanmuuton tulokset kunnittain vuosina 2015-2017. Tulkintalogiikka on samanlainen kuin edellisessä kartassa eli sinisellä olevat kunnat ovat saaneet muuttovoittoa nettomaahanmuuttoa ja punaisella olevat kunnat muuttotappiota nettomaahanmuutosta.

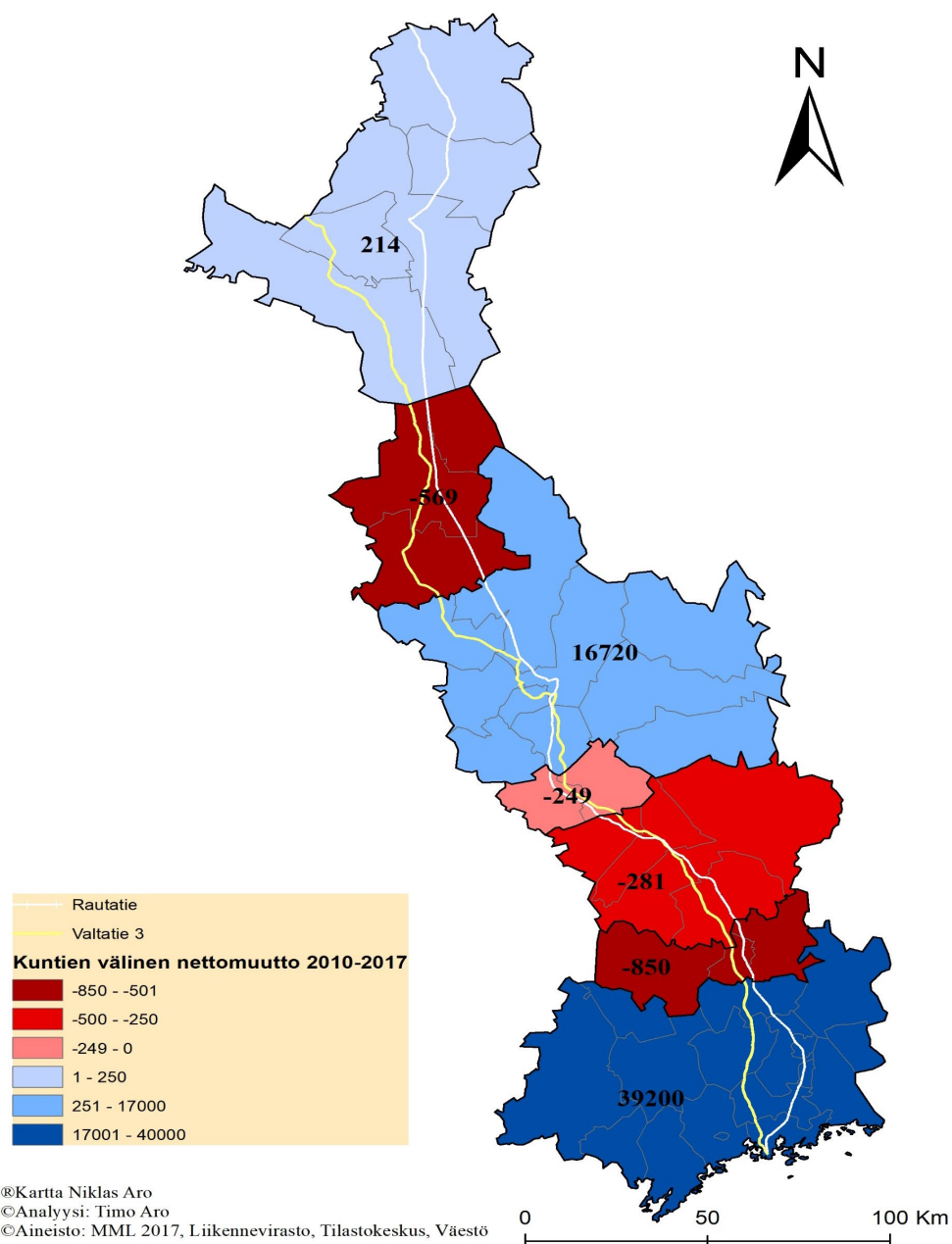


Kuvio 24. Nettomaahanmuutto kunnittain vuosina 2015-2017

4.4 KASVUKÄYTÄVÄN ALUEEN SEUTUJEN YLEINEN MUUTTOLIIKE KEHITYS JA MUUTTAJIEN RAKENNE KUUDELLA AVAINMUUTTUJALLA

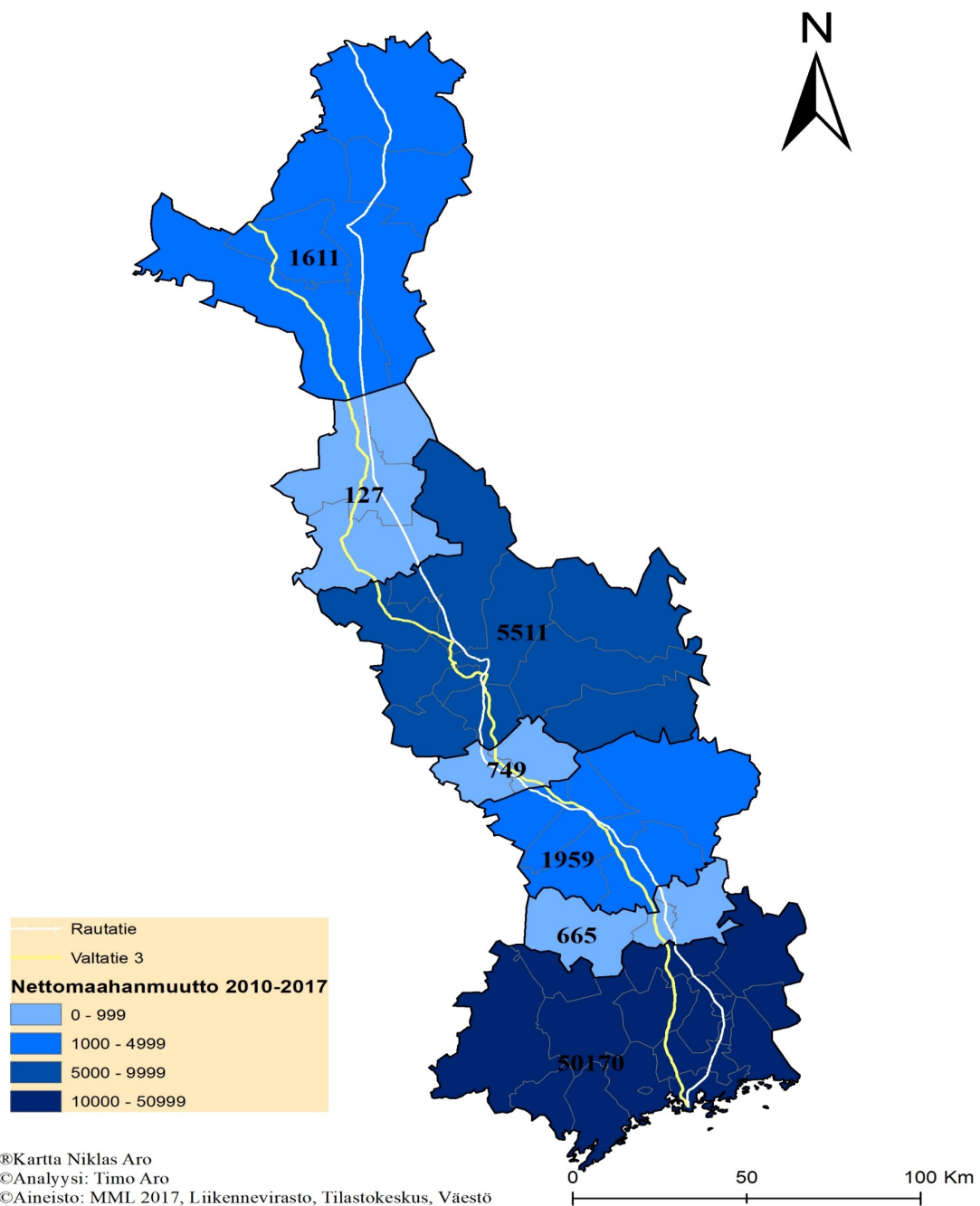
Kasvukäytävän alueen yleistä muuttoliikekehitystä ja muuttajien rakennetta tarkasteltiin seututasolla ensimmäiseksi kuuden avainmuuttujan avulla vuosien 2010-2017 kehityksen osalta. Analyysiin otettiin kaksi muuttoliikkeen määrällistä kehitystä (kuntien välinen nettomuutto ja nettomaahanmuutto) kuvaavaa muuttujaa ja neljä muuttajien rakenteeseen liittyvää muuttujaa (20-34 -vuotiaiden nettomuutto, korkea-asteen tutkinnon suorittaneiden nettomuutto, työllisten nettomuutto ja muuttoliikkeen laskennallinen tulokertymä).

Kuntien välisestä nettomuutosta eli maan sisäisestä muuttoliikkeestä saivat muuttovoittoa Helsingin, Tampereen ja Seinäjoen seudut. Helsingin ja Tampereen seudun muuttovoitot olivat omaa luokkaansa, sillä Helsingin seutu sai muuttovoittoa yhteensä 39 200 henkilöä ja Tampereen seutu 16 720 henkilöä. Seinäjoen seutu sai vähäistä muuttovoittoa (+214 henkilöä). Muut kasvukäytävän alueen seudut kärsivät muuttotappiota vuosina 2010-2017. Hämeenlinnan (-281) ja Etelä-Pirkanmaan (-249) seudun muuttotappiot olivat maltilliset.



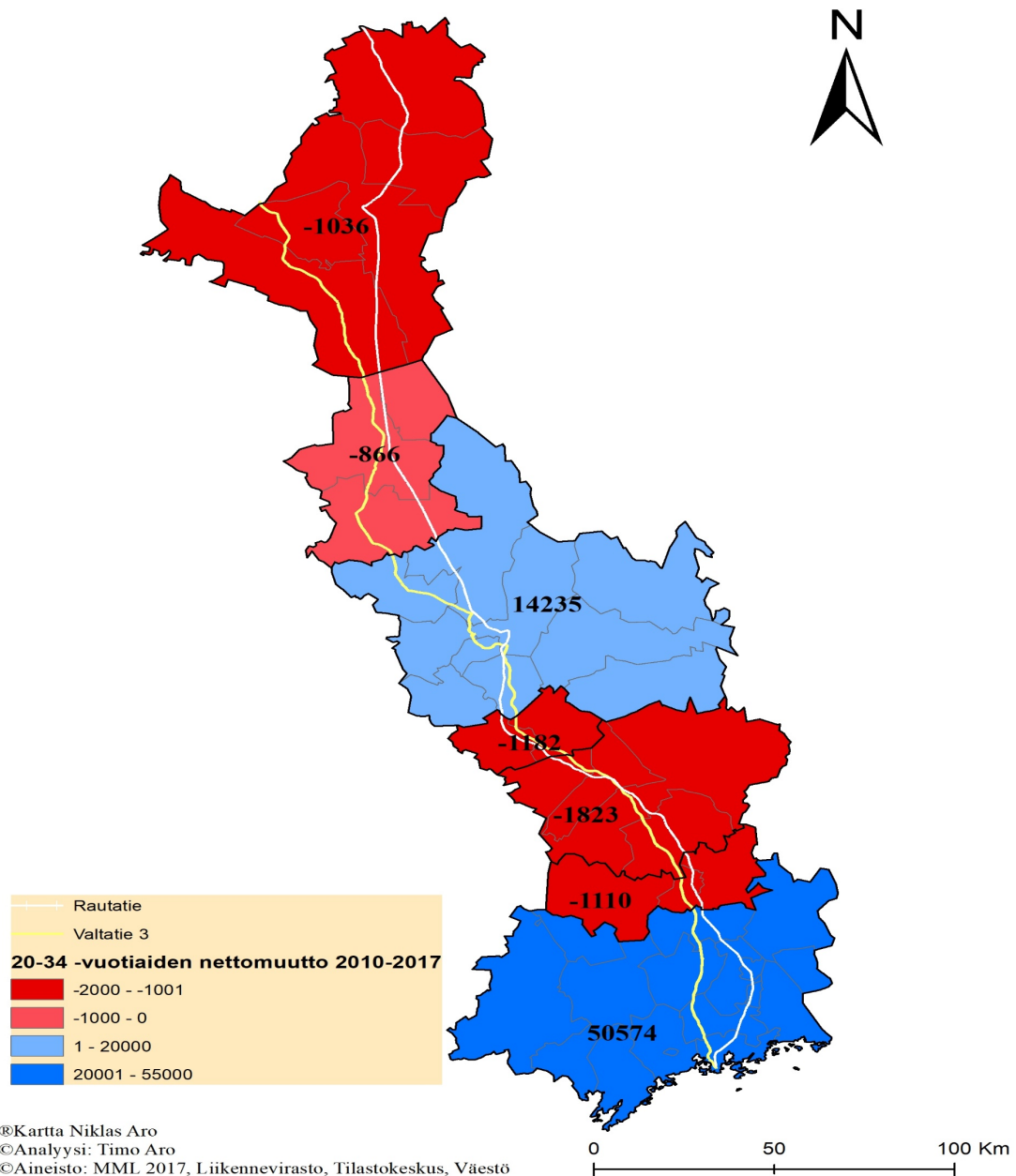
Kuvio 25. Kuntien välinen nettomuutto kasvukäytävän alueen seuduilla vuosina 2010-2017

Kuntien välinen nettomaahanmuutto oli positiivinen kaikilla kasvukäytävän alueen seuduilla. Helsingin seutu sai noin 50 200 henkilöä muuttovoittoa maahanmuutosta eli keskimäärin noin 6 500 henkilöä vuodessa. Tampereen seudun muuttovoitto oli noin 5 500 henkilöä. Hämeenlinnan seutu sai muuttovoittoa noin 2 000 ja Seinäjoen seutu noin 1600 henkilöä. Myös Riihimäen, Etelä-Pirkanmaan ja Luoteis-Pirkanmaan seudut saivat muuttovoittoa maahanmuutosta.



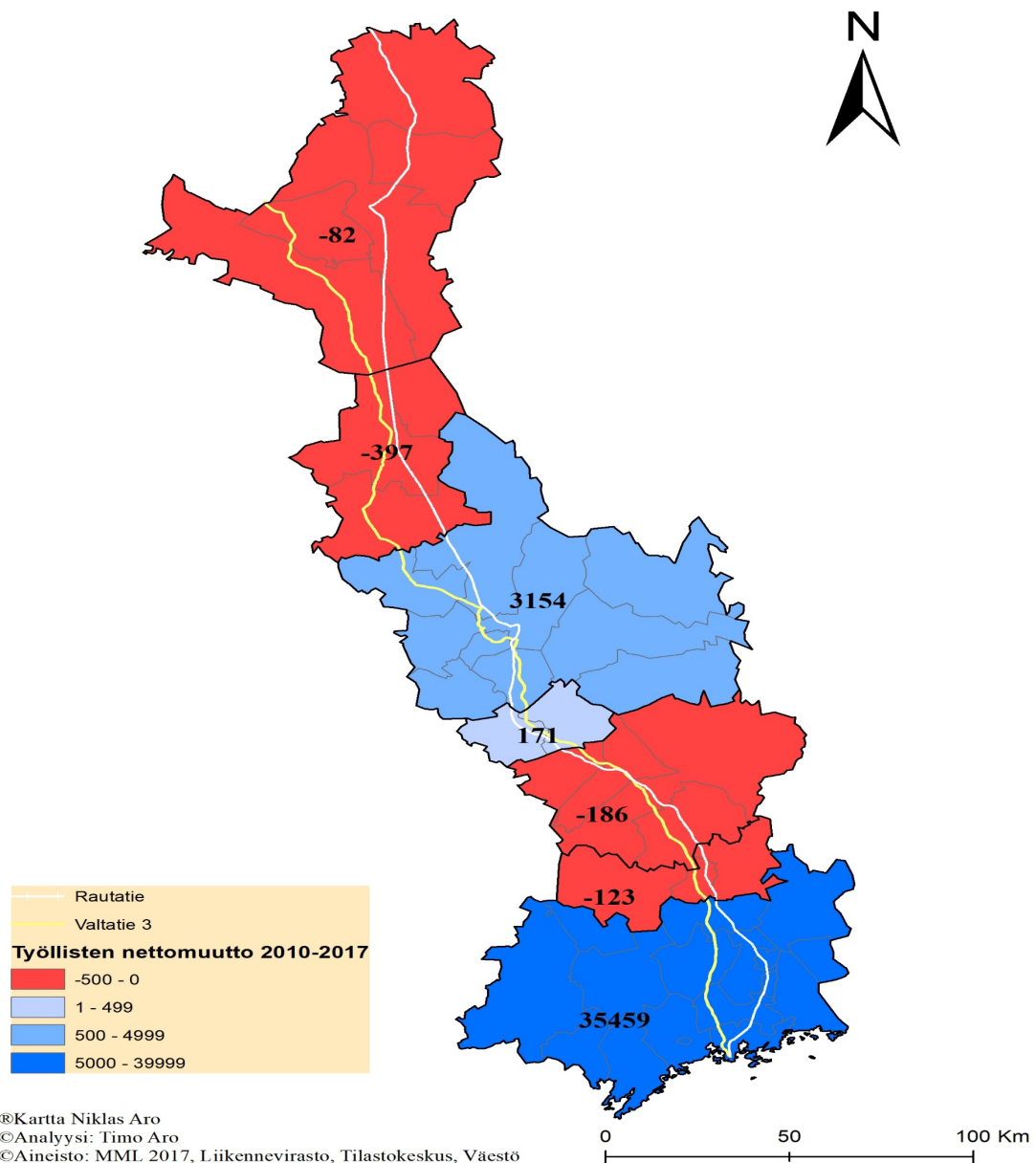
Kuvio 26. Kuntien välinen nettomaahanmuutto kasvukäytävän alueen seuduilla vuosina 2010-2017

20-34 -vuotiaiden nuorten ja nuorten aikuisten nettomuutossa olivat suuret erot alueiden välillä. Helsingin seutu sai noin 50 600 ja Tampereen seutu noin 14 200 henkilöä muuttovoittoa nuorista ja nuorista aikuisista. Kyse on merkittävästä muuttovoitosta määrällisestä ja laadullisesta näkökulmasta. Nuoret aikuiset ovat yksi muuttoliikkeen avainryhmistä merkittävien kerrannaisvaikutusten ansiosta. Helsingin ja Tampereen seudut saavat merkittävän hyödyn ajan kanssa kyseisen ikäryhmän muuttovoittojen ansiosta. Muut kasvukäytävän alueet kärsivät nuorista ja nuorista aikuisista muuttotappiota.



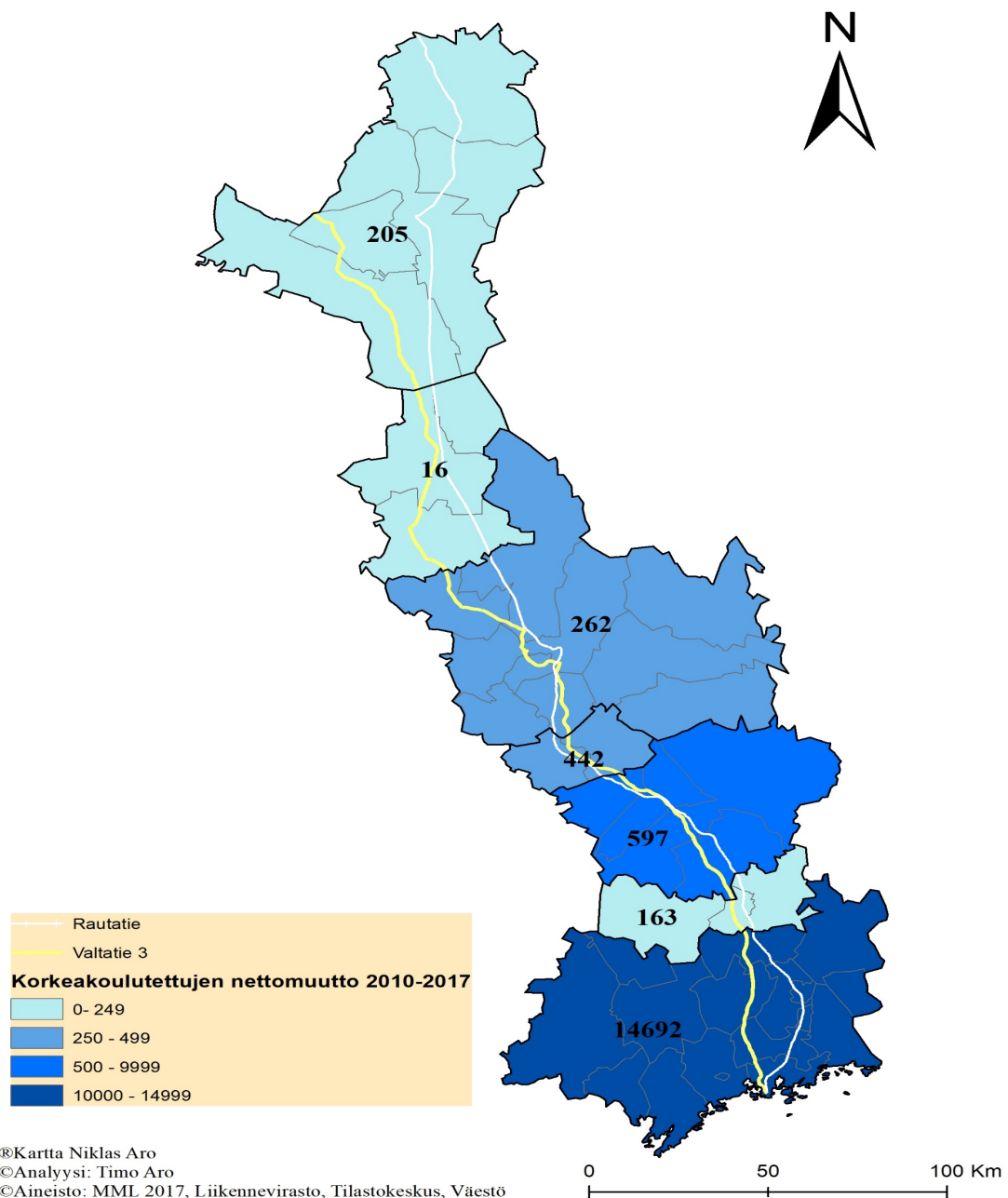
Kuvio 27. Nuorten ja nuorten aikuisten (20-34 -vuotiaat) nettomuutto kasvukäytävän alueen seuduilla 2010-2017

Muuttajat voidaan jakaa työmarkkina-aseman mukaan työllisiin, työttömiin työnhakijoihin ja työvoiman ulkopuolella oleviin. Työlliset ovat nuorten aikuisten ohella yksi muuttoliikkeen avainryhmistä myönteisten kerrannaisvaikutusten vuoksi. Yhden työllisen keskimääräiset tulot ovat vuodessa noin 31 000 euroa, kun työttömien ja työvoiman ulkopuolella olevien tulot jäävät noin 6 000 euroon. **Helsingin seutu hyötyy merkittävästi työllisten muuttovirroista. Helsingin seutu sai yhteensä noin 35 500 henkilöä muuttovoittoa työllisistä muuttajista vuosina 2010-2017. Tampereen seutu sai työllisistä muuttovoittoa noin 3 150 ja Etelä-Pirkanmaan seutu 171 henkilöä.** Helsingin ja Tampereen seudun erona on määrän lisäksi se, että Helsingin seudulla keskustaupungit Helsinki, Espoo ja Vantaa saivat muuttovoittoa työllisistä, mutta Tampereen seudulla työllisistä saivat muuttovoittoa vain kehysalueen kunnat. Muut kasvukäytävän seudut kärsivät muuttotappiota työllisistä.



