

Opinnäytetyö (AMK / YAMK)

Myyntityö

RAVAS13

2017

Janne Aamurusko

# POLIITTISEN RISKIN VAIKUTUS TURUN KESKUSTAN LIIKETOIMINNALLISEEN KEHITYKSEEN

OPINNÄYTETYÖ (AMK / YAMK) | TIIVISTELMÄ

TURUN AMMATTIKORKEAKOULU

Myyntityö

2017 | 40

Ohjaaja: Jukka Rantala

Janne Aamurusko

# POLIITTISEN RISKIN VAIKUTUS TURUN KESKUSTAN LIIKETOIMINNALLISEEN KEHITYKSEEN

Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli osoittaa, miten poliittinen päätöksenteko vaikuttaa kaupunkikehitykseen. Tarkastelun kohteiksi otettiin niin toteutuneita kuin valmisteilla olevia päätöksiä. Näitä päätöksiä tarkasteltiin, erityisesti näkökulmana oli päätöksenteon hitaus. Turun kaupunkikehitys on hidasta, ja siksi opinnäytetyön tarkoituksena oli antaa todenmukainen kuva päätöksenteosta. Opinnäytetyö tehtiin opinnäytetyöohjaajan toimeksiannosta. Työn tarkoitus oli olla poliittisesti sitoutumaton, ja siksi kirjoittajan mielipiteitä ei tule tekstissä esille.

Opinnäytetyö koostui teoriaosuudesta sekä case-osuudesta. Teoriaosuudessa käsiteltiin sijoittamisen riskiä, julkisen liikenteen kehitystä ja kaavoitusta. Case-osuus sovelsi teoriaosuuden aiheita, ja esitteli niitä Turun keskustan kehityksen näkökulmasta. Toimintamenetelmiin kuului tiedonkeruu eri lähteistä, sekä niiden avaaminen ja pohtiminen.

Opinnäytetyö osoitti monta poliittiseen päätöksentekoon liittyvää epäkohtaa, esimerkiksi toteutuksen aloittamisen hitaus esimerkiksi valitusoikeuden takia, hyväksytyt päätökset antaminen sekä töiden aloittamisen pitkä aikaväli, suunnitelmien yksipuolisuus sekä päätöksentekoon liittyvää valtapeliä.

Opinnäytetyön tuloksia voidaan hyödyntää päätöksenteossa, koska se osoittaa päätöksenteon raskauden, ja miksi sitä pitäisi tehostaa.

ASIASANAT:

Politiikka, riski, päätöksenteko, sijoitus

BACHELOR'S THESIS | ABSTRACT

TURKU UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Professional Sales

2017 | 40

Instructor: Jukka Rantala

Janne Aamurusko

## POLITICAL RISK'S AFFECT ON CENTRAL TURKU'S BUSINESS DEVELOPMENT

The purpose of this Bachelor's thesis was to show, how political decision making affects the development of the city. The subjects of the review were both implemented as well as decisions in preparation. These decisions were reviewed, especially focusing on the general slowness of them. The city development of Turku is slow, and therefore the thesis' purpose was to give a realistic image of decision making. This Bachelor's thesis was conducted as an assignment from the thesis supervisor. The thesis is politically impartial, and therefore the writer's personal opinions are not shown.

The thesis consisted of theory section and the case section. The theory section dealt with investing risk, the evolution of public transport and zoning. The case section utilized the subjects of the theory section, and presented them in the POV of Turku's centre's development. The operating methods consisted of collecting data from different sources, while presenting and discussing them.

The thesis showed several political decision related problems, for example the slowness of the start of execution for example due to appeal, the long timeline between an approved decision and the decision's implementation, the one sidedness of the plans and the power game related to decision making.

The thesis can be used as a part of decision making, because it shows, how hard it is, and why it should be streamlined

### KEYWORDS:

Politics, risk, decision making, investment

# SISÄLTÖ

<b>1 JOHDANTO</b>	<b>6</b>
<b>2 TEORIA</b>	<b>8</b>
2.1 Riskienhallinta	8
2.2 Asumisen muutos	9
2.2.1 Polkuriippuvuus	9
2.2.2 Asumispreferenssit	9
2.3 Julkisen liikenteen vaikutus	10
2.4 Kaavoitus	12
2.5 Sijoittamisen riski	13
2.5.1 Sijaintiriski	13
2.5.2 Poliittinen riski	13
<b>3 CASE</b>	<b>15</b>
3.1 Keskustan väestörakenne	20
3.2 Hansa ja muut kauppakeskukset	21
3.3 Puutori	25
3.4 Uusi kauppatori	27
3.4.1 Autovapaa keskusta	30
3.5 Poliittisen riskin hallinta	32
<b>4 JOHTOPÄÄTÖKSET</b>	<b>34</b>
<b>LÄHTEET</b>	<b>37</b>

## KUVAT

Kuva 1. Turun keskustan bussipysäkit. (Google Maps 2016)	11
Kuva 2. (VII) 007-10.-9, Yliopistonkatu (Turun kaupunki 1998)	12
Kuva 3. Kauppiaskadun uudistaminen (Turku 2010)	18
Kuva 4. Keskustan pyörätieverkosto (Turku 2010)	19
Kuva 5. Puutori 1930-luvulla (Turun Sanomat 2015)	26
Kuva 6. Puutori nykyään (Turkulainen 2013)	27

## TAULUKOT

Taulukko 1. Keskustan väestö (Turun kaupunki 2013)	20
Taulukko 2. Kauppatorin väestö (Turun kaupunki 2013)	20
Taulukko 3. Hansan tiedot (KKY ry, Suomen kauppakeskukset 2016)	22
Taulukko 4. Skanssin tiedot (KKY ry, Suomen kauppakeskukset 2016)	23
Taulukko 5. Myllyn tiedot (KKY ry, Suomen kauppakeskukset 2016)	24

# 1 JOHDANTO

Turun keskustan liiketilat tyhjenevät huolestuttavaa vauhtia. Kaupungin infrastruktuuriset muutokset ovat muokanneet keskustan katukuvaa, sekä mahdollistanut vain tietynlaiset liiketoiminnan harjoittamisen keskustassa. Tyhjät liikehuoneistot eivät ole ongelma pelkästään katukuvassa, vaan huoneistojen omistajat kerryttävät näistä liikehuoneistoista tappiota, koska niissä ei ole vuokralaisia.

Kiinteistön myynti- tai vuokrausarvon määrittävät kohteen sijainti sekä sen ominaisuudet ja niiden käytettävyys. Sijainti ei arvonmuodostuselementtinä koostu pelkästään sen fyysisestä sijainnista, vaan myös sen ympärillä olevista tekijöistä sekä kunnallishallinnollisista päätöksistä. Autoilun vähentäminen ja vaikeuttaminen ovat aiheuttaneet niin huomattavia logistisia ongelmia, että tietynlaiset yritykset, kuten kodinkone- ja elektroniikkaliikkeet, ovat kadonneet keskustasta.

Olenaisempaa olisi tarkastella liikepaikan muodostamaa arvoa vuokralaiselle. Eri liiketoimintamuodot tarvitsevat erilaiset tilat niin kooltaan kuin ominaisuuksiltaan, ja sen takia niiden vuokratason pitäisi muuttua sitä mukaa, millä alalla tilan vuokraava yritys toimii. Kaksi eri toimialalla toimivaa yritystä eivät voi tarjota samaa myyntiä per neliö. Toimiala myös vaikuttaa asiakkaiden ostokäyttäytymiseen.

Kiinteistön elinehto on, että sen kaavoitus mahdollistaa suuren jalostusarvon. Mitä helpommin kiinteistöä pystyy muokkaamaan vastaamaan yrittäjien sekä asiakkaiden tarpeita, sitä onnistuneempaa on kohteen kaavoitus.

Tämä opinnäytetyö tutkii poliittisten päätösten vaikutusta keskustan liiketoiminnallisessa kehityksessä. Aiheessa keskitytään päätösten aiheuttamiin ilmiöihin sekä tutkitaan, miten yrittäjäperspektiivi on huomioitu päätöksiä tehdessä. Tulosten pohjalta voidaan määrittää, mitä muutoksia alueelle on tehtävä niin kunnallishallinnon kuin vuokraustoiminnan osalta, jotta sen liiketoiminta kehittyisi ja tyhjät toimitilat häviäisivät katukuvasta. Tutkimuksen tarkoitus on osoittaa, että kaupunki on dynaaminen, eikä staattinen.

Tarkastelu keskittyy Turun ydinkeskustaan, pääasiallisesti kauppatorin ja puutorin alueelle. Tarkastelussa pohditaan kriittisesti Turun kaupungin päätöksiä. Esimerkiksi tutkitaan, miten Hansakorttelin liiketoiminta ja asiakkaiden ostokäyttäytyminen ovat muuttuneet kaupungin muutosten takia.

Opinnäytetyön teorian pohjana käytetään alan julkaisuja ja kirjallisuutta. Case käyttää runsaasti hyväkseen artikkeleita, joiden kautta osoitetaan poliittisen riskin vaikuttavuutta. Teoriaosuudessa käsitellään kaupunkisuunnitteluun liittyviä termistöä ja ilmiöitä, sekä väestön ikärakenteen aiheuttamia muutoksia. Lisäksi väestöstä tutkitaan asumista. Näitä ilmiöitä käsitellään Turun keskustan näkökulmasta tutkimusosuudessa.

Tutkimusosuus ottaa myös esimerkkejä muista suomalaisista tai eurooppalaisista kaupungeista, ja osoittaa myös sen kautta, että ongelmat eivät rajoitu pelkästään Turkuun.

Tutkimuksen tuloksia voidaan hyödyntää Turun kaupunkisuunnittelussa. Casen pääasiallinen tarkoitus on osoittaa syy-seuraussuhde poliittisen päätöksen sekä markkinoiden muutoksen välillä. Tarkoitus on myös näyttää, että poliittisesta riskistä keskustelu on aina ajankohtainen, vaikka käsiteltävät asiat muuttuvat vuosien kuluessa.

## 2 TEORIA

### 2.1 Riskienhallinta

Riskienhallinta on prosessi, jonka avulla uhkaavia vaaroja voidaan torjua tai niistä aiheutuvat vahingot pystytään minimoimaan. Riskienhallintaan liittyy riskien tunnistamisen lisäksi riskienhallintaohjelman toteuttaminen. Riskienhallinta ei rajoitu pelkästään vahinkoriskipohjaiseen riskienhallintaan, vaan siinä pyritään hallitsemaan kaikkia riskejä. Riskienhallinnassa pitää tunnistaa merkittävät riskit, vahinkojen todennäköisyyden ja vakavuuden arviointi, riskienhallintamenetelmien kehittäminen sekä näiden asioiden jatkuva arviointi ja valvominen. (Suominen 2003)

Riskianalyysin tarkoituksena on selvittää ja määrittää riskikohteet, riskien todennäköisyys, niiden vakavuus sekä riskien aiheuttamat seurausvaikutukset. Riskien hallintaa voi soveltaa poliittisiin päätöksiin. Sam Wilkin on koonnut useiden tutkijoiden kirjoituksista poliittisista riskeistä käsittelevän teoksen. Vaikka teos keskittyykin puhtaasti maariskisiin, siinä olevia konsepteja voidaan soveltaa myös kunnallishallinnollisen riskin käsittelyyn. Vakauden voi jakaa neljään luokkaan: Hallinto, yhteiskunta, turvallisuus ja talous. Esimerkiksi korruptio ja lainsäädäntö ovat huomattavia hallintoon liittyviä riskejä. (Suominen 2003, Wilkin 2004)