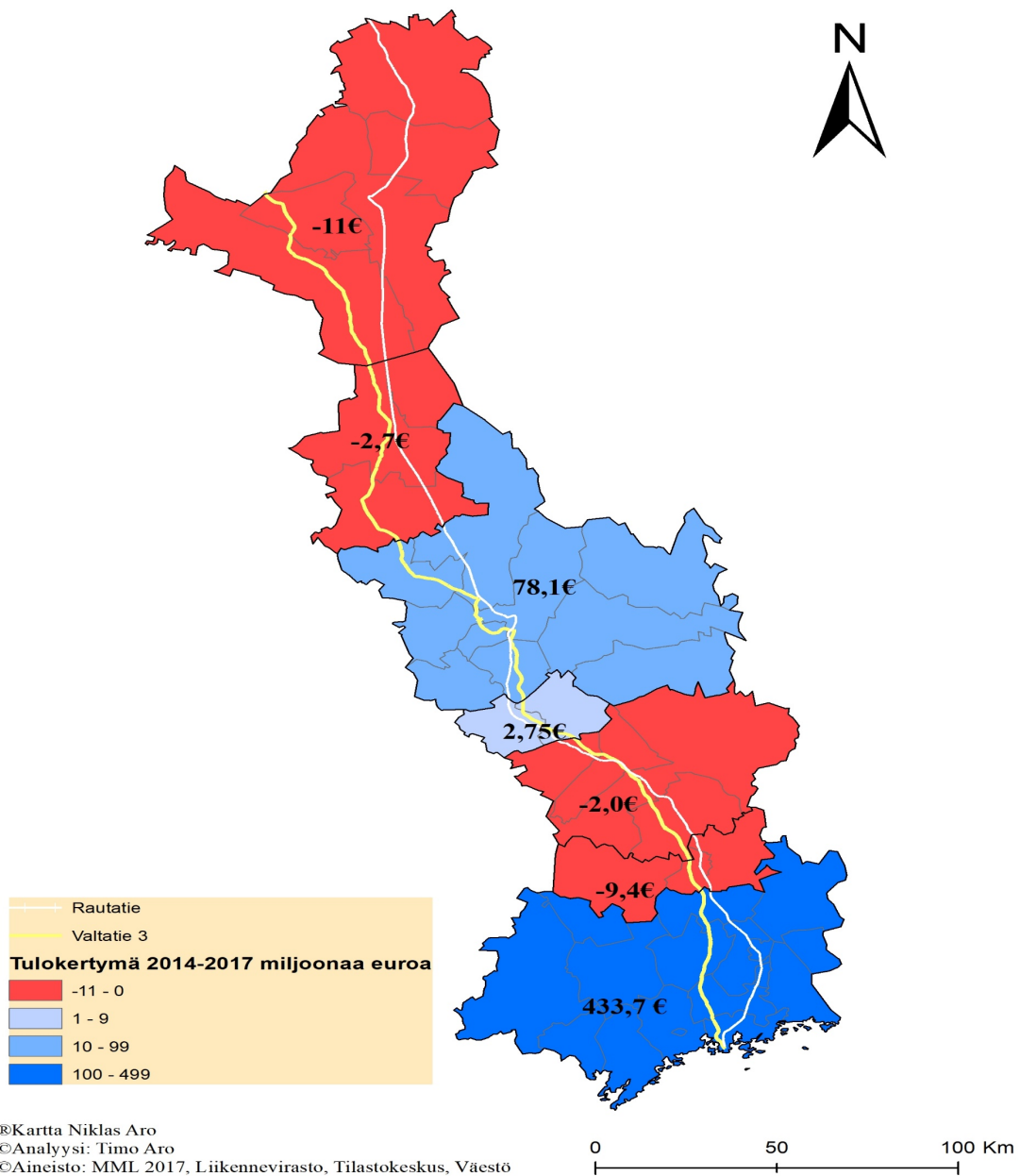
Kuvio 28. Työllisten nettomuutot kasvukäytävän alueella vuosina 2010-2017

Muuttajien rakennetta tarkasteltiin myös korkea-asteen tutkinnon suorittaneiden osalta. **Kaikki kasvukäytävän alueen seudut saivat muuttovoittoa korkea-asteen tutkinnon suorittaneista vuosina 2010-2017.** Helsingin seutu sai noin 14 700 henkilöä muuttovoittoa koulutetuista. Muiden seutujen koulutetuista saatujen muuttovoittojen määrä oli vähäisempi, mutta olennaista on se, että kaikki hyötyivät muuttajien rakenteesta koulutusasteen mukaan tarkasteltuna vuosina 2010-2017



Kuvio 29. Korkea-asteen tutkinnon suorittaneiden nettomuutto kasvukäytävän alueella vuosina 2010-2017

Lopuksi tarkasteltiin muuttoliikkeen laskennallista tulokertymää. Laskennallinen tulokertymä pitää sisällään alueen kaikkien tulo- ja lähtömuuttajien yhteenlasketut tulot kalenterivuoden aikana. Tulokertymä osoittaa, hyötyykö alue muuttajien rakenteesta taloudellisesti vai aiheutuuko muuttajien rakenteesta taloudellista rasitetta alueella. Tulokertymää tarkasteltiin vuosien 2014-2017 osalta. Kartassa oleva euromäärä kuvaa kasvukäytävän alueen muuttoliikkeen tulokertymää yhteensä vuosien 2014-2017 aikana. **Helsingin seudun laskennallinen hyöty muuttajien rakenteesta oli yhteensä noin 434 miljoonaa euroa vuosina 2014-2017 eli keskimäärin 108,4 miljoonaa euroa vuodessa. Tampereen seudun hyöty oli yhteensä 78,1 miljoonaa euroa ja Etelä-Pirkanmaan vähän alle 3 miljoonaa euroa neljän vuoden ajanjaksolla. Muiden kasvukäytävän alueen seutujen tulokertymä oli negatiivinen eli lähtömuuttajien tulot ylittivät tulomuuttajien tulot vuosien 2014-2017 välisenä aikana.**



Kuvio 30. Muuttoliikkeen laskennallinen tulokertymä kasvukäytävän alueella vuosina 2010-2017

4.4.1 Kasvukäytävän alueen muuttajat yleisellä tasolla

Kasvukäytävän alueen kuntien rajat ylittäviä tulomuuttoja tehtiin noin 315 000 vuosien 2015-2017 aikana. Näistä muutoista hieman yli puolet (51 %) tuli kasvukäytävän alueen ulkopuolelta ja noin puolet olivat kasvukäytävän alueen sisältä. Enemmän kuin yhdeksän kymmenestä (94,6 %) tulomuutosta kohdistui Helsingin ja Tampereen väliselle alueelle. Kunnittain tarkasteltuna noin kolmasosa (34 %) kaikista tulomuutoista kohdistui Helsinkiin. Lisäksi muita enemmän tulomuuttoja suuntautui Espooseen (16,8 %), Vantaalle (15,7 %), Tampereelle (15,3 %) ja Seinäjoelle (3,1 %). Kasvukäytävän alueelle muusta maasta tulevat tulomuutot kohdistuvat ensisijaisesti alueen suuriin keskuskaupunkeihin, kun taas kasvukäytävän sisäisissä lähimuutoissa korostui kehyskuntien merkitys.

Seinäjoen, Tampereen ja Helsingin tulomuutoista yli 40 prosenttia tuli kasvukäytävän ja kasvukäytävää ympäröivien seutukuntien ulkopuolelta. Tulomuuttojen osuus oli suurin Seinäjoella, johon tulomuuttaneista 55 prosenttia tuli muualta maasta. Espooseen muuttaneista taas 72 prosenttia ja Vantaalla muuttaneista 76 prosenttia muutti kasvukäytävän seuduilta. Tampereen kehyskuntiin muuttaneista taas neljä viidestä tuli kasvukäytävän seuduilta. Alhaisin muusta maasta muuttaneiden osuus oli kuitenkin alueen pienissä kunnissa kuten Hattulassa, Vesilahdessa ja Lopissa, joihin tulomuuttaneista noin 85 prosenttia tuli kasvukäytävän alueelta.

Kasvukäytävän alueelle tulomuutettiin etenkin suurista korkeakoulumaakunnista: Varsinais-Suomesta, Pohjois-Pohjanmaalta ja Keski-Suomesta. Kasvukäytävän alueelle suuntautuneesta tulomuutosta noin kolmannes tuli em. kolmesta maakunnasta: noin 15 000 henkilöä Varsinais-Suomesta, noin 11 000 henkilöä Pohjois-Pohjanmaalta ja hieman alle 11 000 henkilöä Keski-Suomesta. Tulomuuttajia tuli paljon myös Etelä- ja Länsi-Suomen muista maakunnista, kuten Päijät-Hämeestä (8 600 henkilöä), Pohjanmaalta (7 400 muuttajaa) ja Satakunnasta (6 400 muuttajaa).

Pääkaupunkiseudulle kohdistuneiden tulomuuttojen lähtöalueet olivat samankaltaiset kuin muulla kasvukäytävän alueella. Eniten tulomuuttoja pääkaupunkiseudulle tehtiin Varsinais-Suomesta, Pohjois-Pohjanmaalta ja Keski-Suomesta. Lisäksi 75 prosenttia Kymenlaaksosta, Ahvenanmaalta, muulta Uudeltamaalta, Etelä-Karjalasta ja Pohjois-Karjalasta kasvukäytävälle muuttaneista muutti juuri pääkaupunkiseudulle.

Tampereelle ja Tampereen kehysalueelle taas tulomuutettiin etenkin Keski-Suomesta (14,1 %), Varsinais-Suomesta (11 %) ja Satakunnasta (10,8 %). Seinäjoelle kohdistuva muuttoliike oli määrällisesti vähäisempää kasvukäytävän keskuksiin verrattuna.

Seinäjoelle tulomuutettiin etenkin muun Etelä-Pohjanmaan, Pohjanmaan ja Pohjois-Pohjanmaan alueilta, joista tuli noin kaksi kolmesta (60 %) Seinäjoen tulomuutosta. Seinäjoelle muutettiin huomattavasti rajatummalta alueelta kuin muihin kasvukäytävän suuriin keskuksiin.

Kasvukäytävän alueen sisällä muutettiin etenkin pääkaupunkiseudulle. Kaikista tulomuutoista noin seitsemän kymmenestä (67 %) kohdistui joko Helsinkiin, Espooseen tai Vantaalle. Tampere ja Tampereen muu seutu oli pääkaupunkiseudun jälkeen merkittävin muuttokohde: noin joka viides (21 %) tulomuutto suuntautui Tampereelle tai Tampereen kehysalueelle. Seinäjoelle tulomuuttaneiden osuus kasvukäytävän sisäisistä muuttovirroista oli vähäinen, sillä vain yksi prosentti muuttovirroista kohdistui Seinäjoelle. Esimerkiksi Riihimäelle kohdistui enemmän kasvukäytävän sisäisiä muuttoja kuin Seinäjoelle.

Helsingistä kasvukäytävälle suuntautuneista kaikista lähtömuutoista jopa 87 prosenttia kohdistui joko Espooseen tai Vantaalle. Helsingin lähtömuutoista noin 7 % suuntautui Tampereelle ja 2 % Hämeenlinnaan. Muiden alueiden osuus oli vähäinen (4 %). Helsingin kasvukäytävän alueelta saamista tulomuutoista 80 prosenttia kasvukäytävältä tuli Espoosta ja Vantaalta sekä 12 prosenttia Tampereelta. Helsinki kärsii kasvukäytävän kasvukäytävä kunnille yhteensä noin -1 600 henkilöä muuttotappiota vuosina 2015-2017, mutta käytännössä muuttotappiot kohdistuivat etenkin Espoole ja Vantaalle. Helsinki sai eniten muuttovoittoa Tampereelta (noin 2000 henkilöä). Helsinki saa lisäksi muuttovoittoa koko maan muuttovirroista.

Espoon ja Vantaan lähtömuutot kohdistuivat kasvukäytävän alueella pääosin Helsinkiin: Espoon kaikista lähtömuuttaneista 73 prosenttia muutti Helsinkiin, 19 prosenttia Vantaalle ja 4 prosenttia Tampereelle. Vantaalta lähtömuuttaneista 72 prosenttia muutti Helsinkiin, 20 prosenttia Espooseen ja 4 prosenttia Tampereelle. Espooseen ja

Vantaalle muutettiin lähinnä Helsingistä. Pääkaupunkiseudulta tuleva muutto selitti sekä Espoossa ja Vantaalla 90 prosenttia kaikesta tulomuutosta. Espoo ja Vantaa saavat molemmat muuttovoittoa kasvukäytävän sisäisestä muuttoliikkeestä: Espoo sai 1 400 henkilöä ja Vantaa 4 221 henkilöä muuttovoittoa. Molemmat saivat myös pieniä muuttovoittoja Tampereelta. Muiden kasvukäytävän kuntien merkitys Vantaan ja Espoon muuttovoitolle on vähäinen. Vantaa saa myös Espoosta pieniä muuttovoittoja.

Tampereen lähtömuutot suuntautuivat kasvukäytävän alueella ensisijaisesti joko pääkaupunkiseudulle tai Tampereen kehysalueelle. Tampereen lähtömuutoista vain pieni osa suuntautui Hämeenlinnaan tai Seinäjoelle. Muiden kuntien osuudet Tampereen muutoista olivat vielä vähäisemmät. Tampereelle tulomuutettiin etenkin Tampereen kehysalueelta, mutta myös muualta kasvukäytävän alueelta. Tampereen tulomuutosta noin kolmasosa tuli pääkaupunkiseudulta, alle puolet Tampereen kehysalueelta ja noin kymmenesosa Hämeenlinnasta ja Seinäjoelta. Tampere kärsi määrällisesti eniten muuttotappiota kasvukäytävän alueen sisäisessä muuttoliikkeessä: Tampere kärsi muuttotappiota sekä Tampereen kehysalueen kunnille että pääkaupunkiseudulle. Tampere sai kuitenkin kasvukäytävän alueen sisältä huomattavaa muuttovoittoa esimerkiksi Hämeenlinnasta (+500 henkilöä) ja Seinäjoelta (+420 henkilöä).

Tampereen kehysalueen (Pirkkala, Lempäälä, Kangasala, Ylöjärvi) lähtömuutot kohdistuivat pääosin Tampereelle: kaksi kolmesta Tampereen kehysalueen lähtömuuttaneista muutti Tampereelle. Noin viides lähtömuutto suuntautui joko pääkaupunkiseudulle tai muihin Tampereen kehysalueen kuntiin. Tampereen kehysalueelle tulomuutettiin lähes pelkästään Tampereen kaupungilta: kolme neljästä tulijasta tuli Tampereelta. Tampereen kehysalueen kunnat saivat hieman yli 2 000 henkilöä muuttovoittoa Tampereelta. Muille kasvukäytävän kunnille Tampereen kehysalueen kunnat kärsivät pääosin muuttotappiota. Tampere kärsi muuttotappioista kasvukäytävän sisällä, mutta sai sen sijaan merkittävää muuttovoittoa kasvukäytävän ulkopuolella olevasta Suomesta vuosien 2015-2017 välisenä aikana.

Seinäjoelta lähtömuutettiin kasvukäytävän alueella ensisijaisesti joko Tampereelle (42 %) tai pääkaupunkiseudulle (47 %). Seinäjoelle tulomuutettiin erityisesti Tampereelta (37 %) ja pääkaupunkiseudulta (48 %). Seinäjoki kärsi lähes 800 henkilöä muuttotappiota kasvukäytävän sisäisessä muuttoliikkeessä. Seinäjoki kärsi muuttotappiota sekä Tampereelle että pääkaupunkiseudulle. Seinäjoen muuttovoitot tulevat kasvukäytävän ulkopuolelta etenkin muualta Etelä-Pohjanmaalta.

Hämeenlinnasta lähtömuutettiin etenkin Helsinkiin ja Tampereelle sekä lähialueelle. Hämeenlinnan lähtömuutoista joka viides (23 %) kohdistui Tampereelle, joka kolmas (33 %) pääkaupunkiseudulle ja enemmän kuin joka neljäs lähikuntiin Hattulaan ja Janakkalaan. Hämeenlinnaan tulomuutettiin etenkin pääkaupunkiseudulta (27 %), Tampereelta (16 %), Hattulasta (16 %) ja Janakkalasta (16 %). Hämeenlinna kärsi yhteensä 570 henkilöä muuttotappioita kasvukäytävän sisäisessä muuttoliikkeessä: muuttotase oli negatiivisin Tampereen ja Helsingin kanssa. Hämeenlinna sai muuttovoittoa lähialueeltaan.

Riihimäeltä lähtömuutettiin etenkin Helsinkiin, Espooseen ja Vantaalle (37 %), Tampereelle (10 %) sekä lähiseudulle Hausjärvelle (15 %), Janakkalaan (9 %) ja Lopelle (9 %). Riihimäelle tulomuuttaneista kolmasosa tuli pääkaupunkiseudulta ja hieman yli puolet lähiseudun kunnista, etenkin Hausjärveltä. Riihimäki kärsi lievää muuttotappiota (-100 henkilöä) kasvukäytävän sisäisessä muuttoliikkeessä vuosina 2015-2017. Riihimäki sai muuttovoittoa lähialueensa kunnista, mutta kärsi muuttotappiota Tampereelle ja Helsingille.

4.4.2 Kasvukäytävän muuttajat iän mukaan

Kasvukäytävälle tulo- ja lähtömuuttaneet painottuivat vahvasti nuoriin ja nuoriin aikuisiin. Kolmasosa (34 %) tulomuuttaneista oli 15-24 -vuotiaita nuoria ja vajaa kolmannes (31 %) 25-34 -vuotiaita nuoria aikuisia. Enemmän kuin kolme neljästä kasvukäytävälle tulomuuttaneesta oli iältään alle 35-vuotiaita. Yksi neljästä muuttajasta oli iältään yli 35-vuotias. Tilanne oli samankaltainen lähtömuuttajien osalta, sillä enemmän kuin seitsemän kymmenestä (73 %) oli iältään alle 35-vuotiaita.

Kasvukäytävän kuntien välillä oli kuitenkin ikärakenteessa eroja: Helsinkiin, Tampereelle ja Seinäjoelle tulomuuttaneissa yli 40 prosenttia oli 15-24-vuotiaita. Kehyskuntiin tulomuuttaneissa taas 25-34 -vuotiaat nuoret aikuiset muodostivat suurimman yksittäisen ikäryhmän. Kehyskuntien tulomuuttajissa on lisäksi ylliedustettuna alle

15-vuotiaat lapset toisin kuin esimerkiksi Tampereen ja Helsingin tulomuutoissa. Kasvukäytävän alueen pienimmissä kunnissa vanhempien ikäryhmien osuus on muita korkeampi.

Kasvukäytävän alueelle muualta Suomesta tulomuuttaneissa nuorten ikäryhmien osuus on vielä korostuneempi. Enemmän kuin neljä viidestä muualta Suomesta tulomuuttaneesta oli iältään alle 35-vuotiaita. Kasvukäytävän ulkopuolelta muuttaneissa etenkin 15-24-vuotaiden nuorten osuus oli erittäin suuri (41 % tulomuuttajista). Kasvukäytävältä muualle Suomeen lähtömuuttaneiden ikärakenne poikkesi kasvukäytävälle tulomuuttaneiden ikärakenteesta: alle 35-vuotiaiden lähtijöiden osuus oli matalampi ja vastaavasti yli 35-vuotiaiden korkeampi.

Kasvukäytävän alue sai merkittäviä muuttovoittoja muualta maasta kaikista alle 50-vuotiaiden muuttajien ryhmistä. Kasvukäytävän alueen muuttovoitosta lähes 90 % tuli kahdesta ikäryhmästä: 15-24 -vuotiaista nuorista (+16 851) ja 25-34 -vuotiaista nuorista aikuisista (+9 606). Kasvukäytävän alue kärsii muulle maalle vähäisiä muuttotappiota yli 50-vuotiaiden ikäryhmissä. Kasvukäytävän ulkopuolelta tuleva muuttovoittoisuus ei kuitenkaan jakaudu tasaisesti alueen sisällä: 15-34-vuotiaiden ikäryhmien muuttovoitot keskittyivät pääkaupunkiseudulle, Tampereen seudulle ja vähäisemmin määrin Seinäjoelle.

Kasvukäytävän sisällä muuttavista noin kolme neljästä on alle 35-vuotiaita. Toisin kuin kasvukäytävän ulkopuolelta tuleva muuttoliike, kasvukäytävän sisäinen muuttoliike painottuu vahvemmin nuoriin aikuisiin (25-34-vuotiaat), joiden osuus kaikista muuttajista on 34 prosenttia. Nuorten 15-24-vuotiaiden osuus on taas 29 prosenttia (vrt. ulkopuolelta 41 %). Kasvukäytävän sisällä muuttaneissa yli 35-vuotiaiden ikäluokkien muuttoalttius on matala. Kasvukäytävän alueen sisäisestä muuttoliikkeestä saadut muuttovoitot vaihtelivat merkittävästi kunnittain. Helsinki ja Tampere keräsivät käytännössä pääosan muuttovoitostaan 15-24-vuotaiden nuorten muuttoliikkeestä, kun taas kehyskunnat saivat suurimmat muuttovoittonsa 25-34 -vuotiaista nuorista aikuisista ja muuttotappiot kohdistuivat nuoriin 15-24 -vuotiaisiin. Riihimäen ja Hämeenlinnan muuttovoitot taas koostuivat pääosin yli 35-vuotiaista muuttajista. Seinäjoki kärsii kaikissa ikäryhmissä muuttotappiota kasvukäytävän sisäisessä muuttoliikkeessä.