Riskienhallintaa voi soveltaa rakentamiseen. Kun rakennettavasta kohteesta tehdään muuntojoustava, se vähentää sen riskiä. Muuntojoustava kohde on sellainen, minkä käyttötarkoitusta voidaan jalostaa muihin tarkoituksiin. Muuttuvat markkinat ja tilatarpeet vaativat sen, että tiloja kyetään muuntamaan erilaisiksi tarpeen vaatiessa. Muuntojoustavuus on erityisen tärkeää alueilla, joissa uuden rakentaminen on hankalaa tai mahdotonta. Rakentamisen painopiste on siirtynyt enemmän korjausrakentamisen suuntaan, eli olemassa olevia rakennuksia muutetaan tarpeen vaatiessa. Riskienhallinta toteutuu esimerkiksi niin, että jos liikehuoneistossa toimiva liiketoiminta on kannattamatonta, tilalle tulevan liiketoiminnan ei tarvitse toimia samalla alalla, jos tilat pystytään muuntamaan tilalle tulevan liiketoiminnan tarpeisiin. (Peltonen 1998)



## 2.2 Asumisen muutos

Suomessa asuntopolitiikan roolia ihmisten asumiskäyttäytymisessä ei voi väheksyä. Alkaen jo 1900-luvun teollistumisesta, poliittiset päätökset ja siitä seuranneet teot ja ilmiöt ovat muokanneet suomalaista katukuvaa. Esimerkiksi Suomessa lähiörakentaminen alkoi vasta kunnolla 1970-luvulla, ja silloin tuotettiin eniten asuntoja, jonka seurauksena kaupungin asukkaat siirtyivät laitakaupungille asumaan, ja liiketoiminta keskittyi keskusta-alueelle. (Juntto 2010)

Arava-järjestelmän luonti 1940-luvulla helpotti huomattavasti rakentamista. Sen avulla lainaa voitiin myöntää asuntorakennustoimijalle, jonka päämääränä oli rakentaa asutuskeskuksiin halpoja asuntoja. Arava-järjestelmän kautta tehty rakentaminen on kuitenkin supistunut 1990-luvulta lähtien, kun ihmisten asumistottumukset ovat muuttuneet. (Juntto 2010)

### 2.2.1 Polkuriippuvuus

Polkuriippuvuus eli path dependency –käsitteellä tarkoitetaan sitä, että ihmisen aikaisemmat tekemät päätökset ja käytännöt vaikuttavat myöhempisiin ratkaisuihin ja ohjaavat niitä. Ihmisen historia ohjaa tulevaa kehitystä asettamalla sille rajoja ja tarjoamalla ihmiselle luontaisimman etenemissuunnan ja –tahdin. (Juntto 2010)

### 2.2.2 Asumispreferenssit

”Asumisen preferenssitutkimuksen yhtenä tavoitteena on tunnistaa niitä perustavalaatuisia tekijöitä, jotka luovat asukkaiden tarpeita ja toiveita vastaavaa hyvää asumista” (Juntto 2010).

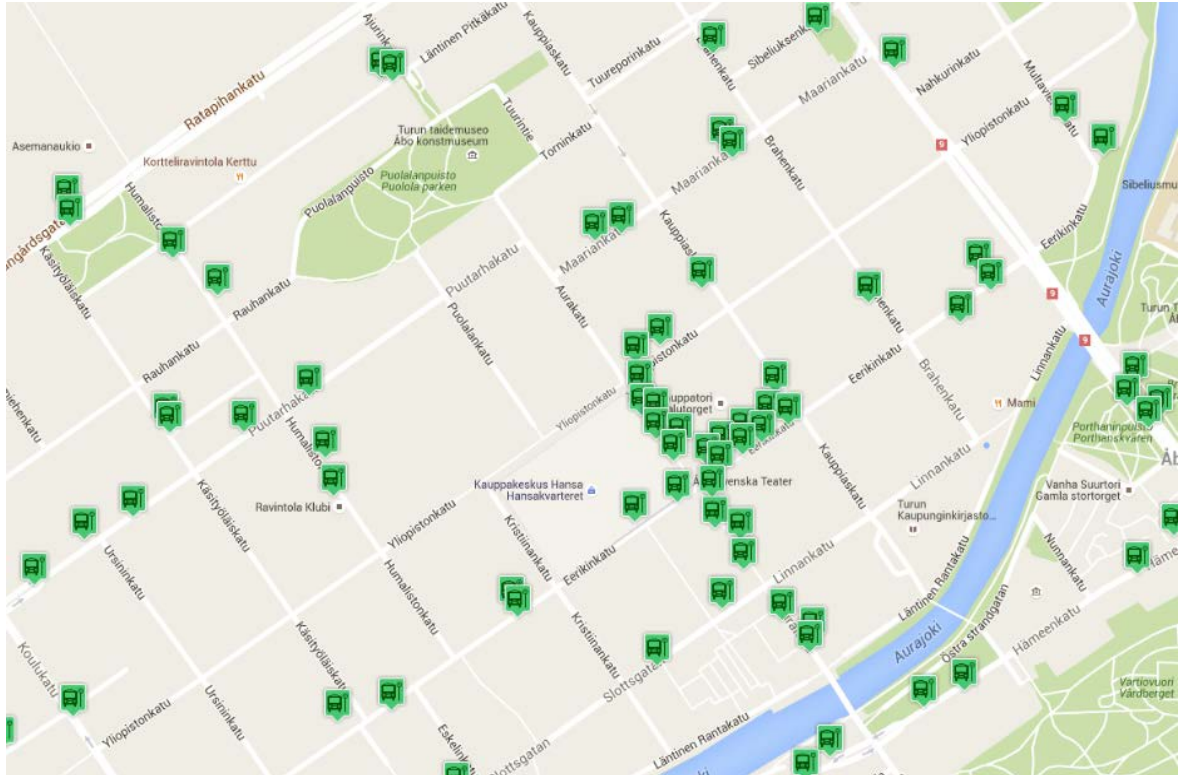
Asumispreferenssit voidaan jakaa esitettyihin ja toteutuneisiin preferensseihin. Esitetyt preferenssit kertovat asumismielityksestä tai –toiveista, kun taas toteutuneet preferenssin tarkastelevat toteutuneita asumisvalintoja, jolloin muuton suuntautuminen kertoo muuttajan asumispreferensseistä. Asumispreferenssejä määrittävät tekijät voidaan jakaa kolmeen ryhmään: demografisiin, sosioekonomisiin ja maantieteellisiin tekijöihin.