Kasvukäytävän alueen kunnista Helsinkiin ja Tampereelle tulomuuttaneissa korostuivat 15-24 -vuotiaiden suuri osuus. **Nuorten 15-24-vuotiaiden muuttoa selittää pitkälti koulutusperäiset muutot.** Helsinki ja Tampere suurina opiskelukaupunkeina saivat muuttovoittoa nuorista kaikista kasvukäytävän alueen kunnista. Helsinki sai määrällisesti eniten muuttovoittoa nuorista Espoosta (+1760), Tampereelta (+643) ja Vantaalta (+280). Noin kolmasosa Helsinkiin kohdistuvasta muuttoliikkeestä oli 25-34-vuotiaiden muuttoliikettä. Etenkin Tampereelta muutti 25-34-vuotiaita Helsinkiin: lähes joka toinen (46 %) Tampereelta Helsinkiin muuttanut oli 25-34-vuotias. Helsinki saikin Tampereelta 25-34- vuotiasta yli 1 200 henkilöä muuttovoittoa. Espoosta ja Vantaalta Helsinkiin tulomuuttaneista enemmän noin joka kolmas oli 25-34-vuotias. Sen sijaan pienistä kunnista ja kehyskunnista tulomuutti keskimääräistä vähemmän 25-34-vuotiaita Helsinkiin, mutta erot kuntien välillä olivat melko suuret. Seinäjoelta tulomuutti taas Helsinkiin hieman keskimääräistä enemmän 25-34 -vuotiaita nuoria aikuisia (36 %). Helsinki kärsi nuorista aikuisista noin -2 000 henkilöä muuttotappiota kasvukäytävän alueen kunnille 25-34-vuotiaiden ryhmässä: suurimmat määrälliset muuttotappiot tulivat Espoon (-1 300) ja Vantaan (-2 200 kanssa).

Espooseen tulomuutettiin lähinnä Helsingistä, Tampereelta ja Vantaalta. Kaikista Espooseen tulomuuttaneista noin joka neljäs oli iältään 15-24 -vuotias. Tampereelta tulijoista lähes joka kolmas oli 15-24 -vuotias. Espoo kärsi suuria muuttotappiota 15-24-vuotiaiden ikäryhmässä Helsingille ja pientä muuttotappiota Vantaalle. Espoo sai nuorista muuttovoittoa Tampereelta. Espoo sai nuorten aikuisten ryhmästä muuttovoittoja etenkin Helsingistä ja vähäisimmissä määrin Tampereelta (289 henkilöä), mutta kärsi pieniä muuttotappiota Vantaalle (-264 henkilöä). Espoo sai lähes 1 400 henkilöä muuttovoittoa nuorista aikuisista muista kasvukäytävän alueen kunnista.

Vantaalle tulomuutetaan kasvukäytävän alueelta eniten Helsingistä, Tampereelta ja Espoosta. Vantaan muuttajien ikärakenne vastasi pitkälti Espoota: joka neljäs Vantaalle muuttanut oli 15-24-vuotias nuori. Vantaalle tulomuuttaneista lähes neljä kymmenestä (38 %) oli 25-34 -vuotiaita nuoria aikuisia. Helsingistä ja Tampereelta tulomuuttaneista 40 prosenttia oli 25-34-vuotiaita, kun taas Vantaalta poismuuttaneista vain hieman alle kolmannes oli 25-34-vuotiaita.

Vantaa kärsi vähäistä muuttotappiota Helsingille (-280 henkilöä), mutta sai pieniä muuttovoittoja Espoosta. Vantaa sai merkittävää muuttovoittoa nuorten aikuisten ikäryhmästä Helsingistä ja maltillista muuttovoittoa Espoosta ja Tampereelta. Vantaa sai kasvukäytävän alueen kunnista muuttovoittoa nuorista aikuisista yhteensä lähes 2 700 henkilöä.

Tampereelle tulomuuttaneista neljä kymmenestä (41 %) oli 15-24-vuotiaita. Helsingistä Tampereelle muuttaneista nuorten osuus oli pienempi (27 %). Kasvukäytävän alueen pienistä kunnista ja kehyskunnista Tampereelle tulomuuttaneissa korostui juuri nuorten suuri osuus. Tampere sai suuria muuttovoittoja nuorten ikäryhmästä kehysalueeltaan ja Seinäjoelta, mutta kärsi nuorista merkittäviä muuttotappiota etenkin Helsingille. Tampere sai yhteensä noin 2 000 henkilöä muuttovoittoa 15-24 -vuotiaista nuorista. Tampereelle tulomuuttaneista hieman yli joka neljäs (27 %) kuului 25-34 -vuotiaiden nuorten aikuisten ikäryhmään, mutta erot olivat suuret kuntien välillä. Helsingistä Tampereelle muuttaneista noin neljä kymmenestä oli nuoria aikuisia, mutta Espoosta, Vantaalta ja Seinäjoelta tulleista vain noin joka kolmas kymmenestä tulijasta. Tampereen kehysalueelta tulleissa keskimäärin vain yksi viidestä kuului nuorten aikuisten ikäryhmään. Tampere kärsii lähes kaikille kasvukäytävän alueen kunnille muuttotappiota nuorten aikuisten ryhmässä: suurimmat muuttotappiot kohdistuvat Helsinkiin ja Tampereen kehysalueelle. Seinäjoki oli ainoa kasvukäytävän alueen kunta, josta Tampere sai merkittäviä muuttovoittoja nuorten aikuisten ikäryhmästä.

Tampereen kehyskuntiin tulomuuttaneista noin joka viides oli 15-24-vuotias. Tampereen kehyskuntien välillä muuttaneissa 15-24-vuotiaiden osuus jäi vähäiseksi. Tampereen kehyskunnat kärsivät huomattavia muuttotappiota 15-24-vuotiaiden ryhmässä lähinnä Tampereelle. Joka kolmas Tampereen kehyskuntiin tulomuuttaneesta oli 25-34 -vuotias nuori aikuinen. Tampereen kehyskunnat saivat yhteensä noin 1 900 henkilöä muuttovoittoja nuorten aikuisten ryhmästä lähinnä Tampereelta. Muille kasvukäytävän alueen kunnille Tampereen kehyskunnat kärsivät vähäisiä muuttotappioita.

Seinäjoelle tulomuuttaneista yli kolmannes (36 %) oli 15-24 -vuotiaita nuoria. Seinäjoelle tulomuutettiin kasvukäytävän alueelta lähinnä pääkaupunkiseudulta ja Tampereelta. Seinäjoelle Tampereelta ja Helsingistä tulomuuttaneista hieman yli joka kolmas, Vantaalta alle joka kolmas ja Espoosta joka viides kuului 15-24 -vuotiaiden nuorten ikäryhmään. Seinäjoki kärsii Tampereelle ja Helsingille muuttotappioita 15-24-vuotiaiden ryhmässä. Hieman yli joka kolmas (34 %) Seinäjoelle tulomuuttanut kuului 25-34 -vuotiaiden nuorten aikuisten ikäryhmään. Seinäjoki kärsi muilla kasvukäytävän alueen kunnille pientä muuttovoittoa nuorten aikuisten ikäryhmästä: muuttotappiot kohdentuivat lähinnä Tampereelle ja Helsinkiin.

Hämeenlinnaan tulomuuttaneista noin joka kolmas oli 15-24-vuotias. Helsingistä tulomuuttaneista noin joka neljäs ja Tampereelta tulleista enemmän kuin joka kolmas kuului 15-24 -vuotiaiden ikäryhmään. Lähikunnista tulleista enemmän kuin joka kolmas oli 15-24 -vuotias. Hämeenlinna sai nuorista muuttovoittoa lähikunnistaan, mutta kärsimuuttotappiota ensisijaisesti Tampereelle ja Helsingille. Hämeenlinnan tulomuuttaneista joka neljäs oli nuori aikuinen. Hämeenlinnaan tuli keskimääräistä enemmän nuoria aikuisia Helsingistä ja Tampereelta, kun taas lähikunnista keskimääräistä vähemmän. Hämeenlinna kärsii nuorista aikuisista muuttotappiota kasvukäytävän alueen kunnille Riihimäkeä lukuun ottamatta.

Riihimäelle tulomuuttaneista lähes joka kolmas oli 15-24-vuotias. Helsingistä tulleista vain joka viides kuului 15-24 -vuotiaiden ikäryhmään, mutta lähialueelta tulleista noin neljä kymmenestä oli nuoria 15-24 -vuotiaita. Riihimäki kärsii nuorten ikäryhmässä muuttotappiota Helsingille ja Tampereelle, mutta sai muuttovoittoa Hausjärveltä, Janakkalasta ja Lopelta. Riihimäelle tulomuuttaneista noin joka viides oli 25-34 -vuotiaita nuoria aikuisia. Nuorten aikuisten määrä oli keskimääräistä korkeampi Helsingistä ja Tampereelta tulomuuttaneissa sekä alhaisempi lähialueen osalta. Riihimäki kärsi nuorista aikuisista noin -100 henkilöä muuttotappiota vuosina 2015-2017.

4.5 TYÖASIALIIKKUVUUTEEN LIITTYVÄT TULOKSET

Työasialiikkuvuudella tarkoitetaan työajalla työnantajan asialla tapahtuvaa liikkumista, kuten asiakaskäyntejä, koulutus- ja kokousmatkoja sekä markkinointi-, edunajamis- yms. tilaisuuksia. Alueelliseen liikkuvuuteen kytkeytyy yhä enemmän saman työpäivän aikana tapahtuvaa työasialiikkuvuutta ja monipaikkaisuutta. **Asiantuntijatyöhön perustuvilla työmarkkinoilla korostuvat totutusta työn tekemisestä poikkeavat mallit, jolloin saman työpäivän sisällä korostuu työasialiikkuvuus kodin, työpaikan, kokous- ja tapaamispaikkojen välillä.** Käynnissä oleva elinkeino- ja toimialarakenteen muutos lisää entisestään palvelu-, tieto- ja osaamisintensiivisten toimialojen osuutta työpaikoista ja arvonnäkökulmasta. Asiantuntijatyöhön sisältyy runsaasti henkilökohtaista kommunikaatiota, joka vaatii työnantajan asialla tapahtuvaa liikkumista.

Työasialiikkuvuudesta ei ole käytettävissä vastaavia tilastoja kuin pendelöinnistä tai muuttoliikkeestä. Viitteitä työasialiikkuvuuden määrästä on kuitenkin saatavissa tehtyjen yrityskyselyiden perusteella. Esimerkiksi Laakson, Kostiaisen ja Metsärannan (2016) mukaan Turun seudulla ja Salossa sijaitsevat yritykset tekevät keskimäärin 1,1-1,6 työasiamatkaa/henkilö/vuosi, kun taas Tampereen kaupunkiseudun, Tampereen kauppakamarin ja Pirkanmaan liiton selvityksessä (2018) kasvukäytävällä sijaitsevat yritykset tekevät toimialasta riippuen 4-5 työasiamatkaa henkilöä kohti vuodessa sijaintikunnan ulkopuolelle. Työasiamatkojen yleisyys vaihtelee merkittävästi toimialoittain. **Laakson et al. (2015) arvion mukaan esimerkiksi pääkaupunkiseudun ja Tampereen välillä tehdään noin 400 000 työasiamatkaa vuodessa.**

Tampereen kauppakamarin ym. (2017) 'Tampere-Helsinki ratakäytävän kehittämisen laajemmat taloudelliset vaikutukset' -selvityksessä ja Liikenneviraston (2016) 'Helsinki-Turku-ratakäytävän kehittämisen aluetaloudelliset vaikutukset' selvitetiin yrityskyselyiden avulla työasialiikkuvuuden määrää Helsinki-Tampere sekä Helsinki-Turku -liikennekäytävien alueella toimivilta yrityksiltä. **Yrityskyselyiden avulla selvitetiin muun muassa niiden sijaintikunnan ulkopuolelle ulottuvien työasiamatkojen määrää ja toistuvuutta, matkojen suuntautumista toimialoittain ja yritysten henkilöstökoon suhteen sekä kulkutapojen käyttöä.** Kyselyillä selvitettiin ensisijaisesti yritysten työasiamatkustamista, josta ei ole juurikaan tietoa saatavissa. Lisäksi yrityksiltä kysyttiin työssäkäynnistä, liikenneyhteyksien toimivuudesta, eri kulkutapojen käytöstä ja pääradan junayhteyksien merkityksestä. Myös pääradan junayhteyden kehittämisen tarkeydestä kysyttiin näkemyksiä, minkä lisäksi annettiin mahdollisuus avoimille vastauksille.

Yrityskyselyiden kautta saatavia tulokset eivät ole eksakteja, mutta niitä voidaan pitää suuntaa-antavina ja matkojen suuruusluokan ilmaisevina. Tässä yhteydessä referoidaan yrityskyselyn kautta saatuja tuloksia erityisesti kasvukäytävän alueen kohdalla, sillä se on ainoa käytettävissä oleva luotettava malli arvioida työasialiikkuvuuden suuruutta juuri kasvukäytävän alueella.

Tulosten mukaan:

- I. Kasvukäytävän alueella sijaitsevat yritykset tekevät toimialasta riippuen keskimäärin 4-5 työasiamatkaa henkilöä kohti vuodessa sijaintikunnan ulkopuolelle. Vastaava kysely on toteutettu myös Helsinki-Turku-ratakäytävän yrityksille - näitä kyselyjä vertaamalla havaitaan, että Kasvukäytävässä tehdään työasiamatkoja huomattavasti enemmän Helsinki-Turku-ratakäytävään verrattuna. Turun ja Salon seudulla sijaitsevat yritykset tekivät toimialasta riippuen keskimäärin 1,5-2 työasiamatkaa henkilöä kohti vuodessa sijaintikunnan ulkopuolelle.
- II. Kasvukäytävän alueella työasiamatkoja (yli 50 työasiamatkaa kuukaudessa) tehdään merkittävässä määrin teollisuudessa (22 % matkoista), liike-elämän palvelualoilla (16 %) ja informaatio ja viestintäaloilla (11 %).
- III. Kasvukäytävän työasiamatkat suuntautuvat monipuolisesti useaan paikkaan. Pääasiallinen kohde on Tampere tai Helsinki.

Työasialiikkuvuus on yrityskyselyn mukaan toimialoittain tarkasteltuna (henkeä kohden) aktiivisinta vähittäis- ja tukkukaupan sekä liike-elämän palveluissa. Vähittäis- ja tukkukaupan toimialaan kuuluu kaikenlaisten tavaroiden tukku- ja vähittäiskauppa sekä tavaroiden myyntiin liittyvät palvelut. Liike-elämän palveluissa korostuu rahoitus, informaatio ja viestintä, kiinteistöpalvelut sekä hallinto- ja tukipalvelut. Myös rakentamisen ja teollisuuden aloilla matkustetaan keskimääräistä enemmän.

Toimialojen erot työasialiikkuvuuden määrässä suhteessa henkilöstömäärään poikkeavat jossain määrin muista aihepiiriin liittyvistä tutkimustuloksista, jotka liittyvät eri toimialojen kommunikaatiointensiivisyyteen ja markkina-alueiden laajuuteen. Kasvukäytävän alueen selvityksessä esiin noussut tukkukaupan työasiamatkustuksen määrä on selvästi suurempi kuin esimerkiksi Turun suunnan vastaavassa työssä.

Työasiamatkojen toistuvuuden ja yrityksen kokoluokan perusteella arvioitiin, että kyselyyn vastanneista toimipaikoista tehdään yhteensä noin 12 000 työasiamatkaa kuukaudessa. Toimipaikoista vain 1 %:ssa ei tehdä lainkaan työasiamatkoja. Puolessa (50 %) toimipaikoista tehtiin 1-20 työasiamatkaa kuukaudessa. Toimipaikkoja, joilla tehtiin yli 100 työasiamatkaa kuukaudessa, oli 13 %. Tulos oli tältä osin samankaltainen kuin Helsinki-Turku-ratakäytävän yrityskyselyssä: yli 100 työasiamatkaa kuukaudessa tehtiin 7 %:ssa yrityksistä, 1-20 työasiamatkaa 60 %:ssa yrityksistä ja 7 %:ssa yrityksistä ei tehty lainkaan työasiamatkoja viimeisen kuukauden aikana.

Henkilöä kohden tarkasteltuna työasialiikkuvuuden määrä on erilainen. Kyselyn mukaan tukkukaupan alalla tehdään lähes kolminkertainen määrä työasiamatkoja henkilöä kohden kuukaudessa verrattuna liike-elämän palvelualoihin ja informaatio- ja viestintäalaan.

Yrityskyselyn tulokset olivat kiinnostavat matkan kohteen suhteen. **Kyselyyn vastanneiden yritysten työasialiikkuvuuden kohde oli 95 %:in osalta joko Helsinki tai Tampere. Vain 5 % kaikista kyselyyn vastanneiden yritysten matkoista suuntautui Helsingin ja Tampereen välisen käytävän alueella muihin kuntiin.** Vähiten työmatkoja tehtiin Kerava-Järvenpää ja Riihimäki-Hyvinkää -alueille.

Valitun kulkutavan osalta korostui työasialiikkuvuudessa junan käyttö ja merkitys. Joka toinen yritys tai toimipaikka vastasi, että junaa käytetään vähintään yhdellä viidestä työasiamatkasta. Noin kolmanneksessa (30 %) yrityksistä junaa käytetään vähintään joka toisella työasiamatkalla. Vain joka kymmenes (12 %) vastasi, ettei junaa käytetä lainkaan työasiamatkustukseen.

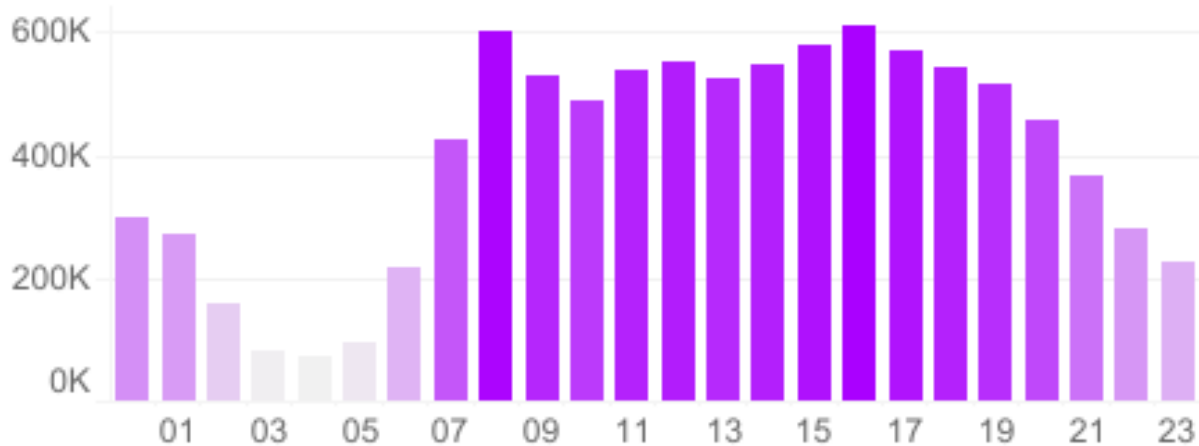
4.6 MOBIILIPAIKANNUKSEEN LIITTYVÄT TULOKSET

Telia Crowd Insights-tiimi on kehittänyt tavan mitata anonymisti ihmisten liikkumista eri alueiden välillä. **Mittauksessa käytetään apuna operaattorin tukiasemaverkkoa ja mittaustarkkuus vaihtelee tukiasemaverkon tiheyden mukaan, mutta on varsin riittävä esimerkiksi kuntien välillä ja jopa kuntien sisällä tapahtuvien liikkumisvirtojen todentamiseksi.** Mittausdata kerätään Telian kännykkäliittymistä ja mallinnetaan Telian markkinaosuuden perusteella vastaamaan koko Suomen väestöä. Dataa syntyy jo yhden päivän aikana niin valtavasti, että tässä tutkimuksessa datan poiminta rajattiin kattamaan matkat yhden viikon ajalta syyskuussa 2018. Jatkokäsittelyvaiheessa data jaoteltiin tämän jälkeen kuvaamaan liikkumista keskimäärin yhden syyskuun arkipäivän aikana. Kasvukäytävällä tehtiin tarkasteluajankohtana yhteensä lähes 12,8 miljoonaa matkaa yhden arkipäivän aikana. Matkalla tarkoitetaan yhdensuuntaista siirtymistä paikasta toiseen. Matkat jakautuivat seuraavasti:

- Matkoja yhteensä 12 762 940 (sis. kasvukäytävän ulkoa ja ulos suuntautuvat matkat)
- Matkoja yhteensä kasvukäytävällä 11 390 780 matkaa
- Kasvukäytävän kunnan sisäiset (kunnat yhteensä): 9 538 280 kpl
- Kasvukäytävän kuntien väliset: 1 852 500 kpl
- Matkoja yhteensä kasvukäytävän ja muiden alueiden välillä 1 372 160 matkaa
- Kasvukäytävä - muu: 697 830 kpl
- Muu - Kasvukäytävä: 674 330 kpl

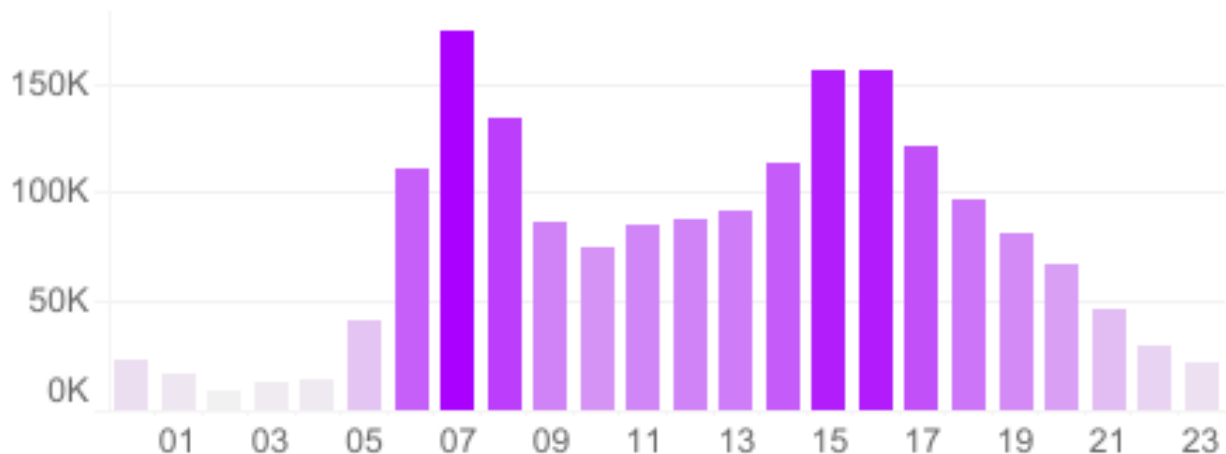
Kasvukäytävä näyttäytyy mobiilipaikannukseen perustuvien tietojen mukaan merkittävänä liikkumisen vyöhykkeenä. **Kasvukäytävän alueen sisällä tehdään mallinnuksen mukaan arkipäivisin yhteensä noin 11,4 miljoonaa matkaa. Näistä matkoista noin 9,5 miljoonaa matkaa (83,7 %) tehdään kasvukäytävän alueen kuntien sisällä (esim. Helsinki-Helsinki), ja kuntarajat ylittäviä matkoja tehdään arkipäivisin yhteensä noin 1,85 miljoonaa kappaletta (16,3 %).** Kasvukäytävältä kasvukäytävän ulkopuolelle tai kasvukäytävän ulkopuolelta kasvukäytävälle tehdään päivittäin noin 1,37 miljoonaa matkaa (10,75 % mittauksen kaikista matkoista).

Kasvukäytävän kuntien sisällä tehtyjen matkojen lähtötuntiprofiili on huomattavasti tasaisempi ollen korkealla erityisesti aamukahdeksan ja iltayhdeksän välisenä aikana. Suurimmat matkahuiput osuvat kello 7-9 ja 15-17 välille (kuva 28).



Kuvio 31. Kasvukäytävän kuntien kuntarajojen sisäisten matkojen (esim. Helsinki-Helsinki) lähtötuntiprofiili

Kuntarajat ylittävissä matkoissa painottuu selkeämmin työmatkaliikenne, joka painottuu tietyille aamuun ja iltapäivään tunneille (kuva 29). Huipputunnit kuntien välisessä liikenteessä ajoittuvat aamun klo 6-8 välille, ja iltapäivällä klo 15-17 välille.



Kuvio 32. Kasvukäytävän kuntien välisten matkojen lähtötuntiprofiili (ei sis. kuntien sisäisiä matkoja)

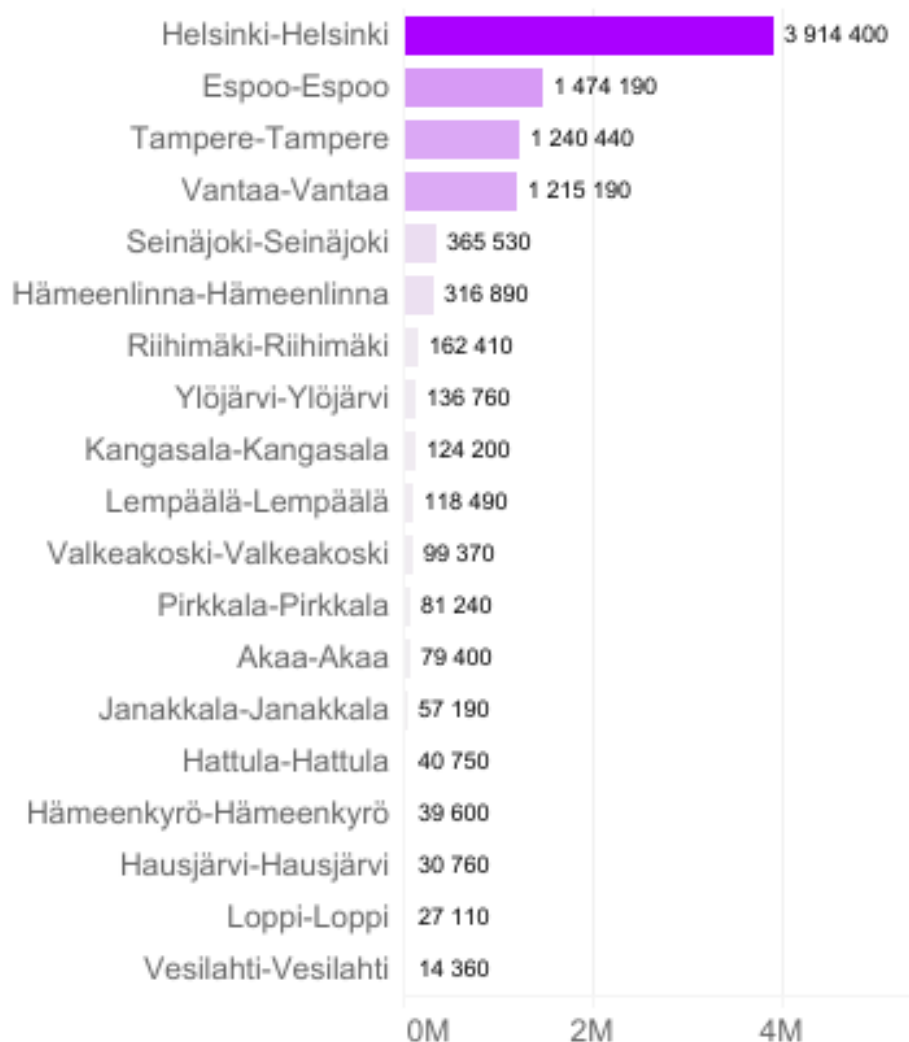
4.6.1 Keskuskaupungeissa sisäisten matkojen osuus suurempi kuin keskuskaupunkeja ympäröivissä kunnissa

Alueiden sisäisen liikenteen volyymi on huomattavasti kuntarajoja ylittävää liikennettä suurempaa. Matkojen suuntautuminen eroaa kuitenkin huomattavasti kuntien välillä riippuen siitä, onko kyseessä alueen keskuskaupunki vai keskuskaupungin ympärillä oleva kunta tai kaupunki. **Keskuskaupungeissa sisäisten matkojen osuus suurempi kuin keskuskaupunkeja ympäröivissä kunnissa.**

Seutujen keskuskaupungit, erityisesti Helsinki ja Tampere, erottuvat vahvoina työpaikkojen keskittymäalueina. Helsingissä sisäisten ja kuntarajat ylittävien matkojen suhde on vielä selkeämmin kunnan sisäisten matkojen puoleen.

Helsingissä lähes joka neljäs (23 %) kasvukäytävällä tehdystä matkasta suuntautuu kuntarajan ylitse. Tampereella kuntarajan yli suuntautuu 21,2 % ja Hämeenlinnassa 22,3 % matkoista.

Keskuskaupungeissa sisäisten matkojen osuus on siis suurempi eli vähintään noin neljännes matkoista, kun kasvukäytävän ulkopuolelle ja ulkopuolelta suuntautuvia matkoja ei huomioida. Vertailun vuoksi esimerkiksi Tampereen kehyskunnassa Pirkkalassa yli puolet (54,5 %) sisäisistä matkoista suuntautuu kunnan rajojen ylitse, erityisesti Tampereelle. Vantaalla vastaava luku on 38,1 % eli noin kaksi viidestä matkasta suuntautuu Vantaalta Helsinkiin tai Espooseen tai toisinpäin.



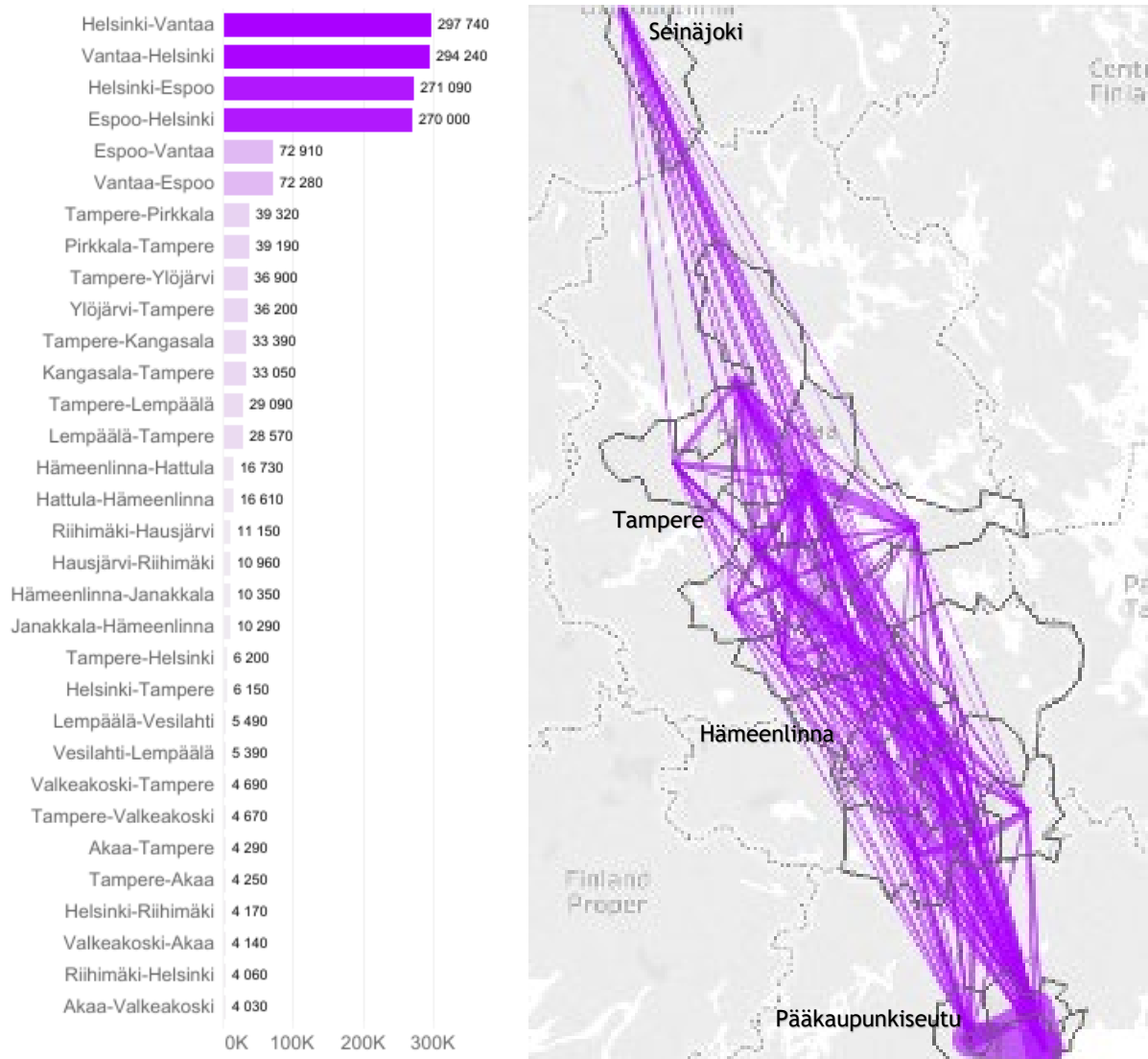
Kuvio 33. Kasvukäytävän kuntien sisäiset matkat arkipäivänä

4.6.2 Kasvukäytävän alueella kuntarajat ylittävistä matkoista lähes 95 % tehdään paikallisten kaupunkiseutujen sisällä

Kasvuvyöhykkeen sisällä noin joka kuudes arkivuorokauden matka suuntautuu kuntarajojen yli (yhteensä 1 852 500 matkaa). Kaupunkiseutujen sisällä näitä alueellisesti paikallisia kuntarajat ylittäviä matkoja tehdään yhteensä 1 758 130 matkaa (94,9 %) ja seuturajat ylittäviä matkoja 94 370 kappaletta. Seuturajat ylittäviä matkoja tehdään siis n. 5,1 % kaikista kuntarajat ylittävistä matkoista ja vain 0,83 % kaikista kasvukäytävän sisäisistä matkoista. Tämä kuvaa sitä, että vahvat työpaikka-alueet ja palvelut keskuskaupungeissa ja niitä ympäröivissä kunnissa liikuttavat ihmisiä. Toisaalta mitä nopeammiksi ja sujuvammiksi kasvukäytävän kuntien väliset

liikenneyhteydet saadaan kehitettyä sitä matalampi on ihmisten kynnyys liikkua seuturajat ylittäviä matkoja työn, palveluiden tai muiden kohtaamisten perässä.

- Kuntarajat ylittäviä matkoja yhteensä 1 852 500 kappaletta
- Helsingin seudulla kuntarajojen yli 1 278 260 matkaa
- Tampereen seudulla kuntarajojen yli 371 900 matkaa
- Hämeenlinnan seudulla kuntarajojen yli 107 970 matkaa
- Seinäjoen seudulla kuntarajojen yli suuntautuvia matkoja ei voitu laskea
- Kasvukäytävällä tehdään seuturajat ylittäviä matkoja 94 370 kappaletta

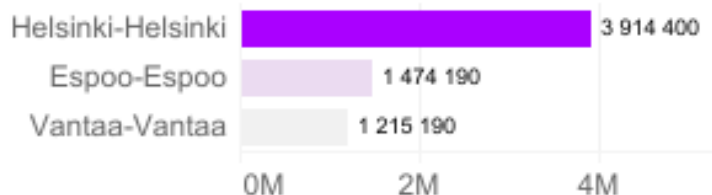


Kuvio 34. Kasvukäytävän kuntien väliset matkat (pylväsdigrammi ja kartta)

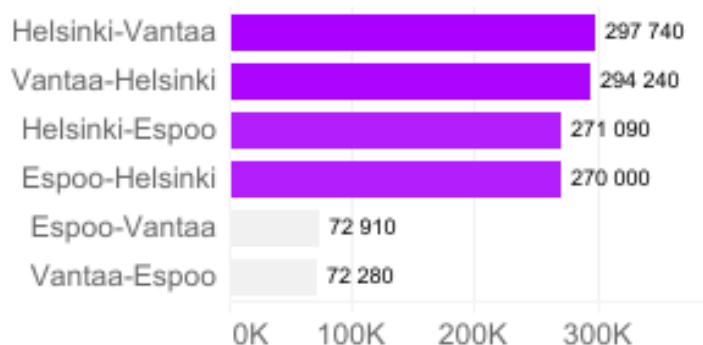
4.6.3 Kasvukäytävän eri kaupunkiseutujen sisäiset matkat

Seuraavaksi on eritelty matkojen määrää kasvukäytävän alueen seutujen/työmarkkina-alueiden sisällä. Tarkastelun kohteena on erikseen pääkaupunkiseutu, Tampereen seutu, Hämeenlinnan ja Riihimäen seutu sekä Seinäjoen seutu.

Pääkaupunkiseudulta kasvukäytäväverkostoon kuuluvat kolme seudun suurinta kuntaa, Helsinki, Espoo ja Vantaa. Tällä alueella tehtävät matkat (7 882 040 matkaa) kattavat kasvukäytävän sisällä tehdyistä 11,4 miljoonasta matkasta lähes seitsemän kymmenestä (69,2 %). Seutuliikenteessä korostuu se, että Helsinki näyttäytyy selkeänä keskustaupunkina ja toisaalta Espoon ja Vantaan välillä tehdään huomattavan pieni osuus seudun sisällä tehdyistä matkoista, vain noin 1,8 prosenttia.

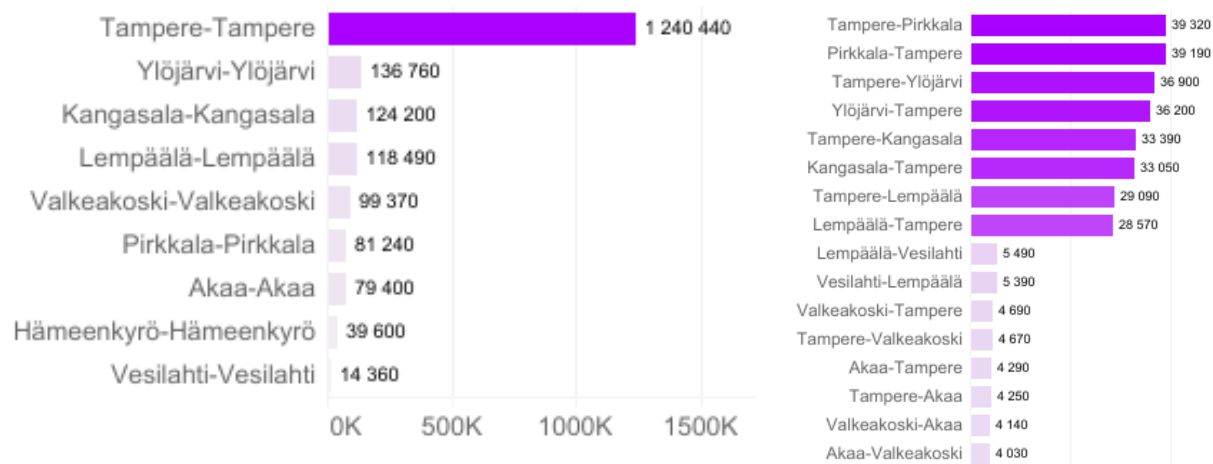


Kuvio 32. Pääkaupunkiseudun kuntien sisäiset matkat keskimäärin arkivuorokautena

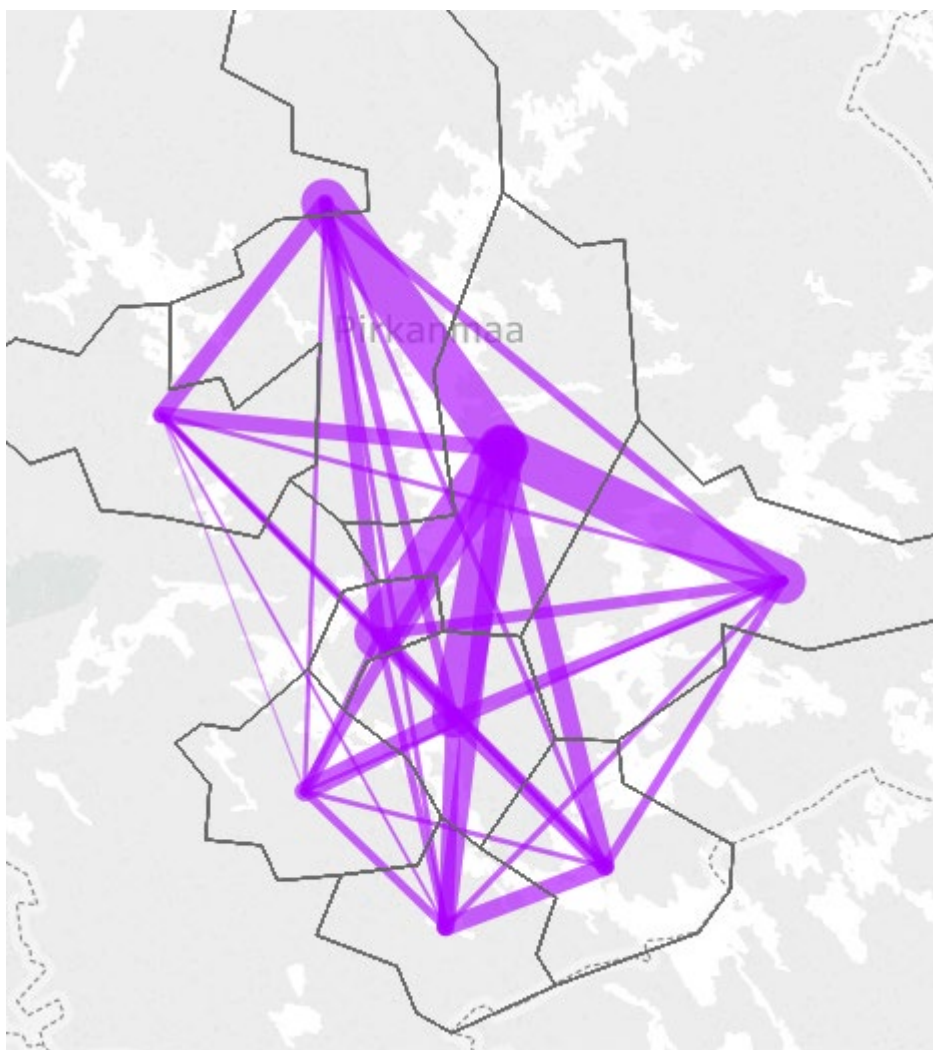


Kuvio 35. Pääkaupunkiseudun kuntien väliset matkat

Tampereen alueen sisällä tehtiin yhteensä 2 305 640 matkaa, joista hieman yli puolet (53,8%) eli 1 240 440 matkaa tehdään Tampereen kunnan sisällä. Muiden Tampereen seudun kuntien sisäisinä matkoina tehdään 693 420 matkaa eli kolme kymmenestä (30,1%) seudun sisällä tehtävistä matkoista. Matkoja Tampereelta muihin seudun kuntiin kertyy päivittäin 152 530 kappaletta ja seudun muista kunnista Tampereelle 150 890 matkaa. Muiden kuntien välisiä matkoja seudulla tehdään 66 490 päivittäin. Seudulla kuntarajat ylittävien matkojen määrä on yhteensä siis 371 900 matkaa, joka on noin 16,1% kaikista seudun matkoista.

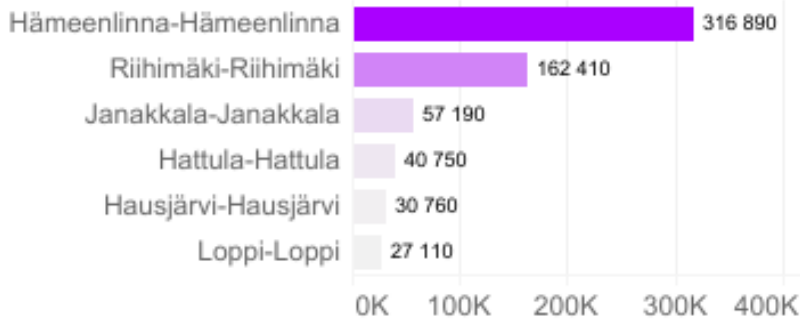


Kuvio 36. Tampereen seudun kuntien sisäiset ja kuntarajat ylittävät matkat

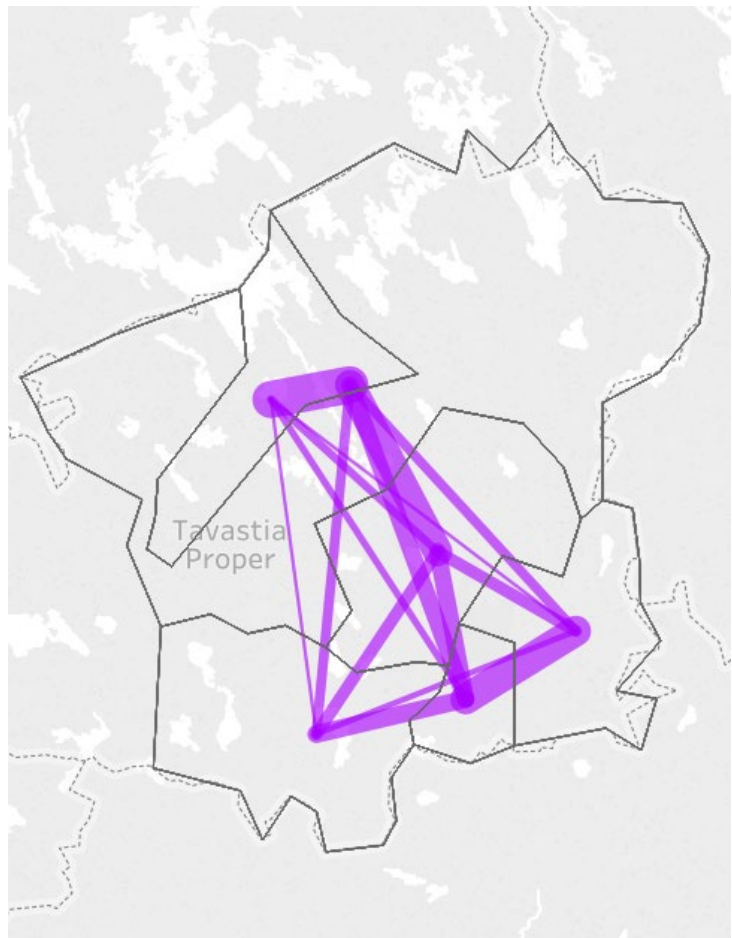
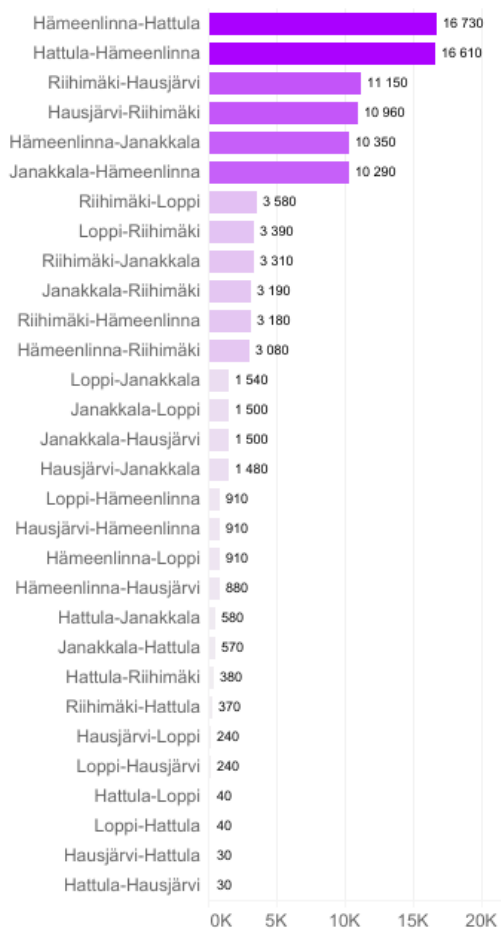


Kuvio 37. Tampereen seudun merkittävimmät kuntarajat ylittävät yhteydet

Hämeenlinnan ja Riihimäen alueen sisällä tehdään arkipäivisin keskimäärin 743 080 matkaa. Eniten matkoja tehdään Hämeenlinnan ja Hattulan, Riihimäen ja Hausjärven sekä Hämeenlinnan ja Janakkalan välillä. Hämeenlinna ja Riihimäki sekä niitä ympäröivät muut kunnat muodostavat kuitenkin äärimmäisen tärkeän linkin Helsingin ja Tampereen välillä. Kasvukäytävästä ei voitaisi puhua, ellei tällä alueella olisi merkittävä väestö- ja työpaikkatiheys ja siten aluetaloudellista potentiaalia. Alueesta tekee mielenkiintoiseksi se, että vaikka Hämeenlinna onkin suurin asuin- ja työpaikkakeskittymä, niin ei sillä ole yhtä merkittävää keskuskaupungin roolia kuin Helsingillä ja Tampereella. Kanta-Hämeessä voidaan puhua toistensa kanssa tasavahvoista keskuksista ja keskusverkoista. Hattula-Hämeenlinna-Janakkala muodostaa toisen selkeän keskusverkoston ja Riihimäki-Hausjärvi-Loppi toisen kokonaisuuden. Näitä kahta keskusverkostoa vahvistaa entisestään se, että myös Riihimäen ja Janakkalan sekä Riihimäen ja Hämeenlinnan välillä tehdään suhteellisen paljon matkoja. Alueen merkittävyyttä tärkeänä linkkinä Helsingin ja Tampereen välillä lisää se, että alueelta tehdään Tampereelle ja pääkaupunkiseudulle ja päinvastoin päivittäin n. 52 000 tuhatta matkaa.