Demografiset tekijät, esimerkiksi onko perheessä lapsia, muovaavat asumispreferenssejä. Esimerkiksi lapsiperheet näkevät kaupunkien reuna-alueet parempina asuinympäristöinä. Sosioekonomisia preferenssejä ovat esimerkiksi keskustaetäisyys ja asumiskustannukset. Maantieteelliset tekijät esittävät eron esimerkiksi maaseutu- ja kaupunkiasukkaiden preferensseissä. (Vasanen 2010)

### 2.3 Julkisen liikenteen vaikutus

Kaupunkia ei voi pitää toimivana, mikäli siellä olevat palvelut eivät ole tarpeeksi lähekkäin. Tavaroiden vaihdon pitää olla helppoa ja taloudellista. Kaupungin olemassaolo on riippuvainen julkisen liikenteen toimivuudesta. Toimiva julkinen liikenne on edellytys kaupunkialueen kilpailukyvyille ja houkuttelevuudelle. Julkinen liikenne ei kuitenkaan kykene toimimaan koko Suomen alueella ilman yhteiskunnan taloudellista tukea. Ilman tätä tukea yksityisenä yritystoimintana järjestetty julkinen liikenne olisi vain kannattavaa suurien työpaikkakeskusten sekä tiiviiden ja suurien asutuskeskusten välisessä liikenteessä. (Laakso, Loikkanen 2004)

Alla on kuva Turun keskustan bussipysäkeistä. Siitä näkee hyvin, miten julkisen liikenteen solmukohta toimii. Turussa lähes jokainen bussilinja pysähtyy jossain vaiheessa kauppatorilla, jolloin bussien vaihto on tehty asiakkaille helpommaksi.



Kuva 1. Turun keskustan bussipysäkit. (Google Maps 2016)

Tiheästi asetetut pysäkit kuitenkin hankaloittavat matkantekoa, sillä se hidastaa matkanopeutta jatkuvien pysähdyksien takia. Tätä on pyritty nopeuttamaan bussikorteilla, joiden avulla maksaminen on nopeampaa.

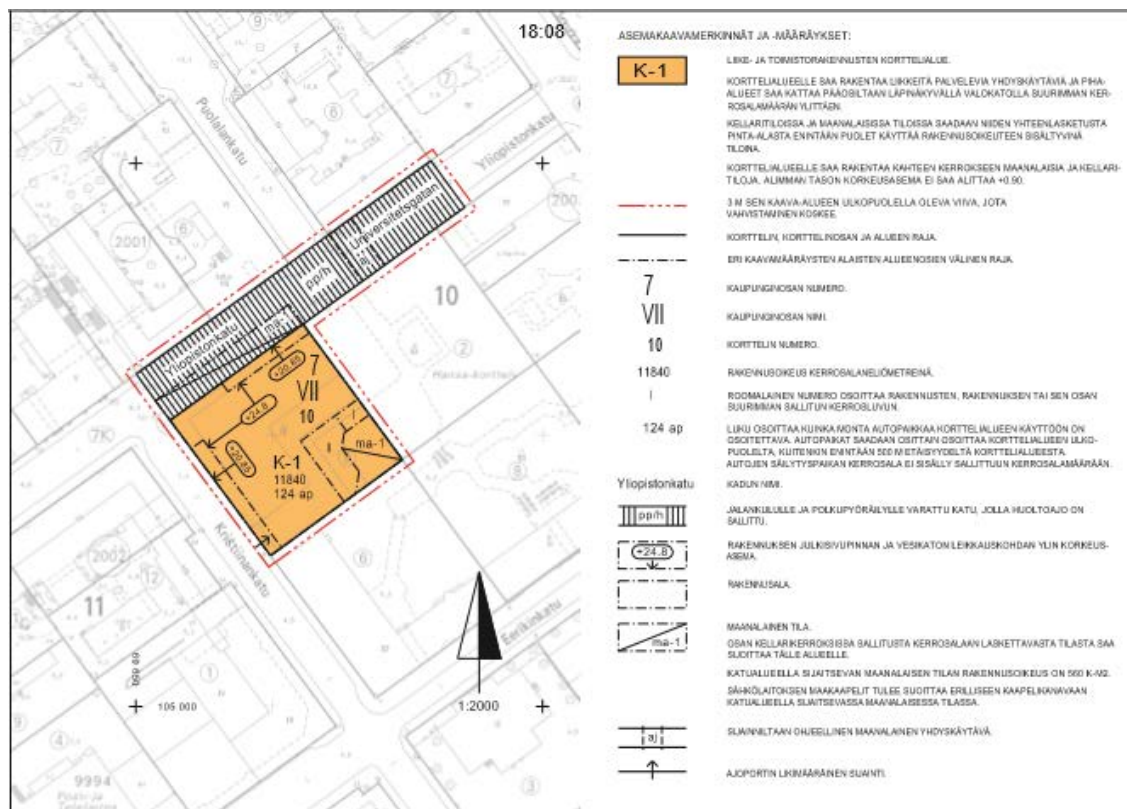
Julkisen liikenteen hintaa pidetään usein sen suurimpana ongelmana. Kraftin ja Domencichin tutkimuksesta sekä Laakson kirjasta kuitenkin ilmenee, että hintapolitiikan vaikutus on minimaallinen. Esimerkiksi jos joukkoliikenteen lippujen hintaa alennetaan 10 prosenttia, matkustajamäärä nousee kolme prosenttia. Samalla tulot supistuvat, joten vaaditaan enemmän yhteiskunnan rahallista panostusta joukkoliikenteen ylläpitämiseksi. Eli mitä enemmän bussilippu maksaa, sitä vähemmän verorahoista menee julkisen liikenteen ylläpitoon. Kraft ja Domencich arvioivat, että matka-aikaan panostaminen nostaisi matkustajamääriä tehokkaimmin. Bussiliikenteen avaaminen kaupunkiin ja sen ylläpito on tehokkaampaa kuin ratikkaliikenteen. Tämä johtuu siitä, että bussit käyttävät samoja tieverkkoja kuin henkilöautot, joten vähäisillä investoinneilla pystyy rakentamaan toimivan bussiverkoston. Investointikohteita ovat pysäkit sekä kalusto. (Laakso, Loikkanen 2004, Domencich, Thomas A., Kraft, Gerald, Charles River Associates., 1970)