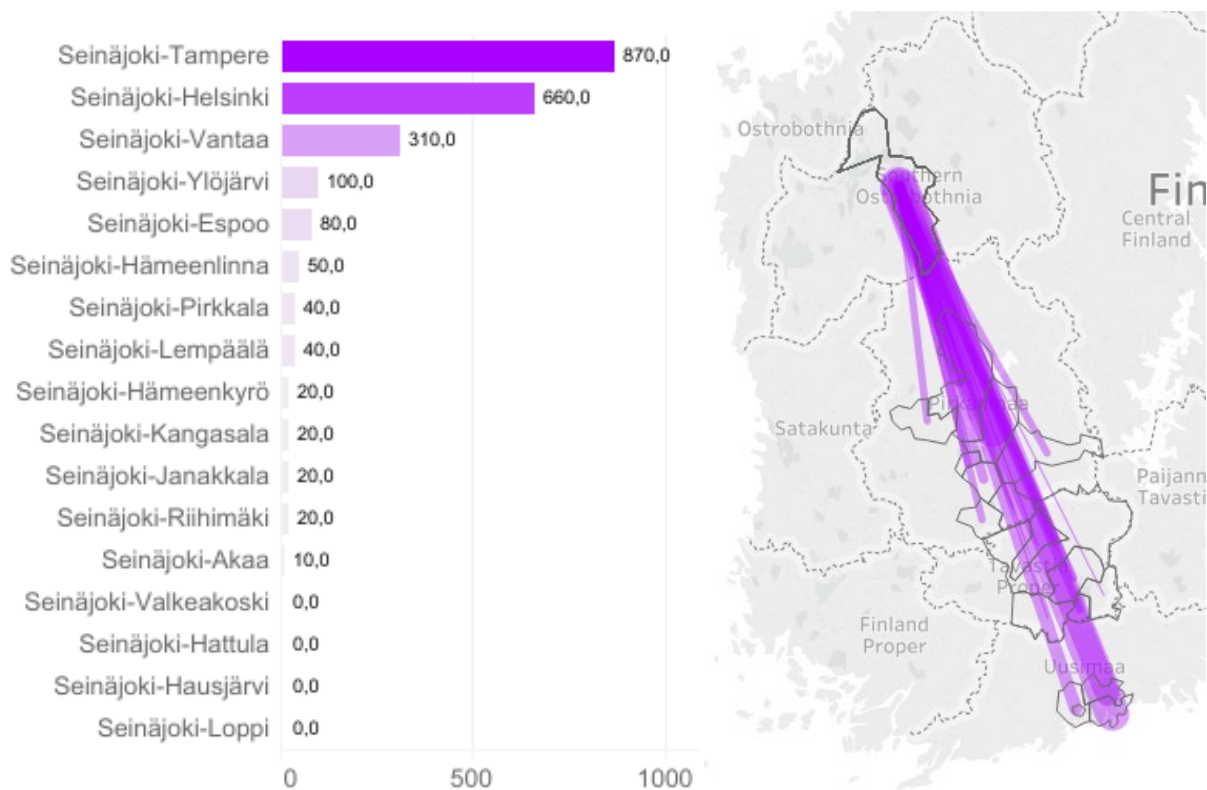


Kuvio 38. Kanta-Hämeen sisällä tehtävät kuntarajat ylittävät matkat



Kuvio 39. Kanta-Hämeen sisällä tehtävät kuntarajat ylittävät matkat

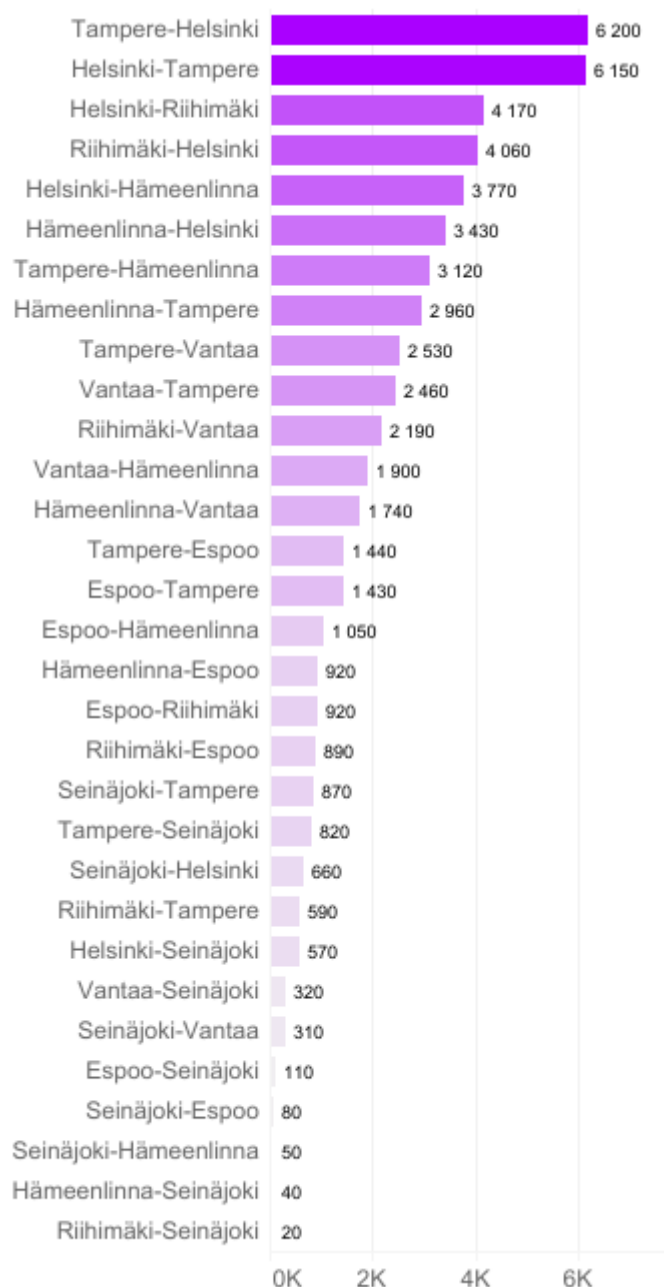
Seinäjoen alueella tehdään päivittäin noin 365 530 sisäistä matkaa. Kaikista matkoista suuntautuu kasvukäytävän muihin kuntiin vain 2 240 matkaa ja kasvukäytävän muista kunnista Seinäjoelle 2 160 matkaa. Eniten matkoja tehdään Seinäjoen ja Tampereen, Seinäjoen ja Helsingin sekä Seinäjoen ja Vantaan välillä. Muiden kasvukäytävän kuntien rooli on vähäinen Seinäjoen matkojen suhteen.



Kuvio 40. Seinäjoelta kasvukäytävän muihin kuntiin suuntautuvat matkat

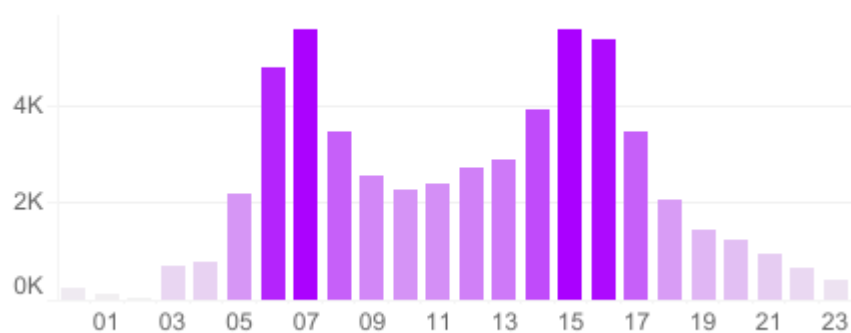
4.6.4 Kasvukäytävän pitkät matkat, eli kaupunkiseuturajat ylittävät matkat

Kasvukäytävän alueella tehdään yhteensä noin 95 000 kaupunkiseutujen rajat ylittävää matkaa päivittäin. Kaupunkiseutujen rajat ylittäviä matkoja voidaan pitää niin sanottuina pitkinä matkoina, kun seutu- tai maakunnan raja ylittyy. Näistä matkoista noin kuusi kymmenestä (55 770) tehdään kasvukäytävän alueen keskusten välillä (Helsinki, Espoo, Vantaa, Riihimäki, Hämeenlinna, Tampere ja Seinäjoki). Helsingin ja Tampereen välillä tehdään 12 350 matkaa päivittäin, joka on noin 13,1 % kasvukäytävän pitkistä matkoista. Pitkät matkat suuntautuvat aamuisin kohti suurempia keskuksia ja iltapäivisin takaisin.

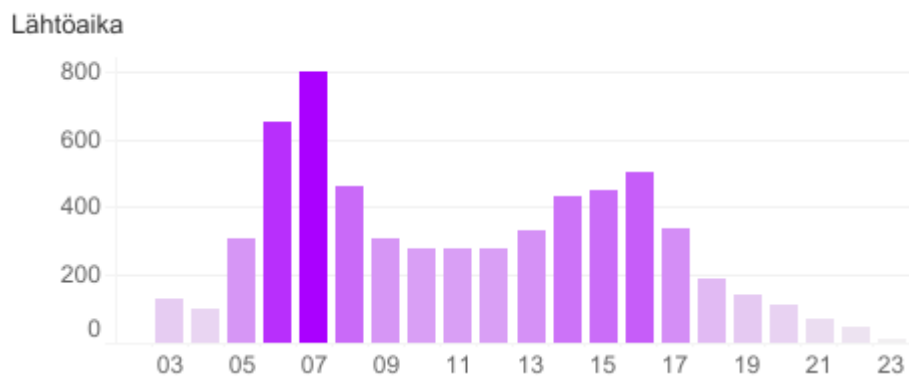


Kuvio 41. Pitkät matkat kasvukäytävän merkittävimpien keskusten välillä keskimäärin arkuvuorokaudessa

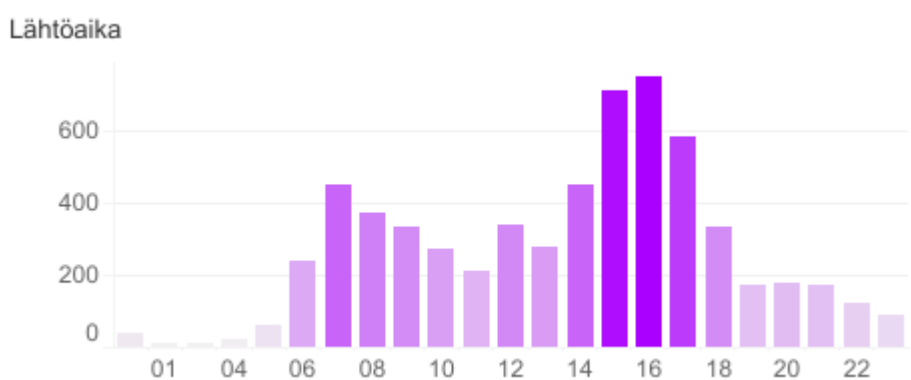
Lähtöaika



Kuvio 42. Pitkien matkojen lähtötuntiprofiili



Kuvio 43. Matkojen lähtöajat välillä Tampere-Helsinki



Kuvio 44. Matkojen lähtöajat välillä Helsinki-Tampere

5. YHTEEENVETO

5.1 TUTKIMUSALUE JA -AINEISTOT

Tutkimuksen kohteena oli alueliikkuvuus Suomen kasvukäytävän alueella. Alueliikkuvuudella tarkoitetaan muuttoliikkeeseen, pendelöintiin ja työasialiikkuvuuteen liittyvää kokonaisuutta. Kasvukäytävän alue on maan merkittävin työssäkäynnin, liikenteen ja liikkumisen muodostama toiminallinen kokonaisuus. Alue muodostaa yhtenäisen rautatie- ja tieverkkoon perustuvat käytävävyöhykkeen Helsingin, Hämeenlinnan, Tampereen ja Seinäjoen välillä. Kasvukäytävän neljän maakunnan alueella sijaitsee seitsemän seutua tai toiminnallista aluetta.

Alueliikkuvuuden volyymit ovat merkittävät kasvukäytävän alueella, jotka tulevat hyvin esiin muutaman tunnusluvun avulla.

- Helsingin ja Tampereen välillä tehdään 5-6 miljoonaa kaukoliikenteen junamatkaa ja maantieliikenteessä valtatie kolmella omalla autolla noin 12 miljoonaa matkaa vuodessa. Helsingin ja Tampereen henkilöliikenteen ratayhteys on vilkkaain koko maassa.
- Joka kolmas kuntien välinen muutto (noin 100 000 muuttoa) tehdään kasvukäytävän alueella.
- Hieman yli puolet (52,7 %) koko maan pendelöinnistä tapahtuu kasvukäytävän alueella tai alueelta: noin 400 000 työllistä pendelöi kasvukäytävän alueella.
- Kasvukäytävän alueella olevat yritykset tekevät yrityskyselyn mukaan keskimäärin 4-5 työasiamatkaa per henkilö vuodessa eli arviolta yhteensä noin 400 000 työasiamatkaa vuodessa.
- Mobiilipaikannustietojen mukaan kasvukäytävän alueella tehdään joka päivä 11,5 miljoonaa matkaa, joista 15 % ylittää kuntien väliset rajat.

Tutkimuksen avainkysymykset liittyivät alueliikkuvuuteen liittyvien volyymien ja vilkkauksen kuvaamiseen sekä liikkuvuuteen vaikuttavien tekijöiden ja mekanismien erittelyyn kasvukäytävän alueella käytettävissä olevien aineistojen perusteella.

Tutkimusaineistona käytettiin kansainväliseen ja kansalliseen tutkimuskirjallisuuteen perustuvaa kirjallisuuskatsausta. Tutkimuskirjallisuuden keskeinen havainto oli, ettei käytettävissä ole suoraan yhtään sellaisia tutkimuksia, joissa kolmea alueliikkuvuuden muotoa olisi tutkittu yhtenä kokonaisuutena. Muuttoliikettä on tutkittu runsaasti eri tieteenaloilla ja eri tutkimusintresseistä käsin. Pendelöinnin osalta on käytettävissä vähemmän tutkimusta, ja se kohdentuu usein maantieteellisesti hyvin rajatulle alueelle. Työasialiikkuvuutta ei tilastoida toisin kuin muuttoliikettä tai pendelöintiä millään tavoin. Lisäksi tutkimusaineistona hyödynnettiin muita liikkuvuuteen liittyviä relevantteja tutkimuksia, selvityksiä ja kartoituksia, jotka liittyvät yhtäältä käytävä- tai vyöhykekehittämiseen ja toisaalta kasvukäytävän alueeseen.

Tutkimuksen empiirisenä aineistona olivat Tilastokeskuksen maksuttomat ja maksulliset tilastotietokannat, jotka liittyvät muuttoliikkeeseen ja pendelöintiin. Lisäksi Tilastokeskukselta tilattiin tutkimusta varten erillisaineistot kasvukäytävän alueen muuttoliikkeen ja pendelöinnin osalta 2010-luvun kehityksen osalta. Täydentävänä tilastollisena aineistona hyödynnettiin Telian mobiilipaikannukseen perustuvaa dataa kasvukäytävän alueelta ja työasialiikkuvuuteen liittyviä yrityskyselyitä Helsingin ja Tampereen sekä Helsingin ja Turun ratakäytävien alueelta.

Kasvukäytävän alueen seutukuntajakoa käytettiin paikkatietoon perustuvan ruutuaineiston ohella pääosin tilastollisena pohjana analyysin empiirisessä aineistossa.

5.2 LIIKKUMISTA SELITTÄVÄT MIKRO- JA MAKROTASON TEKIJÄT

Kirjallisuuskatsauksen avulla haettiin vastauksia liikkumista ja liikkuvuutta selittävistä mikro- ja makrotason tekijöistä. Alueliikkuvuutta selittävät makrotason tekijät liittyvät ensisijaisesti sukupuoleen, ikään, koulutukseen, tuloihin, kotitalouden rakenteeseen ja työmarkkina-asemaan:

- Yksilön sukupuolella ei ole tilastollista yhteyttä korkeampaan tai matalampaan muuttoalttiuteen, mutta pendelöinnin osalta sukupuolen vaikutus on selvä: pendelöijä on todennäköisemmin mies niin kansainvälisen kuin kotimaisen tutkimuksen perusteella.
- Ikä on yksi merkittävimmistä (alue)liikkuvuuteen vaikuttavista tekijöistä, sillä se vaikuttaa yksilöiden muutto- ja pendelöinti- ja työasialiikkuvuusalttiuteen. Yksilön muuttoalttius on vahvasti erotteleva ja ikäsidonainen.
- Iän tavoin koulutuksella on vahva lineaarinen yhteys muutto- ja pendelöintialttiuteen. Korkeampi koulutustaso lisää merkittävästi yksilön muuttamisen ja pendelöinnin todennäköisyyttä. Korkea-asteen koulutus lisää erityisesti liikkumisen kaukotodennäköisyyttä eli muutto- tai pendelöintimatkojen pituutta maan sisällä ja maan rajojen ulkopuolelle. Työasialiikkuvuuden suhde koulutukseen vastaa pendelöintiä ja muuttoalttiutta työmatkojen frekvenssin suhteen: korkeammin koulutetut tekevät eniten työhön liittyviä matkoja ja matalimmin koulutetut tekevät vähiten työmatkoja. Korkeasti koulutetut henkilöt vaihtavat työpaikkaa muita useammin, joka selittää osaltaan heidän muita korkeampaa muutto- tai pendelöintialttiuttaan.
- Yksilön tuloilla ei ole sen sijaan vahvaa yhteyttä muuttoalttiuteen toisin kuin pendelöintialttiuteen. Tulotason kohoaminen johtaa tutkimusten mukaan lineaarisesti pendelöinnin todennäköisyyden ja pendelöintimatkan pituuden kasvuun. Tämä liittyy siihen, että vaativaa osaamista ja asiantuntijuutta edellyttävät työpaikat ovat alueellisesti keskittyneitä suurimpiin kaupunkeihin.
- Kotitalouden rakenteella on vaikutusta liikkuvuusalttiuteen. Lapsiperheet mieluummin pendelöivät kuin muuttavat. Vaikka lapset ja perheellisyys lisäävät pendelöintialttiutta, tämä vaikutus ei ulotu pitkän matkan pendelöintiin, johon perheellisyydellä ja kotitalouden rakenteella ei näytä olevan vaikutusta. Pendelöinnin ja työasialiikkuvuuden osalta on havaittu, että parisuhteessa asuvat miehet olivat alttiimpia työasialiikkuvuuteen kuin yksinasuvat miehet, mutta vastaavaa ei havaittu naisilla. Jos kotitaloudessa oli lapsia, naisen alttius liikkuvuuteen aleni, kun taas miehen alttius pysyi samana suhteessa lapsettomiin miehiin.
- Työmarkkina-aseman vaikutus muutto- ja pendelöintialttiuteen on kaksijakoinen. Työmarkkinoiden ulkopuolisuus laskee alttiutta muuttaa tai pendelöidä lukuun ottamatta nuoria. Osalla yksilöitä työttömyys kannustaa muuttamaan ja toisilla se jarruttaa muuttoaikkeitä. Sen sijaan kokemus työttömyydestä lisää pendelöintiä ja pendelöintihalukkuutta niin kansallisen kuin kansainvälisenkin kirjallisuuden mukaan.

Alueliikkuvuutta selittävät makrotason tekijät liittyvät ensisijaisesti alue- ja paikallistalouden tekijöihin, asumiseen ja asumisen hintaan, ulkoiseen ja sisäiseen saavutettavuuteen sekä alueen asukaslukuun ja väestötiheyteen.

- Makrotalouden tekijöistä työttömyysasteen, BKT:ssa tapahtuvien muutosten sekä yleisen makrotalouden kehityksen on havaittu vaikuttavan alueliikkuvuuteen. Tosin esimerkiksi työttömyysasteen vaikutus muutto- ja pendelöintialttiuteen on havaittu olevan kaksijakoinen ja saadut tutkimustulokset ristiriitaisia. Kotimaisessa tutkimuksessa on havaittu yhtäältä korkean paikallisen työttömyysasteen lisäävän alueelta poismuuttoa ja ulospendelöinnin määrää sekä toisaalta korkean alueellisen työttömyysasteen vähentävän muuttoliikettä. Talouden laskukausi ja kasvava työttömyys vähentävät muuttoalttiutta ja korostavat työperustaisia muuttoaikkeitä, kun taas nousukaudella muuttoalttius kasvaa ja asumisperustaiset muutot lisääntyvät.
- Asumisen hintatason ja alueliikkuvuuden välillä on todettu olevan vahva yhteys. Alueille, joihin muutetaan paljon, asuntojen hinnat nousevat, mutta toisaalta korkea asumisen hinta vähentää muuttohalukkuutta. Asumisen hinnan vaikutukset ovat muuttohalukkuuden osalta kaksijakoiset: korkea hinta voi alentaa tai lisätä muuttohalukkuutta alueelle. Asumisen heikko saatavuus tai asuntomarkkinoiden toimimattomuus luonnollisesti vähentävät merkittävästi muuttoalttiutta, kun taas esimerkiksi voimakas asuntorakentaminen mahdollistaa lisääntyvän tulomuuton ja varsinkin kasvavien alueiden sisäisen muuttoliikkeen. Asumisen hinta heijastuukin välillisesti pendelöintialttiuteen. Asumisen hintaa on pidetty yhtenä keskeisemmistä pendelöintiä selittävistä tekijöistä.
- Julkisilla yhteyksillä ja hyvällä saavutettavuudella on yhteys varsinkin pendelöintihalukkuuteen. Asumisen kustannukset selittävät myös erittäin pitkiä pendelöintimatkoja, kun suuren kaupungin asumisen kustannukset ovat korkeat ja asunnon saaminen on haastavaa, voi pitkänkin pendelöintimatka olla toimiva vaihtoehto työn lähelle asumiseen. Alueen sijainti suurella työssäkäyntialueella tai lähellä suurta työssäkäyntialuetta mahdollistaa työssäkäynnin näille alueille, joka taas luo taloudellista etua alueen asukkaille ja tätä kautta koko alueelle. Matka-aikojen lyheneminen lisää pendelöintiä. Hyvä saavutettavuus toimiikin pendelöinnin elinehtona, ja paranevat liikenneyhteydet mahdollistavat yhä pidempien matkojen takaa pendelöinnin. Pendelöinti on mitä suurimmassa määrin riippuvaista hyvistä liikenneyhteyksistä tai

maantieteellisestä sijainnista Pendelöinti on vilkkainta suurten kaupunkien vaikutusalueella ja suurten kaupunkiseutujen tai työmarkkina-alueiden välillä.

- Alueen asukasluvulla ja väestötiheydellä on havaittu olevan vaikutusta henkilöiden liikkuvuuteen. Suurilla kaupunkiseuduilla asuvien on havaittu olevan vähemmän alttiita muuttamaan: mitä suurempi ja kaupunkimaisempi kunta on väkiluvultaan, sitä vähemmän muuttoalttiita kunnan asukkaita ovat. Tiheään asukastiheyden alueilla työmatkat ovat keskimääräistä lyhyempiä. Maaseutumaisessa kunnassa asuminen kasvattaa merkittävästi muuttoalttiutta sekä seudun sisäisiin muuttoihin, että seudun ulkopuolelle suuntautuviin muuttoihin. Suurilta kaupunkiseuduilta taas muutetaan harvemmin verrattuna pieniin kaupunkiseutuihin, mutta pendelöintialttius on vastaavasti suurilla kaupunkiseudulla pieniä korkeampi. Pendelöinti on suurilla kaupunkiseuduilla asuville mieluisampi ratkaisu kuin muuttaminen, koska yksilöt voivat näin säilyttää hyvällä saavutettavuuden ja sijainnilla varustetun asuinalueen

5.3 SUOMEN KASVUKÄYTÄVÄN ALUEEN ALUE- JA ALUELIKKUVUUSPROFILOINTI

Suomen kasvukäytävän alue- ja alueliikkuvuuprofilointia tehtiin sekä koko käytäväalueen osalta ja suurtyössäkäyntialueittain että seutujen osalta. Kasvukäytävän alueen alue- ja alueliikkuvuusprofiloinnissa keskityttiin erityisesti väestö- ja työpaikkakehitykseen. **Kasvukäytävän alue on merkittävä koko maan kontekstissa kaikilla keskeisillä käytettävissä olevilla tunnusluvuilla: kasvukäytävän osuus koko maan osuudesta aluetalouteen, demografiaan, työllisyys- ja työpaikkakehitykseen, osaamiseen, tutkimukseen ja tuotekehitykseen jne. vaihtelee 41,5 - 63 %:in välillä koko maan osuudesta.**

Alueliikkuvuus on vilkasta kasvukäytävällä muuttoliikkeen ja pendelöinnin näkökulmasta. Kasvukäytävän alueelle muutti yhteensä 320 000 henkilöä kasvukäytävän ulkopuolelta vuosien 2010-2017 aikana ja kasvukäytävältä muutti pois yhteensä 265 000 henkilöä samalla aikavälillä. Kasvukäytävän sisällä kuntarajan ylittäviä muuttoa tehtiin yhteensä lähes 700 000 vuosina 2010-2017 eli keskimäärin 87 500 muuttoa vuodessa. **Toisin sanoen noin joka kolmas koko maassa tehty muutto tapahtui kasvukäytävän sisällä vuosina 2015-2017.** Kasvukäytävän alueella tai alueelta pendelöi eli työskenteli kotikuntansa ulkopuolella yhteensä noin 400 000 alueella asuvaa työllistä. Kasvukäytävän työllisistä neljä kymmenestä (41 %) pendelöi. Kasvukäytävälle pendelöi lisäksi noin 61 000 henkilöä kasvukäytävän alueen ulkopuolelta, joiden tärkein pendelöinnin kohde on Helsingin seutu. **Kasvukäytävän pendelöinnin merkittävyyttä koko maan työssäkäyntivirtojen osalta kuvaa se, että alueella tapahtuu hieman yli puolet (52,7 %) koko maan pendelöijistä.**

Kasvukäytävän alueella asuu enemmän kuin neljä kymmenestä suomalaisesta. Kasvukäytävän alueen väkiluku on kasvanut yhteensä noin 196 000 asukkaalla vuosien 2010-2018 aikana eli keskimäärin noin 22 000 asukkaalla vuodessa. Kasvukäytävän väestönlisäys on tasapainoinen kaikkien väestönkehityksen osatekijöiden suhteen: väestönlisäyksestä tulee hieman yli kolmasosa luonnollisesta väestönlisäyksestä, vähän alle kolmasosa kuntien välisestä nettomuutosta ja kolmasosa nettomaahanmuutosta. Positiivisen väestönlisäyksen lisäksi kasvukäytävän alueen demografinen kilpailukyky on hyvä kansallisesta viitekehityksestä sekä väestö- että ikärakenteen näkökulmasta. Kasvukäytävän ikärakenteen kilpailukykyisyys tulee esiin erityisesti koko maan kehitykseen verrattuna huoltosuhteisiin liittyvien tunnuslukujen osalta.

Kasvukäytävän alueella sijaitsee lähes puolet koko maan työpaikoista ja yrityksestä. Vuoden 2016 lopussa alueella asui yhteensä hieman yli miljoona työllistä henkilöä eli 44 prosenttia koko maan työllisistä. Työllisen väestön määrä on kuitenkin laskenut hieman finanssikriisiä edeltäviin vuosiin verrattuna koko maan tavoin, sillä vuonna 2016 kasvukäytävän alueella oli 6 000 työllistä vähemmän (-0,6 %) kuin vuonna 2008. Kasvukäytävän seitsemässä seutukunnassa sijaitsee hieman yli miljoona työpaikkaa. Työpaikkojen on eniten toimialoittain tarkasteltuna (TOL 2008-luokitus) mukaan terveys- ja sosiaalipalveluissa, tukku- ja vähittäiskaupassa ja teollisuudessa: kolmen suurimman toimialan osuus on yhteensä 37,5 % kaikista kasvukäytävän alueen työpaikoista. **Noin joka toinen (46 %) koko maan avoimen sektorin eli yksityisen sektorin tai yrittäjien työpaikoista sijaitsee kasvukäytävän alueella.** Kasvukäytävän alueen miljoonasta työpaikasta seitsemän kymmenestä (71,1 %) sijaitsee avoimella sektorilla. Alle kolmannes työpaikoista on julkisella sektorilla, joista noin kaksi kolmesta on kuntien tai kuntayhtymien ja yksi kolmesta valtion tai valtioenemmistöisten osakeyhtiöiden.

Kasvukäytävän alue jaettiin analyysissä Helsingin ja Tampereen sekä Tampereen-Seinäjoen väliseen suurtyössäkäyntialueeseen. Tämän lisäksi kasvukäytävän aluetta analysoitiin erikseen jokaisen seitsemän seudun osalta. Analyysissä keskityttiin jokaisen alueen alueprofilointiin ja alueliikkuvuusprofilointiin muuttoliikkeen ja pendelöinnin tunnuslukujen osalta.

5.4 KASVUKÄYTÄVÄN ALUEEN TULOKSET PENDELÖINNIN OSALTA

Pendelöinti on luonteeltaan valikoivaa, sillä pendelöijissä ovat yliedustettuja miehet, perheelliset, 35-44-vuotiaat, koulutetut sekä keski- ja hyvätuloiset henkilöt. Kasvukäytävän alueen pendelöintiä tarkasteltiin sekä yleisesti että erityisesti koulutuksen, sukupuolen, iän, työllisten toimialan ja tulojen mukaan.

Kasvukäytävän alueella pendelöivistä hieman yli puolet (52 %) oli korkea-asteen tutkinnon suorittaneita eli korkea-asteen koulutettujen pendelöintiosuus on huomattavasti suurempi kuin alueella asuvien korkea-asteen suorittaneiden osuus koko alueen väestöstä. Kasvukäytävän sisälle tai kasvukäytävän ulkopuolelle pendelöivien koulutustasossa ei ollut merkittävää eroa muiden kuin ylemmän korkea-asteen tutkinnon suorittaneiden kohdalla: kasvukäytävälle pendelöivistä kasvukäytävän ulkopuolella asuvista lähes joka neljännellä oli ylempi korkeakoulututkinto, mutta kasvukäytävän ulkopuolelle pendelöivistä vain joka viidennellä on ylempi korkeakoulututkinto. Korkeakoulutettujen osuus oli korkein suuriin kaupunkeihin kohdistuvissa pendelöintivirroissa. Keskuskaupungeissa koulutusryhmittäisten pendelöintiasteiden erot ovat vähäisiä, mutta kehyskunnissa koulutusryhmittäiset pendelöintiasteet eroavat huomattavan paljon toisistaan.

Jokaisessa kasvukäytävän alueen kunnassa miesten pendelöintiaste ylitti naisten pendelöintiasteen.

Kasvukäytävän alueella asuu noin 15 000 työllistä naista enemmän kuin miestä, mutta siitä huolimatta pendelöivien miesten määrä oli noin 25 000 suurempi kuin pendelöivien naisten.

Kasvukäytävällä pendelöivät jakautuivat suhteellisen tasaisesti eri ikäluokkiin. Joka viides kasvukäytävän pendelöitsijä oli alle 30-vuotias, hieman yli neljännes 30-39 -vuotiaita, neljännes 40-49 -vuotiaita ja hieman yli neljännes yli 50-vuotiaita. Kasvukäytävän sisällä pendelöivissä alle 30-vuotiaiden osuus oli selvästi matalampi verrattuna kasvukäytävän ulkopuolelle pendelöiviin henkilöihin. Muissa ikäluokissa erot ovat pienempiä. Kasvukäytävän sisällä pendelöivien ikärakenne oli samankaltainen kuin koko maassa.

Toimialoittain tarkasteltuna pendelöintiherkimpiä olivat kasvukäytävän alueella ne työlliset, jotka toimivat tukku- ja vähittäiskaupan, teollisuuden, terveys- ja sosiaalipalveluiden, ammatillinen, tieteellinen ja tekninen toiminnan sekä rakentamisen toimialoilla. Teollisuuden toimialalla työskentelevistä yli puolet työskentelee asuinkuntansa ulkopuolella, kun taas hallinnon ja tukipalveluiden tai maa- ja metsätalouden toimialoilla alle joka viides pendelöi. Muita korkean pendelöintialttiuden toimialoja olivat kaivostoiminta, rakentaminen, vesihuolto, kuljetus ja varastointi, sähköhuolto sekä tukku- ja vähittäiskauppa, joissa kaikissa yli 40 prosenttia alalla työskentelevistä pendelöi asuinkunnasta toiseen kuntaan. Pendelöintialttius oli keskimääräistä alhaisempi esimerkiksi terveys- ja sosiaalipalveluissa, taiteen ja viihteen alalla sekä majoitus- ja ravitsemisalalla, joissa vähemmän kuin yksi kolmesta pendelöi. **Kasvukäytävän alueella kiinnittyy huomio siihen, että pendelöintialttius on lähes kaikilla toimialoilla korkeampi kuin koko maassa.** Tämä kertoo sekä alueen dynaamisista työmarkkinoista, liikkuvuudesta ja hyvästä saavutettavuudesta sekä alueen sisällä että alueen välillä.

Kasvukäytävän alueen työssäkäyntivirroissa hyvätuloiset (yli 40 000 euroa vuodessa ansaitsevat) liikkujat olivat yliedustettuja. Hieman alle puolet kasvukäytävällä pendelöivistä ansaitsi yli 40 000 euroa vuodessa ja joka viides ansaitsi yli 60 000 euroa vuodessa. Pendelöitsijöiden tulot ovat merkittävästi korkeammat kuin omassa asuinkunnassaan työskentelevien. Yli puolet Helsinkiin, Espooseen, Tampereelle ja Vantaalle pendelöivistä ansaitsi yli 40 000 euroa vuodessa. Kasvukäytävältä muun maan alueelle pendelöivistä 44 prosenttia ansaitsi yli 40 000 euroa, kun taas muusta maasta kasvukäytävälle pendelöivistä 55 prosenttia ansaitsi yli 40 000 euroa vuodessa.

5.5 KASVUKÄYTÄVÄN ALUEEN TULOKSET MUUTTOLIIKKEEN NÄKÖKULMASTA

Muuttoliike on pendelöinnin tavoin luonteeltaan valikoivaa, sillä muuttajissa ovat yliedustettuja nuoret ja nuoret aikuiset (15-34 -vuotiaat), koulutetut (korkea-asteen tutkinnon suorittaneet) ja työmarkkina-asemaltaan opiskelijat ja työlliset. Kasvukäytävän alueen osalta tarkasteltiin sekä määrällistä muuttoliikettä että muuttajien rakennetta taustaominaisuuksien mukaan.

Suomessa tehdään vuosittain noin 900 000 muuttoa. Kaksi kolmesta muutosta tapahtuu kuntien sisällä ja vain yksi kolmesta kuntien välillä. Kuntien rajatkin ylittävistä muutoista noin puolet tapahtuu saman kaupunkiseudun sisällä. Pitkän matkan muuttojen eli niin sanottujen ”kaukomuuttojen” osuus on arviolta noin yksi viidestä muutosta. 2010-luvun muuttoliikkeen erityispiirteet liittyvät (i) alueelliseen eriytymiseen, (ii) muuttoliikkeen selektiivisyyteen eli valikoivuuteen, (iii) kasvavien alueiden sisäiseen dynamiikkaan ja (iv) lisääntyneeseen maahanmuuttoon.

Kuntien välisestä muuttoliikkeestä eli maan sisäisestä muuttoliikkeestä sai muuttovoittoa vain 54 kuntaa ja muuttotappiota peräti 257 kuntaa vuosien 2015-2017 aikana. **Muuttovoittoiset alueet ovat keskittyneet ryppäiksi suurten tai keskisuurten kasvukeskusten läheisyyteen sekä pistemäisesti muualle maahan.** Kuntien välinen nettomuutto on voimakkaan eriytynyttä alueiden välillä. Sen sijaan nettomaahanmuuton kohdalla tilanne on toisenlainen, sillä lähes kaikki kunnat saavat muuttovoittoa maahanmuutosta. Vuosina 2015-2017 yhteensä 291 kuntaa 311 kunnasta sai muuttovoittoa nettomaahanmuutosta.

Kasvukäytävän alueen kuntien rajat ylittäviä tulomuuttoja tehtiin noin 315 000 vuosien 2015-2017 aikana. Näistä muutoista hieman yli puolet (51 %) tuli kasvukäytävän alueen ulkopuolelta ja noin puolet olivat kasvukäytävän alueen sisältä. Seinäjoen, Tampereen ja Helsingin tulomuutoista yli 40 prosenttia tuli kasvukäytävän ja kasvukäytävää ympäröivien seutukuntien ulkopuolelta. **Kasvukäytävän alueelle tultiin etenkin suurista korkeakoulumaakunnista: Varsinais-Suomesta, Pohjois-Pohjanmaalta ja Keski-Suomesta.** Kasvukäytävän alueen sisällä muutettiin etenkin pääkaupunkiseudulle. Kaikista tulomuutoista noin seitsemän kymmenestä (67 %) kohdistui joko Helsinkiin, Espooseen tai Vantaalle. Tampere ja Tampereen muu seutu oli pääkaupunkiseudun jälkeen merkittävin muuttokohde: noin joka viides (21 %) tulomuutto suuntautui Tampereelle tai Tampereen kehysalueelle.

Kasvukäytävän alueella kuntien välisestä nettomuutosta eli maan sisäisestä muuttoliikkeestä saivat muuttovoittoa **Helsingin, Tampereen ja Seinäjoen seudut.** Muut kasvukäytävän alueen seudut kärsivät muuttotappiota vuosina 2010-2017. Kuntien välinen nettomaahanmuutto oli positiivinen kaikilla kasvukäytävän alueen seuduilla.

Kasvukäytävän alueen muuttajien rakennetta tarkasteltiin yksityiskohtaisemmin iän, työmarkkina-aseman, koulutusasteen ja tulojen mukaan. **Kasvukäytävälle tulo- ja lähtömuuttaneet painottuivat vahvasti nuoriin ja nuoriin aikuisiin.** Kolmasosa (34 %) tulomuuttaneista oli 15-24 -vuotiaita nuoria ja vajaa kolmannes (31 %) 25-34 -vuotiaita nuoria aikuisia. Enemmän kuin kolme neljästä kasvukäytävälle tulomuuttaneesta oli iältään alle 35-vuotiaita ja vain yksi neljästä oli iältään yli 35-vuotias. Tilanne oli samankaltainen lähtömuuttajien osalta, sillä enemmän kuin seitsemän kymmenestä (73 %) oli iältään alle 35-vuotiaita. Kasvukäytävän kuntien välillä oli kuitenkin ikärakenteessa eroja: Helsinkiin, Tampereelle ja Seinäjoelle tulomuuttaneissa yli 40 prosenttia oli 15-24-vuotiaita, kun taas kehyskuntiin tulomuuttaneissa taas 25-34 -vuotiaat nuoret aikuiset muodostivat suurimman yksittäisen ikäryhmän. Kasvukäytävän alue sai merkittäviä muuttovoittoja muualta maasta kaikista alle 50-vuotiaiden muuttajien ryhmistä.

Muuttajat voidaan jakaa työmarkkina-aseman mukaan työllisiin, työttömiin työnhakijoihin ja työvoiman ulkopuolella oleviin. Työlliset ovat nuorten aikuisten ohella yksi muuttoliikkeen avainryhmistä myönteisten kerrannaisvaikutusten vuoksi. **Kasvukäytävän alueen sisällä Helsingin seutu hyötyy merkittävästi työllisten muuttovirroista sekä Tampereen ja Etelä-Pirkanmaan seudut jossain määrin.**

Kaikki kasvukäytävän alueen seudut saivat muuttovoittoa korkea-asteen tutkinnon suorittaneista vuosina 2010-2017. Korkea-asteen muuttovoitot kasautuivat erityisesti Helsingin seudulle.

Muuttajien rakenteesta hyötyivät taloudellisesti Helsingin, Tampereen ja Etelä-Pirkanmaan seudut. Esimerkiksi Helsingin seutu sai laskennallisesti noin 108 miljoonan euron hyödyn vuodessa muuttoliikkeen laskennallisesta tulokertymästä eli tulomuuttajien yhteenlasketut tulot ylittivät sen verran lähtömuuttajien tulot. Tampereen seutu sai vuositason noin 10 miljoonan euron hyödyn.

5.6 KASVUKÄYTÄVÄN ALUEEN TULOKSET TYÖASIALIIKKUVUUDEN NÄKÖKULMASTA

Työasialiikkuvuudesta ei ole käytettävissä vastaavia tilastoja kuin pendelöinnistä tai muuttoliikkeestä, vaan tulokset kerättiin yrityskyselyiden keskeisimmistä havainnoista. Yrityskyselyiden avulla selvitettiin muun muassa niiden sijaintikunnan ulkopuolelle ulottuvien työasiamatkojen määrää ja toistuvuutta, matkojen suuntautumista toimialoittain ja yritysten henkilöstökoon suhteen sekä kulkutapojen käyttöä. Yrityskyselyiden luotettavuutta vähentää se, että tulokset ovat osittain keskenään ristiriitaisia.

Kasvukäytävän alueella sijaitsevat yritykset tekevät toimialasta riippuen keskimäärin 4-5 työasiamatkaa henkilöä kohti vuodessa sijaintikunnan ulkopuolelle. Kasvukäytävän alueella työasiamatkoja (yli 50 työasiamatkaa kuukaudessa) tehdään merkittävässä määrin teollisuudessa, liike-elämän palvelualoilla ja informaatio ja viestintäaloilla. Työasialiikkuvuus on yrityskyselyn mukaan toimialoittain tarkasteltuna (henkeä kohden) aktiivisinta vähittäis- ja tukkukaupan sekä liike-elämän palveluissa.

Yrityskyselyyn vastanneiden yritysten työasialiikkuvuuden kohde oli kasvukäytävän alueella pääosin Helsinki tai Tampere: 95 % vastaajista ilmoitti työasiamatkan kohteeksi joko Helsingin tai Tampereen. Vain 5 % kaikista kyselyyn vastanneiden yritysten matkoista suuntautui Helsingin ja Tampereen välisen käytävän alueella muihin kuntiin. Kyselyyn vastannasta yrityksistä tai toimipaikoista vain 1 % oli sellaisia, josta ei tehty lainkaan työasiamatkoja. Puolessa toimipaikoista tehtiin 1-20 työasiamatkaa kuukaudessa ja joka kymmenestä yli 100 työasiamatkaa kuukaudessa.

Valitun kulkutavan osalta korostui työasialiikkuvuudessa junan käyttö ja merkitys. Joka toinen yritys tai toimipaikka vastasi, että junaa käytetään vähintään yhdellä viidestä työasiamatkasta.