## 2.4 Kaavoitus

Turun kaavoituskatsaus vuodelta 2015 asetti Turun kaavoituksen tavoitteet näin:

”Keskustan alueelle laaditaan liikenteen yleispiirteinen suunnitelma, jossa määritellään, miten keskustan liikenneverkkoa on tarvetta kehittää, jotta se palvelee niin keskustan vetovoimaisuutta kuin keskusta-asumistakin. Työssä tutkitaan mm. kunkin kulkumuodon roolia keskustan eri osissa ja hahmotellaan keskustaan sopivaa pysäköintipolitiikkaa. Kävelykeskustan laajuus on yksi suunnitelmassa selvitettävistä aiheista. Liikenneturvallisuuden parantaminen keskustassa on myös tärkeä tavoite tämän suunnitelman laatimisessa”. Kaavoituskatsauksen tavoitteena on siis asettaa raamit kaavoituksen toteuttamiselle. (Kaupunkisuunnittelu 2015)

Erittäin näkyvä esimerkki kaavoituksesta on Turun Yliopistonkadun muuttaminen kävelykaduksi. Kaavoituspäätös tehtiin vuonna 1998, ja 2001 sen muutos kävelykaduksi valmistui. Ohessa on kuva 1998 valmistuneesta kaavoituksesta. Siinä näkyy, miten katu tullaan muokkaamaan ja miten sen käyttötapa tulee muuttamaan, kun päätöksen mahdollistama muutos toteutuu.



Kuva 2. (VII) 007-10.-9, Yliopistonkatu (Turun kaupunki 1998)

Kaavoituksen tarkoitus on ohjata ja rajata maankäyttöä. Rakentamisen rajoittamisella pystytään estämään kaupunkitalouteen vaikuttavat negatiiviset tekijät, esimerkiksi tehtaiden rakentaminen keskusta-alueelle. Kaavoituksen avulla pystytään myös ohjaamaan toistensa läheisyydestä hyötyvät toiminnot, esimerkiksi kauppojen rakentaminen kotitalouksien läheisyyteen. Kaavoitus voi vahingoittaa kaupungin ja yritysten taloutta, mikäli se ei kykene sopeutumaan markkinoiden muutoksiin. (Laakso, Loikkanen 2004)

## 2.5 Sijoittamisen riski

Sijoituksen riski syntyy siitä, että sijoittaja ei kykene ennustamaan tulevaisuutta. Mikäli sijoittaja pystyisi ennustamaan tulevaisuutta erehtymättömästi, hän sijoittaisi vain sellaisiin kohteisiin, jotka täyttävät hänen tuottovaatimuksensa. Sijoittajana menestyminen tarkoittaa siis sitä, kuinka oikeassa omat tulevaisuudennäkemykset ovat. Riskiä voi arvioida kohderiskinä tai portfolioriskinä. (Olkkonen, Kaleva & Land 1997)

### 2.5.1 Sijaintiriski

Sijaintia pidetään tärkeimpänä kiinteistön arvoon vaikuttavana tekijänä. Käsitteeseen sijainti liittyy kiinteistön fyysinen sijainti, sen saavutettavuus, alueen imago sekä lähinaapureiden toiminta. Näistä ainoastaan fyysinen sijainti on asia, mitä ei pysty muuttamaan. Sijaintiriskit ovat kohteen sijaintiin liittyvien tekijöiden muutosriskejä. Poliittisesta näkökulmasta ajatellen muuttuvia tekijöitä ovat esimerkiksi ajotien muuttaminen kevyen liikenteen väyläksi. Sijainnin arvo muuttuu, kun siihen liittyvät ominaisuudet kehittyvät päätösten mukana. (Olkkonen, Kaleva & Land 1997)

### 2.5.2 Poliittinen riski

Poliittisella riskillä tarkoitetaan tässä opinnäytetyössä sellaisia päätöksiä, jotka vaikuttavat kiinteistösijoituskohteen ominaisuuksiin, kuten saavutettavuuteen.

Kunnallispoliittiset muutokset infrastruktuuriin, liikennejärjestelyihin ja kaavoitukseen ovat tärkeitä sijainnin arvoon vaikuttavia tekijöitä. Sijaintiriskiä voi pienentää tutkimalla, onko kiinteistökohteeseen aikaisemmin yritetty sellaisia ratkaisuja, jotka voivat olla haitallisia sen nykyiseen käytettävyyteen. (Olkkonen, Kaleva & Land 1997)

Kun puhutaan sijaintiriskistä, poliittista riskiä voi ajatella betana. Beta-luvulla tarkoitetaan sijoittamisessa kohteen muutosherkkyyttä markkinoiden mahdollisille muutoksille. Betan ollessa 1, arvo muuttuu markkinoiden kanssa samaa tahtia. Betan ollessa suurempi kuin 1, markkinamuutokset aiheuttavat suurempia muutoksia arvossa. Kun betan arvo on alle 1, tarkasteltavan kohteen muutosherkkyys on markkinoihin nähden pienempi. Esimerkiksi, jos jonkin kadun pätkä kaavoitetaan kävelykaduksi, niin jokaisella kadulla toimivalla kiinteistöllä ja toimitilalla on eri muutosherkkyys markkinoihin. Kahvilatoiminta ei järkyty kävelykadun synnystä, jolloin sen beta on yksi. Samalla kadulla toimiva kodinkoneliike on riippuvaisempi autoliikenteestä, ja kävelykadun synnyn myötä tullut saavutettavuuden muutos muokkaa liiketoiminnan edellytyksiä niin rajusti, että tämän kohteen betaa voidaan pitää korkeampana kuin yksi. (Sharpe 2008)

### 3 CASE

Riskien analysointi on tulevaisuuden uhkakuvien minimoimista tai niihin varautumista. Riskienhallinta on tuttu ilmiö yritysmaailmasta, mutta sitä pystytään hyödyntämään, kun asiaa tutkitaan poliittisesta näkökulmasta. Tulevaisuuden ennustaminen perustuu menneisyydessä tapahtuneisiin ilmiöihin sekä oletettuihin hypoteeseihin.

Maariskin määrittelyä voidaan soveltaa kunnallishallintoon. Jos maan vakauden voi määrittellä siten, kuinka hyvin maan hallinto, yhteiskunta, turvallisuus ja talous toimivat, voi samaa tietoa ajatella kunnallispoliittisesti. Toimiva hallinto takaa optimaalisen ympäristön kaupunkikehitykselle. Korruptio ja läpinäkyvyyden puute ovat suuria ongelmia kaupunkikehitykselle. Päätävissä elimissä tapahtuu paljon asioita, jotka ovat moraalisesti arveluttavia. Kaavoituksessa erityisesti on esiintynyt korruptiota paljon, ja ongelma on maanlaajuinen. Rakennusliikkeet saattavat lahjoa valtuuston jäseniä urakoiden vastineeksi, tai rakennusliikkeet rakennuttivat lautakunnan jäsenille halpoja asuntoja. (Päivän lehti 2016) Tämän takia poliittisen toiminnan pitäisi olla läpinäkyvää, jotta hyvä veli –verkostoja ei pääse syntymään ja kunnan toiminta olisi moraalisesti oikein.

Kauppalehti uutisoi tapauksesta, jossa taloyhtiö, jonka yhtiöjärjestyksen mukaan asunnoissa saa asua vain yli 55-vuotiaat tai sellaiset ruokakunnat, joissa vähintään yksi jäsen on yli 55-vuotias, otti yhden huoneiston hallintaansa, koska sen omisti alle 30-vuotias henkilö. Asia on edennyt jo oikeusasteiden läpi, ja taloyhtiön toimintaa on Korkeimman oikeuden päätöksellä pidetty oikeuttavana. Yhtenä perusteluna taloyhtiö käytti rakennuslupaansa sekä olemassa olevaa asemakaavaa. Rakennusluvan edellytyksenä oli, että kaikissa asunnoissa asuu vähintään yksi 55-vuotias tai vanhempi. Asemakaava edellyttää tällaisissa järjestelyissä yhtä autopaikkaa 250 neliötä kohti, kun taas tavallisella järjestelyssä vaatimus on taas 85 neliötä yhtä autopaikkaa kohti. Jos asunnon omistaja voittaisi oikeudessa, pitäisi taloyhtiön muuttaa rakennuslupaansa ja asemakaava pitäisi myös muuttaa. (Kauppalehti 2017) Tässä näkyy poliittista riskiä. Taloyhtiö on joutunut rakennuttamaan kaupungin vaatimusten mukaisesti parkkitilaa. Kaupunki on itse määritellyt, minkä ikäiset ihmiset omistavat tai ajavat autoa. Kun kaupunki tekee tällaisen olettaman ja tämän lisäksi määrittää asemakaavaan vähittäisneliöt yhtä parkkiruutua varten, taloyhtiöön todellakin tulee asumaan ihmisiä, jotka eivät autoa tarvitse. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että kaupunki on ollut olettamassaan oikein, vaan tässä osoittautuu asumispreferenssit. Yli 55-

vuotias, monta ajoneuvoa omistava henkilö ei tule muuttamaan tähän taloyhtiöön, vaan löytää asuinpaikkansa muualta.

Yleiskaava vaikuttaa alueen väestökantaan. Esimerkiksi jos yleiskaavassa ei ole leikkipaikkaa, alueen houkuttelevaisuus lapsiperheiden keskuudessa on pienempi. Yleiskaavan negatiivinen vaikutus toteutuu silloin, kun alue on jo täyteen rakennettu. Vaikka rakennuttajan suunnittelema rakennukselle olisi tilaa, niin vaaditut autopaikkamäärät tekevät sen rakennuttamisesta sille paikalle mahdotonta, koska tila ei riitä molemmille. Yleiskaava vaikuttaa myös siten, miten ihmiset kulkevat palveluiden luokse. Jos esimerkiksi toimistotalon pihalle ei ole kaavoitettu pysäköintitilaa, niin siitä vuokraa tilaa ihmiset, jotka eivät tarvitse autoa toimistolle päästääkseen tai eivät tarvitse autoa liiketoiminnan harjoittamisessa.