5.7 KASVUKÄYTÄVÄN ALUEEN TULOKSET MOBIILIPAIKANNUKSEN NÄKÖKULMASTA

Työn viimeisessä osassa käsiteltiin Telian mobiilidatan perusteella mallinnettuja liikkumisvirtoja kasvukäytävällä. Alueella tehdään joka arkipäivä noin 11,5 miljoonaa matkaa. Näistä matkoista noin 84 % tehdään kuntien sisäisinä matkoina ja noin 16 % (1,9 miljoonaa matkaa) kuntarajat ylittävinä matkoina. Kuntarajat ylittävistä matkoista 95 % tehdään lähialueilla eli käytännössä naapurikuntien välillä tai saman toiminnallisen alueen sisällä.

Pitkiä matkoja, eli kaupunkiseudulta toiselle kaupunkiseudulle yltäviä matkoja tehdään noin 95 000 kappaletta päivittäin. Joka arkipäivä kasvukäytävällä liikkuu siis enemmän ihmisiä kaupunkiseutujen välillä kuin asuu Suomen kymmeneksi suurimmassa kaupungissa asukkaita.

Paikallistasolla liikenne näkyy erityisesti keskuskaupunkeihin aamuisin suuntautuvan työmatkaliikenteenä ja työpäivän jälkeen keskuskaupungeista ympäröiviin kuntiin. Paikallistasoilla matkat jakautuvat myös tasaisemmin koko päivän ajalle, kun pitkissä matkoissa korostuvat matkat aamun ja iltapäivän työmatka-ajankohtina.

6. JOHTOPÄÄTÖKSET

Globaalit, kansalliset ja alueelliset muutokset vaikuttavat alue- ja väestörakenteeseen sekä alueiden kehitykseen. Muutokset ilmenevät yhä useammin voimallisesti ja äkillisesti. Suomi ja kaikki sen alueet eri aluetasoilla ovat siirtyneet yhteiskuntavaiheeseen, jossa voidaan sanoa kaiken vaikuttavan kaikkeen. Alueiden välinen keskinäisriippuvuus on lisääntynyt kaikilla aluetasoilla. **Langaton tiedonsiirto, digitalisaatio, tietoteknologia, työn murros, automatisaatio ja robotisaatio muuttavat jatkossa entistä enemmän ihmisten työhön, asumiseen, liikkumiseen, liikenteeseen, vapaa-aikaan jne. liittyviä tottumuksia. Aluerakenteeseen ja aluekehitykseen muutokset heijastuvat viiveellä.** Alueiden kyky reagoida ulkopuolisiin ja lyhyen aikavälin taloudellisiin häiriöihin korostuu erityisesti muutostilanteissa.

Alue- ja väestönkehityksen muutostrendejä voidaan luokitella usealla eri tavalla näkökulmasta riippuen. Muutostrendit liittyvät muun muassa kaupungistumis- ja keskittymiskehitykseen, liikenneyhteyksien ja saavutettavuuden korostumiseen, lisääntyvään liikkuvuuteen, alueelliseen eriytymiseen ja erilaistumiseen, väestölliseen eli demografiseen käänteeseen, sosiaaliseen, taloudelliseen ja ekologiseen kestävyys, monipaikkaisuuteen, digitalisaatioon jne. **Kaikki muutostrendit ovat vahvassa syy- ja seuraussuhteessa toisiinsa, jotka voivat tuottaa alueelle joko positiivisia tai negatiivisia kerrannaisvaikutuksia.** Samalla alue- ja väestökehitys, osaaminen, työpaikkakehitys, liikenne ja sijainti kytkeytyvät entistä tiiviimmin toisiinsa. **Alueiden kannalta muutos ilmenee muun muassa samanaikaisena keskittymis-, supistumis- ja harvenemiskehityksenä sekä alueellisen eriytymisen lisääntymisenä kaikilla aluetasoilla.** Alueellinen eriytyminen on nähtävissä suuralue-, maakunta-, kaupunkiseutu- ja kuntatasolla sekä jopa kunnan eri osa-alueiden tasolla.

Suomen kasvukäytävän alueen runkona on liikennekäytävä Helsingin ja Tampereen sekä Tampereen ja Seinäjoen välillä. Ylialueellinen liikennekäytävä yhdistää toisiinsa parikymmentä kuntaa ja seitsemän toiminnallista seutualuetta yhdeksi suureksi vyöhykkeeksi. Hyviin liikenneyhteyksiin tukeutuvat käytävät tai vyöhykkeet ovat osa Suomen aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuvassa (ALLI 2015) hahmoteltua monikeskuksesta ja verkottuvaa aluerakennetta, jossa käytävät kutovat kaupunkiseutuja vaikutusalueineen toisiinsa sekä suuntaavat ja edistävät yhteistyötä ja työnjakoa. Yhdyskuntarakenteen viime vuosikymmenten kehitystä voidaankin luonnehtia Ristimäen (2017) tavoin siten, että *”kaupungistumisen eteneminen, taajamien laajeneminen, asukastiheyden aleneminen, keskus- ja palveluverkon muuttuminen aiempaa monikeskuisemmaksi sekä autoriippuvuuden lisääntyminen päivittäisessä liikkumisessa”*. Kehitys heijastuu työssäkäynnin ja asiointin suuntautumiseen ja matkoilla käytettyihin kulkutapoihin. Päivittäisten matkojen tekemiseen on vaikuttanut merkittävä tavalla myös liikenneverkon parantaminen kaupunkiseuduilla ja niiden välillä. **Työmatkojen keskipituus on kasvanut yhdyskuntarakenteen seurantatietojen perustella lähes puolella viimeisen 20 vuoden aikana.** Matkat ovat pidentyneet erityisesti kaupunkikeskusten ympärillä sijaitsevilla alueilla, joissa työssäkäynti kaupungissa on lisääntynyt voimakkaasti (enemmän Rehunen 2017).

Tämän tutkimuksen kohteena oli Suomen kasvukäytävän alueen muuttoliike, pendelöinti ja työasialiikkuvuus. Liikkuvuuden eri muotoja tarkastellaan alueliikkuvuuden sateenvarjon alla käytettävissä olevien tilastojen perusteella. On kuitenkin todettava, että työtä, asumista ja liikkumista tarkastellaan osin vanhentunein oletuksin. **Vakiintuneet tilastot perustuvat lähes poikkeuksetta ihmisten liikkuvuuteen paikkojen välillä, mutta yhtä perusteltua olisi tarkastella työpaikkojen ja työtehtävien liikkuvuutta paikkojen välillä.** Lähtökohta oletus on edelleen liian usein vain se, että ihmisillä on yksi kokopäiväinen ja pysyvä työsuhde. Työ ei ole tunnetusti sidottu yhteen paikkaan samoin kuin aikaisemmin työn sirpaloitumisen ja digitalisaation mahdollistaessa aidon paikkariippumattomuuden. (enemmän PTT 2019).

Kaikki kolme tutkimuksessa käytettyä alueliikkuvuuden muotoa ovat komplementaarisia eli täydentäviä suhteessa toisiinsa. Samaan kokonaisuuteen voisi liittää myös asiointiin perustuvan liikkuvuuden, jota ei kuitenkaan käsitelty tässä yhteydessä. **Alueliikkuvuuteen vaikuttavat suoraan ja epäsuoraan kaikki alue- ja väestönkehityksen muutostrendit, mutta vahva riippuvuus liittyy erityisesti kaupungistumis- ja keskittymiskehitykseen, liikenneyhteyksien ja saavutettavuuden kehitykseen sekä liikkumisen ja kulkutapojen muutoksiin.** Suomen kasvukäytävän alueella alueliikkuvuus kytkeytyy vahvasti liikenneyhteyksiin ja sujuvaan liikkumiseen eri kulkutavoilla.

Aluekehityksen ja saavutettavuuden välistä yhteyttä on selvitetty lukuisissa tutkimuksissa, joissa on todettu yksiselitteisesti saavutettavuuden olevan sidoksissa liikenneväylien laatuun. **Hyvä saavutettavuus toimii**

työssäkäyntialueiden laajenemisen, työmarkkina-alueiden välisten yhteyksien ja pendelöinnin elinehtona. Toimiva infra tukee liikkuvuutta. Toimivat, sujuvat ja nopeat liikenneyhteydet ovat yhä enemmän alueiden menestymisen tai menestymättömyyden taustalla. Alueellinen vuorovaikutus eli ihmisten ja yritysten liikkuminen, toiminta ja kontaktit tapahtuvat enenevästi yli hallinnollisten, ohjelmallisten ja maantieteellisten rajojen. **Liikennekäytävät ja -vyöhykkeet sekä yhdistävät toiminnallisia alueita ja työmarkkina-alueita toisiinsa että sitovat yhteen erilaisia kaupunki- ja maaseutualueita. Muuttaminen korvautuu oletettavasti pendelöinnillä hyvän saavutettavuuden ja liikkuvuuden alueella.** Aluekehityksessä ei ole kuitenkaan tunnistettu kovinkaan hyvin Suomen kasvukäytävän tai Pohjoisen kasvuvyöhykkeen kaltaisia toiminnalliseen vuorovaikutukseen ja liikkumiseen perustuvia hallinnolliset rajat ylittäviä yliaalueellisia ”käytävärakenteita”: ne ovat jääneet territoriaalisesti yleensä hallinnollisen rakenteen jalkoihin. Liikenne- ja kasvukäytävien sekä vyöhykkeiden alueellinen tai paikallinen merkitys vaihtelevat hyvin paljon sijainnin ja alueellisten erityispiirteiden mukaan (enemmän aiheesta ToKaSu -hanke 2017).

Käytävien ja -vyöhykkeiden toimivuuden elinehto on, että käytävä rakentuu yhtäältä vähintään kahden riittävän vahvan ja vetovoimaisen dynamon, keskuksen välille ja toisaalta vaikuttaa laajemmalle vaikutusalueelle. Keskusten välillä on oltava riittävästi luontaisia virtoja ja kasvupotentiaalia -erityisesti taajamien välisen työssäkäynnin, työvoiman liikkuvuuden, yritysten ja muiden organisaatioiden (osaamisen) välisten verkostojen ja yhteisten intressien näkökulmasta. Virtojen suuruutta on mahdollista tarkastella sekä liikennevirtojen että muutto- ja työssäkäyntivirtojen näkökulmasta. **Suomen kasvukäytävän alue Helsingin ja Seinäjoen välillä täyttää periaatteessa edellä mainitut ”aidon liikennekäytävän” tunnuspiirteet.** Kasvukäytävän alueella sijaitsee kaksi koko maan suurinta asutus- ja työpaikkakeskittymää sekä kaksi muuta keskisuurta laajemman vaikutusalueen keskittymää. Haasteena on kuitenkin käytännössä aidon kasvukäytävän näkökulmasta se, että kasvu ei jakaudu tasaisesti kasvukäytävän alueella, kuten kävi ilmi kasvukäytävän ruutuaineistotarkastelussa. Kasvukäytävän alue sai väestönlisäystä yhteensä noin 253 000 henkilöä vuosien 2005-2017 välillä, mutta kun väestönmuutosta tarkastellaan 5 km x 5 km tilastoruuduissa, kasvua sai keskimäärin vain joka neljäs ruutu (38,4 % ruuduista) ja väestönkehitys oli negatiivinen noin kuudessa kymmenestä (59,3 %) ruudusta.

2010-luvun erityispiirre vaikuttaa olevan se, että yleisesti kasvavillakin alueilla tai käytävillä on merkittävää hajontaa väestönlisäyksessä seudun sisällä ja kasvupaine suuntautuu aiempaa enemmän reunoilta kohti kaupunkiseutujen ydintä tai ydinkaupunkiseutua sekä rataverkoston varrelle tai läheisyyteen. Muutos on tältä osin suuri verrattuna 2000-luvun ensimmäisen vuosikymmenen kehitykseen. Niin sanottu Nurmijärvi-ilmiö tarkoitti pientalovaltaisuuteen ja pendelöintiin perustuvaa kaupunki- ja yhdyskuntarakenteen hajautumista kasvavilla kaupunkiseuduilla kuntataajamien ulkopuolelle. 2010-luvulla voidaan puhua vastaavalla tavalla niin sanotusta Järvenpää-ilmiöstä, jolle on tyypillistä kaupunkirakenteen tiivistyminen ja pakkautuminen monimuotoistuneen asuntotuotannon ansiosta kuntataajamiin sekä lähellä hyviä (rata)yhteyksiä ja palvelukeskittymiä. Helsingin ja Tampereen käytäväalueen keskusten välillä on koko maan suurimmat liikkuvuus- ja liikennevirrat, jotka ovat hyödyttäneet erityisesti molempia napoja, mutta vähemmän niiden välillä olevia asutuskeskittymiä. Alueen liikennejärjestelmän rungon muodostaa kaksi rauta- ja maantieverkoston pääväylää. Liikennejärjestelmän välityskykyä voidaan arvioida liikenne- ja liikkumisvirtojen näkökulmasta: molemmat virrat ovat kansallisessa kontekstissa suuria.

Muutamat tlastofaktat kuvaavat hyvin Suomen kasvukäytävän kansallista merkitystä nimenomaan käytävärakenteen osalta. Kasvukäytävän alueella asuu enemmän kuin neljä kymmenen suomalaisesta. Alueen väkiluku on kasvanut noin 22 000 asukkaalla vuodessa 2010-luvulla ja kasvu jatkuu ennusteiden mukaan myös lähitulevaisuudessa. Alueella sijaitsee myös lähes puolet koko maan työpaikoista ja yrityskannasta. Kasvukäytävän alueen liikkuvuus- ja liikennevirrat ovat myös suurimmat koko maassa. **Koko maan muuttoliikkeessä peräti joka kolmas muutto tehdään kasvukäytävällä ja alueella pendelöi hieman yli puolet koko maan pendelöijistä. Mobiilipaikannusten tulosten perusteella alueella tehdään joka arkipäivä noin 11,5 miljoonaa matkaa, joista enemmän kuin neljä viidestä (84 %) matkasta on kuntien sisäisiä matkoja ja noin 16 % (1,9 miljoonaa matkaa) ylittää kuntien rajat.** Kuntarajat ylittävistä matkoista 95 % tehdään lähialueilla eli käytännössä naapurikuntien välillä tai saman toiminnallisen alueen sisällä. Pääradalla Helsingin, Hämeenlinnan, Tampereen ja Seinäjoen välillä tehdään vuosittain noin 6-7 miljoonaa kaukoliikenteen junamatkaa. Valtatie 3:lla Helsingin ja Tampereen välillä tehdään henkilöautolla yli 12 miljoonaa matkaa vuodessa.

Suomen kasvukäytävän vuorovaikutus- ja saavutettavuuspotentiaali on hyvä, sillä pääradan ja valtatie 3:n ansiosta alueen keskukset ja keskittymät sijoittuvat nauhamaisesti rata- ja tieverkon varrelle. Helsingin tunnin ajoaikaetäisyysvyöhyke ulottuu lähelle Hämeenlinnaa ja kahden tunnin vyöhyke yltää Tampereelle. Helsingin tunnin

vyöhykkeellä asuu noin 1,6 miljoonaa asukasta ja kahden tunnin vyöhykkeellä noin 3 miljoonaa asukasta. Vastaavasti Tampereen tunnin vyöhyke ulottuu etelässä Hämeenlinnaan ja pohjoisessa Ikaalisiin saakka sekä kahden tunnin vyöhyke lähelle Seinäjokea. Tampereen tunnin vyöhykkeellä asuu noin 547 000 asukasta ja kahden tunnin vyöhykkeellä noin 3,2 miljoonaa asukasta. **Toisin sanoen noin kaksi kolmesta suomalaisesta ja kaksi kolmesta työpaikasta sijoittuu kasvukäytävän alueen kahden tunnin vaikutusalueelle.** Käytävärakenteen elävyyden ja kehittymisen kannalta tärkeintä on varsinkin suurten kaupunkikeskusten eli Tampereen ja pääkaupunkiseudun hyvä saavutettavuus. Lisäksi on tärkeää, että käytävärakenteen sisällä olevat pienemmät keskittymät ja taajamat kytkeytyvät rata- ja tieverkon ansiosta osaksi vyöhykettä. Liikenneverkko mahdollistaa Suomen kasvukäytävän alueella monipuoliset yhteydet rautateitse ja maanteitse, joka luo hyvät puitteet toiminnallisten alueiden vuorovaikutukselle ja kiinteydelle.

Kasvukäytävän sujuvan arjen potentiaalin kannalta keskiössä ovat saavutettavuutta vahvistavat monipuoliset liikkumismahdollisuudet ja matkaketjujen toimivuus. Saavutettavuus on tutkimusten mukaan parhaimmalla tasolla, kun yhteydet ovat sujuvia kaikilla kulkutavoilla eli henkilöautolla, junalla ja linja-autolla ja matkaketjut toimivat liikkumisen näkökulmasta. Sujuvat ja nopeat yhteydet kiinnittävät suuria keskuksia ja työmarkkina-alueita tiiviimmin toisiinsa. Tosin haasteena on varsinkin junayhteyksien kohdalla sujuvuuden ja aikaetäisyyden kaventuessa vähäisemmät pysähdykset matkan varrella, jolloin vyöhykkeen pienemmät keskuksat voivat jäädä vaille nopeiden yhteyksien tuomaa potentiaalia. Tiheävuoroinen linja-autoliikenne voi tuottaa kohtuullisen palvelutason niillä yhteysväleillä, joilla ei ole rataa tai junat eivät pysähdy. Suomen kasvukäytävän alueen kohdalla korostuu erityisesti eurooppalaisen TEN-T liikenneverkon kautta piirtyvä kehityskuva ja niissä yhdistyy sekä vuorovaikutuksen, vuorovaikutuspotentiaalin että kasvun ja kehityksen näkökulmat.

Käytäväkehitykseen ja vyöhykkeisyyteen perustuva aluekehitys asettaa jatkossa suuria haasteita liikenteen välityskyvyn lisäksi erityisesti maankäytön suunnittelulle ja kaavoitukselle. Kaupungistumisen, keskittymisen ja suurten liikennehankkeiden mahdollinen toteutuminen tulevat aiheuttamaan perusteellisia muutoksia alueiden kytkeytymisessä toisiinsa. **Alueiden toiminnallinen yhteys ja vuorovaikutus muodostuvat useista liikenteeseen ja liikkumiseen liittyvistä virroista yksittäisten yhteen paikkaan sidottujen virtojen sijaan.** On selvää, ettei kuntakohtainen yleiskaavoitus ei tue riittävästi asutustuotannon, elinkeinotoiminnan ja ekotehokkaan liikkumisen edellytyksiä kasvavilla työmarkkina-alueilla tai niiden välillä.

Suomessa liikenne- ja kasvukäytäviltä puuttuu maakuntakaavaa vastaava juridinen yleissuunnitelma tai ”korridorikaava”, jossa olisivat mukana valtio sekä käytävän varrella olevat kunnat ja erityisesti käytävän akselien pääte- tai keskuskaupungit. Korridorikaava voisi parhaimmillaan koskea leveydeltään vain kapeaa erikseen määriteltä puskurialuetta ja muut alueet jäisivät korridorikaavan ulkopuolelle. Korridorikaavan kautta kyettäisiin luomaan tarvittavat kytkennät muun infrastruktuurin kannalta merkittäviin alueellisiin ja kansallisiin kohteisiin, kuten tunneleihin, satamiin tai lentokenttiin. Yksi vaihtoehto voisi olla MAL-sopimuksen kaltaisen välineen laajentaminen kuudesta suurimmasta kaupungista esimerkiksi käytäväalueelle erityisesti Helsingin ja Tampereen välille tai muihin tarkoituksenmukaisiin toiminnallisiin kokonaisuuksiin.

Liikennepolitiikalla, -yhteyksillä ja -käytävillä sekä saavutettavuudella on vahva yhteys uuteen aluerakenteeseen. Suomen kasvukäytävä on monin tavoin elävä käytännön esimerkki uudenlaisesta ja vähitellen muotoutuvasta aluerakenteesta, jossa käytäväkehitys ohittaa perinteiset hallinnolliset, maantieteelliset ja ohjelmalliset rajat. Käytäväkehityksen luonnollisen perustan muodostaa liikkuminen, liikkuvuus, saavutettavuus ja aikaetäisyyden kaventuminen, jossa liikennejärjestelmä ja -yhteydet ovat avaintekijöitä. **Liikenneinfrastruktuurin kautta on mahdollista hahmottaa käytäviä ja vyöhykkeitä uusilla tavoilla esimerkiksi digitalisuuden, uuden työn tai liikkumistapojen muutosten kautta.** Tulevan aluekehityksen kannalta on merkityksellistä, että aluerakenteeseen muodostuu liikenneyhteyksiin ja -väyliin liittyvien ratkaisuiden, muuttoliikkeen, pendelöinnin, yritysten sijaintitoimintojen, toiminnallisten alueiden laajenemisen ja käytäväkehityksen ohjaamana laajoja suuralueita tai työssäkäyntialueita. Helsingin, Turun ja Tampereen kasvukolmio tai Helsingin ja Tampereen välinen käytäväalue on hyvä esimerkki suuremmasta työssäkäyntialueesta, jossa työssäkäyntialueen eheys ja toimivuus riippuvat mitä suurimmassa määrin liikenneverkkoon ja sujuvaan liikkumiseen liittyvistä ratkaisuista.

Aluekehitykseen saavutettavuus vaikuttaa monella tavalla. Parantuneen saavutettavuuden on todettu kasvattavan alueen bruttokansantuotetta, asukkaiden tuloja ja työllisyysastetta. Pienemmän alueen integroituminen laajempaan työmarkkina-alueeseen laskee alueen työttömyysastetta ja kasvattaa työllisyysastetta esimerkiksi lisääntyneen pendelöinnin johdosta. Myös pendelöintialueen ulkopuolella parantuneet liikenneyhteydet voivat kasvattaa

työllisyyttä, mutta vaikutus on selvästi vähäisempi. Lisäksi saavutettavuuden parantuminen lisää alueen houkuttelevuutta, joka vaikuttaa alueeseen kohdistuvaan muuttoliikkeeseen ja tätä kautta väestönkehitykseen. **Hyvä saavutettavuus mahdollistaa asumisen ja työssäkäynnin eriytymisen. Parantunut saavutettavuus vähentää myös tarvetta muuttaa työn perässä, sillä tarjolla on enemmän työpaikkoja ja toimivat ja nopeat liikenneyhteydet lisäävät monipaikkaisuuteen, pendelöintiin ja työasialiikkuvuuteen liittyviä mahdollisuuksia.** Yritysten markkina-alueen laajeneminen vaikuttaa myös positiivisesti alueella toimiviin yrityksiin, ja alueen paraneva saavutettavuus lisää alueen houkuttelevuutta investoinneille ja yritystoiminnalle. Toisaalta liikenneinfrastruktuurin vaikutukset voivat olla alueellisesti myös negatiivisia: väestö ja yritystoiminta keskittyvät vahvasti radanvarteen, ja muut alueen seudut, jotka eivät sijaintinsa vuoksi integroidu osaksi toiminnallista aluetta voivat jopa jäädä heikompaan tilaan, sillä alueen suhteellinen saavutettavuus heikkenee.

Käytännössä on huomattu väestönkehityksen seuraavan työpaikkojen kehitystä, mutta tämä yhteys ei ole enää selkeä. Ylipäänsä voidaan kuitenkin ajatella lisääntyvän saavutettavuuden vetävän puoleensa ensisijaisesti yrityksiä, joita asukkaat seuraavat. Toiseen suuntaan kehitys on varsin selvä: mikäli työpaikat häviävät, asukkaat muuttavat muualle. **Liikkuvuuden klassinen muna-kana -kysymys onkin, seuraavatko ihmiset työpaikkoja vai työpaikat ihmisiä.** Esimerkiksi Hannu Tervon (2016) mukaan **perinteisesti ihmiset ovat seuranneet työpaikkoja, mutta yhä enemmän on viitteitä siitä, että myös toimialat seuraavat ihmisiä eli hakeutuvat sinne, missä on valmiiksi osaa- ja asiantuntijakeskittymiä:** esimerkiksi Helsingin, Tampereen ja Turun seuduille ”muuttaa” työpaikkoja korkeakoulutettujen ja heidän käyttämiensä palveluiden perässä, jonka johdosta alueelle muuttaa myös ei- korkeakoulutusta vaativia työpaikkoja. Korkeakoulutettu työvoima näyttää keskittyvän vahvasti väestöpohjaltaan suurille alueille, ja keskittyminen näyttää osin ruokkivan itseään. Tämän vuoksi etenkin korkeakoulutettujen asuinpaikkavalinnat vaikuttavat merkittävästi alueen kehitykseen. Kasvukäytävän alueen saama muuttovoitto tulee pääsääntöisesti alueen ulkopuolelta. Alueliikkuvuuselvityksen tulosten perusteella näyttää siltä, että Suomen kasvukäytävän alueella asutaan, mutta esimerkiksi työpaikan vaihdoksen myötä ei välttämättä tarvitse muuttaa työn perässä. Alueen työpaikat ovat niin hyvin saavutettavissa, että ihmisille löytyy pendelöintimatkan päässä monipuoliset työmarkkinat. Samalla alueen yrityksille löytyy osajia laajalta alueelta.

On perusteltua todeta, että käytäväkehitys on ollut sen varrella ja vaikutusalueella olevien seutujen osalta 2010-luvulla pikemminkin keskittävää ja eriyttävää kuin tasoittavaa kehitystä. Käytäväalue saa merkittävää väestönlisäystä, mutta väestönlisäys on keskittynyt vahvasti napoihin Helsinkiin, Tampereelle ja Seinäjoelle sekä niiden kasvukehille. Muuttovoitot käytäväalueella ovat kohdentuneet väestönlisäystäkin keskittyneemmin pienemmälle alueelle. Pendelöinti ja työasialiikkuvuus ovat kasvaneet käytäväalueella 2010-luvun aikana, mutta liikkuvuuden määränpäättävät ovat entistä useammin joko Helsinki tai Tampere. Mobiilipaikkannuksen tulokset osoittivat, että suurin osa matkoista tehdään kaupunkien sisällä.

Tulevan alueliikkuvuuden kannalta olennainen kysymys on jatkossa digitalisaation, tietoteknologian kehityksen ja työn muutoksen aiheuttamat vaikutukset. **Toistaiseksi digitalisaatioon liittyy niin sanottu ”paradox of place” eli digitalisaatio ei ole vastoin oletuksia vähentänyt aikaan, paikkaan ja etäisyyteen liittyvää riippumattomuutta, vaan on korostanut entisestään sekä keskittymien että ihmisten kasvokkain tapahtuvien kohtaamisten ja kontaktien merkitystä.** Esimerkiksi Glaeserin (2011) mukaan internet on entisestään vauhdittanut kaupungistumiskehitystä. Suomen kasvukäytävä on tästä hyvä esimerkki, sillä kaikki alueliikkuvuuden muodot ovat kasvaneet 2010-luvun aikana ja keskittyneet käytävän sisällä entistä harvempiin paikkoihin.

Digitalisaatioon liittyvä paradoksi aluekehittämisen kannalta lienee se, että se mahdollistaa samanaikaisesti sekä keskittämisen että hajauttamisen. Tekoälyn käytön lisääntyminen sekä tuhoaa että luo uusia työtehtäviä, mutta automatisoitumisen todellisia vaikutuksia liikkuvuuteen on vaikea arvioida. Digitaalisyhteiskunnan ja kaupungistumisen välinen keskinäisyhteys onkin suurelta osin toistaiseksi kehityskulkuihin liittyvien arvailujen varassa. Digitaalinen kehitys saattaa nostaa jatkossa saavutettavuuden ja toiminnallisen vuorovaikutuksen lisäksi pinnalle muitakin tekijöitä, kuten alustatalouden merkityksen, isompaan rooliin käytäväkehityksessä.

Työn murros ja muutos tulee myös jatkossa vaikuttamaan alueliikkuvuuteen. Tulevaisuuden työelämässä korostuu monipaikkaisuus ja -muotoisuus. Työtä voidaan tehdä periaatteessa mistä, miten ja milloin tahansa. McKinseyn Suomea koskevan raportin mukaan tekoäly tuhoaa noin 15 % työpaikoista vuoteen 2030 mennessä ja muuttaa työn luonnetta huomattavasti tätä useimmissa työtehtävissä. Osmo Soininvaaraa lainaten voi todeta, *”että työ jota voidaan tehdä missä päin Suomea hyvänsä, voidaan yleensä tehdä missä päin maailmaa tahansa”.* Monipaikkaisuus tarkoittaa työn näkökulmasta sitä, että työtä voidaan tehdä työpaikalla, etänä, asiakkaan luona, yhteisöllisissä tiloissa,

kahviloissa tai missä tahansa kulkuneuvossa. **Monipaikkaisuus voi tarkoittaa yhtä hyvin työn tekemisen paikkojen hajautumista sekä kaupungeista maaseudulle että kaupungeista kaupunkeihin.** Monipaikkaisuus mielletään usein liittyvän vapaa-ajan asumiseen tai sen toimivan pienten kuntien, maaseudun tai harvaan asuttujen alueiden pelastusrenkaana, mutta se voi tarkoittaa myös entistä useammin kakkosasuntojen hankkimista suuremmista kaupungeista maan sisältä tai ulkomailla. Yhä useammalla pendelöivällä, aktiivi-ikäisellä, koulutetulla ja säännölliset tulot omaavalla henkilöllä voi olla kakkosasunto esimerkiksi pääkaupunkiseudulla. **Työ- ja asuinpaikan ero hämärtyy digitalisaation ja työelämän muutoksessa.**

Tutkimuksen tärkeimmät tulokset voidaan tiivistää seuraavasti:

1. Suomen kasvukäytävän kansallinen merkitys ja rooli on keskeinen kaikilla käytettävissä olevilla tunnusluvuilla kansallisessa kontekstissa. Kasvukäytävän osuus vaihtelee keskeisillä aluetaloudellisilla ja väestöllisillä tunnusluvuilla 40-65 prosentin välillä koko maan osuudesta.
2. Suomen kasvukäytävän liikkuvuuteen liittyvät volyymit ovat kansallisesti merkittävät sekä henkilöliikenteen määrissä että muuttoliikkeessä, pendelöinnissä ja työasialiikkuvuudessa. Liikkuvuuden volyymit ovat kasvaneet edelleen 2010-luvun aikana.
3. Suomen kasvukäytävä on kansallisessa kontekstissa monin eri tavoin kasvava ja vetovoimainen alue, mutta käytävän sisällä on havaittavissa samanaikaisesti sekä keskittynyttä että eriyttävää kehitystä. Keskittynyt kehitys ilmenee ensisijaisesti väestön ja työpaikkojen keskittymisen käytävän napoihin Helsingin ja Tampereen vaikutusalueelle sekä toissijaisesti Seinäjoen välittömään läheisyyteen. Muut kasvukäytävän varrella tai läheisyydessä olevat keskittymät eivät ole vahvistuneet napojen tavoin 2010-luvun aikana.
4. Alueliikkuvuuden eri muodot ovat luonteeltaan komplementaarisia eli täydentäviä. Muuttoliike ja pendelöinti täydentävät ja ovat vahvassa yhteydessä toisiinsa. Sama liittyy pendelöintiin ja työasialiikkuvuuteen. Suomen kasvukäytävän materiaalinen infra (rinnakkain kulkeva rata- ja maantieyhteys) mahdollistaa liikkumisen ja liikkuvuuden käytäväalueella. Liikenneinfrastruktuuri, -palvelut ja -yhteydet sekä käytävä itsessään muodostavat perustan muille myönteisille kerrannaisvaikutuksille
5. Käytäväkehitykseen tarvitaan jatkossa korridorikaava, MAL-sopimus tai vastaava, jossa käytäväalueen maankäyttöä, asumista, liikennettä, palveluita ja elinvoimaa (MALPE) tarkastellaan yhtenä toiminnallisena kokonaisuutena

Lähteet:

- Aguilera, Anne & Proulhac, Laurent: Socio-occupational and geographical determinants of the frequency of long-distance business travel in France (2015). *Journal of Transport Geography* Volume 43, s. 28-35
- Andersson, M.; Dehlin, F.; Jörgensen, P.; Pädam, S.: "Wider Economic Impacts of Accessibility - a Literature Survey" (2015). Centre for Transport Studies Working Paper 2015:14, Stockholm.
- Anderws, Martyn; Clark, Ken & Whittaker, William: The determinants of regional migration in Great Britain: a duration approach (2011). *Journal of Royal Statistical Society*, 174, s. 127-154.
- Axsa, Jeffrey; Scott, Darren; Newbold, Bruce: Factors influencing commute distance: a case study of Toronto's commuter shed (2012) *Journal of Transport Geography* 24 s. 123-129
- Böckerman, Petri & Häimäläinen, Kari: Lähtö- ja tulomuuttoon vaikuttavat tekijät Suomessa (2003). Kansantaloudellinen aikakauskirja - 99. vsk. - 1/2003
- Broberg, Anna: Uudenmaan valikoiva muuttoliike (2008). Uudenmaan liiton julkaisu E 97 - 2008
- Dahl, Michael & Sorenson, Olav: The Social Attachment to Place (2010). *Social Forces* 2010, Vol. 89(2), s.633-658
- DaVanzo, Julie: Repeat Migration in the United States: Who Moves Back and Who Moves On? (1983) *The Review of Economics and Statistics* Vol. 65, No. 4 s. 552-559
- Eliasson, Johanna & Störm, Michael: Commuting patterns in Sweden A study of commuting, education and functional regions (2008) Jönköping International Business School
- Eliasson, Kent; Lindgren, Urban & Westerlund, Olle: Geographical Labour Mobility: Migration or Commuting? (2003). *Regional Studies*, 37:8, s. 827-837
- Eliasson, Kent; Nakosteen, Robert; Westerlund, Olle & Zimmer, Michael: All in the family: Self-selection and migration by couples. (2012) *Papers in Regional Science*, Volume 93 Number 1
- Faggian, Alessandra; McCann, Phillip & Sheppard, Stephen: Some Evidence that Women Are More Mobile than Men: Gender Differences in U.K. Graduate Emigration Behavior (2007) *Journal of Regional Science*, Vol. 47, No. 3 s. 517-539
- Fischer, Peter; Holm, Einar; Malmberg, Gunnar & Straubhaar, Thomas: Why do people stay? Insider advantages and immobility. HWWA Discussion Paper, No. 112
- Greenwood, Michael: Internal migration in developed countries (1997). *Handbook of Population and Family Economics*, vol. 1. s. 647-720.
- Gustafson, Per: Work-related travel, gender and family obligations. *Work, employment and society* (2006). Volume 20(3) s. 513-530
- Heli Sjöblom-Immala: Työtä, palveluja ja luonnonläheisyyttä (2012). Siirtolaisuusinstituutti Tutkimuksia A 40
- Holz-Rau, Christian & Sicks, Kathrin: Stadt der kurzen Wege und der weiten Reisen (2013). *Raumforschung und Raumordnung*, Volume 71, Issue 1, s 15-31
- Holz-Rau, Christian; Scheiner, Joachim & Sicks, Kathrin: Travel distances in daily travel and long-distance travel: what role is played by urban form? (2013) *Environment and Planning*, volume 46, s. 488 - 507
- Hugoson, Peter: Interregional Business Travel and the Economics of Business Interaction (2001). Jönköping international business school.
- Huhta, Jaana; Pyykkönen, Topias (2013). Kolmasosa työssäkäyvistä pendelöi. Tilastokeskus 2013. Julkaistu 11.4.2013 https://www.stat.fi/tup/vl2010/art_2013-04-11_001.html

Jauhiainen, Signe: *Studies on Human Capital Flows and Spatial Labour Markets* (2010). Jyväskylä Studies In Business And Economics 94

Kim, Ae-Kyung; Horner Mark & Marans Robert: *Life Cycle and Environmental Factors in Selecting Residential and Job Locations* (2005). *Housing Studies*, Vol. 20, No. 3, s. 457-473

Korkiasaari, Jouni & Söderling, Ismo: *Muuttoliike* (2007). Teoksessa *Suomen väestö*, toim. Koskinen, Seppo; Martelin, Tuija; Notkola, Irma-Leena; Notkola, Veijo; Pitkänen, Kari; Jalovaara, Marika; Mäenpää, Elina; Ruokolainen, Anne; Rynänen, Markku & Söderling, Ismo.

Kronenberg, Kristin & Carree, Martin *On the Move: Determinants of Job and Residential Mobility in Different Sectors* (2012). *Urban studies* vol. 49 issue: 16, s: 3679-3698

Kupiszewski, Marek; Heikkilä, Elli; Nieminen, Mauri; Durham, Helen; Rees, Philip & Kupiszewska, Dorota: *Internal migration and regional population dynamics in 1980s and 1990s in Finland* (2005). *Siirtolaisinstituutti: Siirtolaisuus - Migration* 3/2005

Kyto, Hannu & Kral-Leszczynska, Monika: *Muuttoliikkeen voittajat ja häviäjät* (2013). Kaks kunnallisan kehittämissäätio Tutkimussarja julkaisu nro 76

Kyto, Hannu & Väliniemi, Jenni: *Pääkaupunkiseudun muuttovirrat muutoksessa* (2009). *Kuluttajatutkimuskeskus julkaisuja* 3.

Kyto, Hannu; Kral-Leszczynska, Monika; Koistinen, Katri & Peura-Kapanen, Liisa: *Muuttovirtojen vaikutus alueelliseen eriytymiseen pääkaupunkiseudulla: Tutkimus alueiden välisistä muuttovirroista* (2016). *Politiikan ja talouden laitoksen tutkimuksia* 1/2016.

Laakso Seppo ja Loikkanen Heikki (2004). *Kaupunkitalous. Johdatus kaupungistumiseen, kaupunkien maankäyttöön sekä yritysten ja kotitalouksien sijoittumiseen*. Gaudeamus, Helsinki

Laakso, Seppo; Kostiainen, Eeva; Metsäranta, Heikki; Helsinki-Turku-ratakäytävän kehittämisen aluetaloudelliset vaikutukset (2016). *Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä* 38/2016. Liikennevirasto. Helsinki

Liikennevirasto (2016). Helsinki-Turku -ratakäytävän kehittämisen aluetaloudelliset vaikutukset. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 17/2016.

Liikenneviraston julkaisuja 1/2018: *Henkilöliikennetutkimus 2016 Suomalaisten liikkuminen*. Liikennevirasto

Limtanakool, Narisra; Dijst, Martin & Schwanen Tim: *On The Participation in Medium- and Long-Distance Travel: a Decomposition Analysis for the Uk and The Netherlands* (2005). *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* Vol. 97, No. 4, s. 389-404.

Maoh, Hanna & Tang Zhongyuan: *Determinants of normal and extreme commute distance in a sprawled midsize Canadian city: evidence from Windsor, Canada* (2012). *Journal of Transport Geography* 25, s. 50-57

Marion, Bernadotte & Horner, Mark: *A comparison of the socioeconomic and demographic profiles of extreme commuters in several US metropolitan statistical areas* (2007). *Transportation Research Record* 2013, 38-45.

Marvakov, Jordan & Mathä, Thomas: *An analysis on regional commuting flows in the European union* (2007). *Banque Centrale du Luxembourg*

Metsäranta, Heikki; Berg, Inna; Hillo, Kari; Rinta-Piirto, Jyrki; Laakso, Seppo: *Tampere-Helsinki -ratakäytävän kehittämisen laajemmat taloudelliset vaikutukset* (2018). *Tampereen kaupunkiseutu, Tampereen kaupunkimari ja Pirkanmaan liitto*

Monika; Koistinen, Kati; Peura-Kapanen, Liisa: *Muuttovirtojen vaikutus alueelliseen eriytymiseen pääkaupunkiseudulla* (2016). *Politiikan ja talouden tutkimuksen laitoksen julkaisuja* 2016:1

Myrskylä, Pekka: *Muuttoliike ja Työmarkkinat* (2006). *Työministeriö*

Myrskylä, Pekka: Pendelointi muokkaa kuntarakennetta ja asumista (2008). Tilastokeskus: Tieto&trendit 6/2008

Nivalainen, Satu: Pendeloinko vai muutanko? Työvoiman liikkuvuus kuntien välillä (2006). Kunnallissalan kehittämissäätiön tutkimusjulkaisut, nro 54

Paci, Pierella; Tiongson, Erwin; Walewski, Mateusz; Liwinski, Jacek & Stoilkova, Maria: Internal Labor Mobility in Central Europe and the Baltic Region (2007). World Bank Working Paper no. 105

Piekkola, Hannu (2015): Työvoiman liikkuvuuden merkitys yritysten kilpailukyvyyn Suomessa ja tunnin juna. Alustavia tuloksia. Esitys Helsinki-Turku -liikennekäytäväseminaarin sidosryhmätilaisuudessa 19.11.2015.

Pellervon taloudellinen tutkimuskeskus PTT (2019): Työvoiman liikkuvuus ja monipaikkaisuus muuttuvat -tietoa ilmiöstä puuttuu. Muistio. Helmikuu 2019.

Ristimäki M., Tiitu M., Helminen V., Nieminen H., Rosengren K., Vihanninjoki V., Rehunen A., Strandell A., Kotilainen A., Kosonen L., Kalenoja H., Nieminen J., Niskanen S., Söderström P. (2017). Yhdyskuntarakenteen tulevaisuus kaupunkiseuduilla - Kaupunkikudokset ja vyöhykkeet. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 4/2017.

Ritsilä, Jari & Haapanen, Mika: Where do highly educated migrate? Micro-level evidence from Finland (2003). Teoksessa: Mika Haapanen: Studies on the Determinants of Migration and the Spatial Concentration of Labour. University of Jyväskylä.

Ritsilä, Jari & Ovaskainen, Marko: Migration and regional centralization of human capital (2001). Applied Economics, 33:3, s. 317-325

Romaní, Javier; Surinach, Jordi & Artiís Manuel: Are Commuting and Residential Mobility Decisions Simultaneous?: The Case of Catalonia, Spain (2003). Regional Studies Vol. 37.8, s. 813-826

Romaní, Javier; Surinach, Jordi & Artiís Manuel: Determinants of individual commuting in Catalonia, 1986-91: Theory and empirical evidence (2000) Urban Studies; London Vol. 37, Iss. 8, (Jul 2000): 1431-1450.

Scheiner, Joachim: Social inequalities in travel behaviour: trip distances in the context of residential self-selection and lifestyles (2010). Journal of Transport Geography Volume 18, Issue 6, s. 679-690

Schündeln, Matthias: Are Immigrants More Mobile than Natives? Evidence from Germany (2013). Journal of Regional Science vol 54 issue 1, s. 70-95

Shuai, Xiaobing: Does Commuting Lead to Migration? 2012. Journal of Regional Analysis & Policy Vol. 42, Iss. 3, s. 237-250

Sjaastad, Larry 1962: The cost and Returns of Human Migration. Journal of Political Economy, Vol. 70, No. 5 80-93

Tervo, Hannu & Haapanen, Mika: Migration of the Highly Educated: Evidence From Residence Spells of University Graduates (2012). Journal of Regional Sciece vol. 52, no. 4, s. 587-605

Tervo, Hannu (2016). Do People Follow Jobs or Do Jobs Follow People? The Case of Finland in an International Context. Journal of Regional Analysis and Policy. 46:1, s. 95-109

Tilastokeskus (2017). Valtiolla työskentelevistä lähes puolet kävi työssä asuinkuntansa ulkopuolella. Julkaistu 27.9.2017. https://www.stat.fi/til/tyokay/2015/03/tyokay_2015_03_2017-09-27_tie_001_fi.html

Toiminnalliset alueet ja kasvuvyöhykkeet Suomessa (ToKaSu-hanke) (2017). Nurmio Kimmo, Rehunen Antti, Antikainen Janne, Laasonen Valtteri, Helminen Ville, Vartiainen Perttu ja Soininvaara Ilppo 2017. MDI Oy ja Suomen ympäristökeskus. Valtioneuvoston kanslia. Valtioneuvoston tutkimus- ja selvitystoiminnan julkaisusarja 50/2017. http://tietokayttoon.fi/documents/10616/3866814/50_2017_Toiminnalliset+alueet+ja+kasvuvy%C3%B6hykkeet+Suomessa.pdf/7adfe0f3-fa42-4508-8efc-9092abea7192?version=1.0

Tuominen, Panu: Keitä metropolialueen pendeloijat ovat (2008). Helsingin tietokeskus Kvarkki 1/2008

Turunen, Saija & Zetterman, Minna: Neljä tuhatta näkemystä hyvinvointiin - Tutkimus pääkaupunkiseudun asukkaiden hyvinvoinnista (2009). Soccan työpapereita 2009:1

Van Der Gaag, Nicole & Van Wissen, Leo: Economic Determinants of Internal Migration Rates: a Comparison Across Five European Countries (2005). Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie, Vol. 99, No. 2, s. 209-222.

Van Ham, Maarten & Hooimeijer, Pieter: Regional Differences in Spatial Flexibility: Long Commutes and Job Related Migration Intentions in the Netherlands (2008). Applied Spatial Analysis and Policy, vol 2, s. 129-146

Van Ham, Maarten; Mulder, Clara; Hooimeijer, Pieter: Spatial flexibility in job mobility: macrolevel opportunities and microlevel restrictions. Environment and Planning A 2001, vol 33, s. 921-940

Vincent-Geslin, Stephanie & Ravalet Emmanuel: Determinants of extreme commuting. Evidence from Brussels, Geneva and Lyon (2016). Journal of Transport Geography 54 s. 240-247

White, Michael & Lindstrom, David: Internal Migration (2005). Handbook of Population and Family Economics s. 311-346

Ympäristöministeriö, Työ- ja elinkeinoministeriö, Liikenne- ja viestintäministeriö & Maa- ja metsätalousministeriö 2015. Uusiutumiskykyinen ja mahdollistava Suomi - Aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuva 2050 (ALLI)

Uudenmaan liitto // Nylands förbund
Helsinki-Uusimaa Regional Council

Esterinportti 2 B • 00240 Helsinki • Finland
+358 9 4767 411 • toimisto@uudenmaanliitto.fi • uudenmaanliitto.fi