Usein perusteluna rakentamiselle käytetään sitä, että se pilaa kulttuurimaiseman ja alentaa kaupungin profiilia. Esimerkiksi kulttuurimaisema ja sen kokeminen ovat puhtaasti subjektiivisia kokemuksia. Kaikkien mielestä tornirakentaminen ei pilaa kulttuurimaisemaa. Samalla voi pohtia, onko esteettinen näkemys kuinka tärkeä kaupunkikehityksessä.

Kunnallisen päätöksenteon suuri ongelma on se, että se ei kykene pysymään markkinoiden vaatiman muutoksen perässä. Kaupunki kehittyy periaatteessa aina jäljessä. Päätöksenteon suunnittelun ja toteutuksen aikajänne ei kykene pysymään markkinoiden vaatimien muutoksien perässä. Ihmisten tarpeet muuttuvat kun alueen väestörakenne muuttuu, ja yritykset yrittävät pysyä näiden tarpeiden perässä. Kaupungin kaavoitus on tosin liian jäykkää, jotta markkinamuutoksiin voitaisiin reagoida nopeasti. Jos kysyntänä on saada kahviloita keskustaan, olisi jo muutama vuosi takaperin pitänyt kaavoittaa kiinteistöt siten, että ne voitaisiin jalostaa kahvilakäyttöön.

Päätöksenteon vaikuttavuutta, vaikka prosessi onkin hidas, ei saa väheksyä. Poliittinen päätös tulee muokkaamaan katukuvaa. Päätös vaikuttaa myös siihen, miten ja minkälaista liiketoimintaa voi päätöksen vaikutusalueella harjoittaa sen jälkeen, kun päätöksen vaatimat muutokset ovat tapahtuneet. Tällöin alueella olevien yritysten on joko sopeutettava liiketoimintaansa vastaamaan päätöksen aiheuttamia rajoitteita, tai siirrettävä toimintansa sellaiselle paikalle, jossa se pystyy nyky muodossaan harjoittamaan liiketoimintaa.

Poliittista riskiä tutkittaessa törmättiin yhteen erittäin yleiseen seikkaan: kaikki lähteet käyttävät samaa liturgiaa perustellessaan tarkoituksensa. Erittäin paljon sana

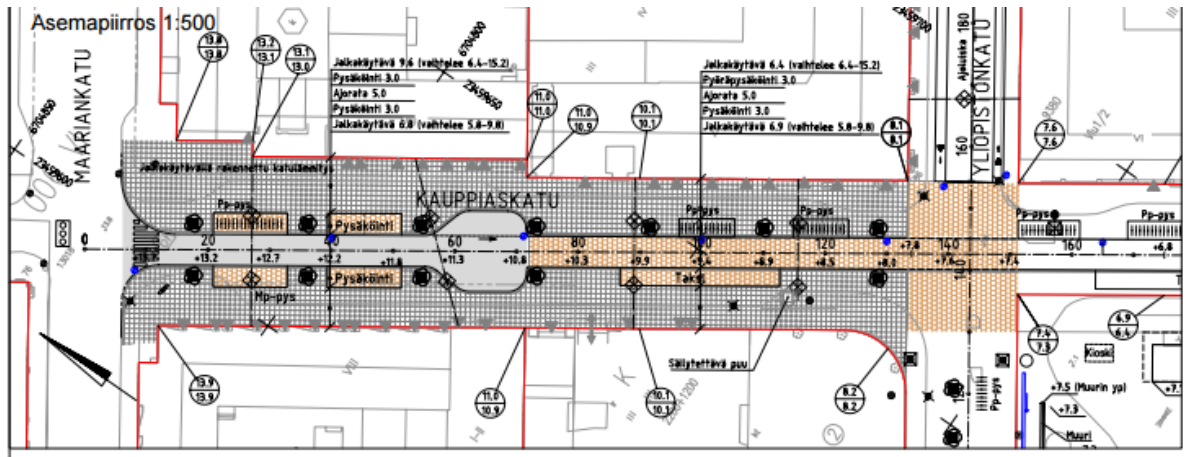


”elävöittää” nousi esille. Ongelmaksi tässä koitui se, että vaikka sana on sama, niin tarkoitus ja toteutus ovat subjektiivisia. Yrittäjä, joka puhuu elävöittämisestä, tarkoittaa aina sellaisia keinoja, jotka tukevat hänen liiketoiminnallisia tarkoituksiaan. Tämä tarkoittaa sitä, että alueen yritysten ja yhdistysten tavoitteet ovat ristiriitaisia.

Eturyhmät tavoittelevat aina omaa etuaan. Voidaan sanoa, että jokaisella eturyhmällä on Turun keskustan suhteen sama tavoite, eli kehittää ja viedä sitä eteenpäin. Ongelmaksi koituu lähinnä se, että maali on kaikille sama mutta sinne päästään eri reittiä. Omaa etua ajavat ehdotukset usein esitetään yhteistä hyvää hakevan retoriikan avulla, oli se sitten vaikkapa työpaikkojen turvaaminen tai keskustan elvytys. Tämän takia pienet eturyhmät pystyvät ajamaan asiansa eteenpäin, koska he saavat massat vakuuttuneeksi asiastaan. Jos yhteistä hyvää hakeva retoriikka ei toimi, niin ihmisiä voidaan kutsua moraalittomiksi, koska he eivät suostu auttamaan pienen vähemmistön asiaa. Puolueet ja puoluekannat jarruttavat kehitystä. Yksi puolue voi aina pyrkiä hidastamaan ja estämään toisen puolueen päätöksiä ja ehdotuksia, jotta oman eturyhmän etu pysyisi suojeltuna.

Taustalla voi myös olla ajatus, että jollakin poliitikolla on oikeasti ajatuksena ajaa kaikkien yhteistä hyötyä sääntelemällä asioita, joiden hän kuvittelee parantavan kaikkien elinoloja. Tähän voidaan lukea yleiskaavan rajoitukset, joilla on muokkaava vaikutus väestökantaan alueella. Toimivat markkinat kykenevät elämään vähäisillä säännöksillä, esimerkiksi terveys- ja turvallisuusvaatimuksilla. Päätösten päämääränä pitäisi olla antaa edellytykset kaupungin kehittämiseen siten, miten markkinat haluavat, eikä asettaa ja määrätä runsaita rajoituksia.

Katukuvan muokkaaminen vaikuttaa siihen, miten liiketoimintaa voidaan sillä alueella harrastaa. Esimerkiksi Turun keskustan Kauppiaskatua ollaan uudistamassa siten, että se muutetaan pihakaduksi, ja samalla ajoväylää kavennetaan.



Kuva 3. Kauppiaskadun uudistaminen (Turku 2010)

Kuvasta näkyy, että tämä vähentää huomattavasti Kauppiaskadun pysäköintimahdollisuuksia. Leveämpi jalkakäytävä voi palvella joitakin kadun yrityksiä, mutta hyötykö esimerkiksi Finnkinon tai Mehiläinen siitä, että sen viereen ei pysty enää pysäköimään samalla tavalla. Monimuotoinen liiketoiminta vaatii jokaiselle yritykselle erilaiset olosuhteet. Mikäli kaavoitus ei kykene vastaamaan joidenkin yritysten vaatimuksia, niiden on pakko siirtyä muualle. Turun keskustassa näin on jo käynyt, sillä suuret huonekalu- ja elektroniikkaliikkeet ovat siirtyneet laitakaupungille. Kun nämä liikkeet ovat vielä samalla alueella, he palvelevat enemmän toisiaan.

Poliittisen päätöksen teon ytimenä on vastata kuluttajan kysynnän aiheuttamia tarpeita. Yritykset pystyvät vastaamaan nopeammin ihmisten tarpeisiin kuin poliittinen päätös. Päätöksen toteuttaminen on pitkä prosessi, jonka aikana ihmisten tarpeet voivat muuttua.

Päätöksenteon suurimpia ongelmia on päätöksen lopullinen toteuttaminen. Esimerkiksi Turun keskustaan on kaavoitettu jo vuonna 1986 koko keskustan kattava pyörätieverkosto. Suunnitelmaa on tarkennettu vuonna 2010 ilmestyneessä kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelmassa. Ohessa kuva kyseistä raportista, missä näytetään tulevaa pyörätieverkostoa sekä niiden kiireellisyytensä:



### 3.1 Keskustan väestörakenne

Ohessa ovat taulukot Turun keskusta-alueen väestörakenteesta vuonna 2012 sekä sama tilasto tarkennettuna kauppatorin alueelle. Luvut pohjautuvat Turun tilastolliseen vuosikirjaan vuodelta 2013.

Väestöryhmä	Määrä	%-osuus keskustan asukkaista
15 tai alle	3630	7,16%
Nuoret ja työikäiset	36444	71,90%
65 tai yli	10610	20,93%

Taulukko 1. Keskustan väestö (Turun kaupunki 2013)

Taulukosta näkee, että keskustassa ongelmana ei ole se, että ihmiset vähenisivät keskustan alueella. Turun keskustan väestömäärä jatkaa kasvamistaan (Turun Sanomat 2015). Keskustassa olevan liiketoiminnan ongelmia ei siis voi perustella pelkästään vähentyneellä, alueella asuvalla ihmismäärällä, koska sellaisen väite ei pidä paikkaansa. Tärkeämpää on ajatella, että onko alueella asuville tarjottavat palvelut sellaisia, joita he tarvitsevat.

Väestöryhmä	Määrä	%-osuus kauppatorin asukkaista
15 tai alle	116	5,07%
Nuoret ja työikäiset	1 734	75,79%
65 tai yli	438	19,14%

Taulukko 2. Kauppatorin väestö (Turun kaupunki 2013)

Ylläoleva taulukko kuvaa kauppatorin alueella asuvien ihmisten määrää. Vaikka kauppatorin väestömäärä vastaa pientä osaa koko keskustan suuralueen

väestömäärästä, on hyvä huomioida sen vaikutus kauppatorin ympäristöön. Vähäinen määrä lapsia kertoo lapsiperheiden puutteesta, jolloin alueen liiketoiminnalliset ja rakenteelliset vaatimukset ovat erilaiset. Vähän lapsiperheitä tarkoittaa sitä, että nuorille suunnattua toimintaa, kuten leikkipuistot, ei ole järkeä kaavoittaa, koska niiden käyttö on vähäistä. Vaikka leikkipuisto ei tuota rahaa, vaikka se olisi lapsiperheiden suosimalla alueella, sen alueen ylläpito ja huoltotyöt ovat kustannuksia. Sen takia pitää optimoida palvelutarjonta sellaiseksi, mitä alueen asukkaat eli markkinat tarvitsevat.

Turun väestö on yleisesti kehittynyt siten, että yli 65-vuotiaiden suhteellinen osuus väestöstä on kasvanut 1990-luvusta lähtien, mutta samalla 15–64 –vuotiaiden suhteellinen osuus on pienentynyt vuodesta 2000 asti. Alle 15-vuotiaiden osuus kasvoi vuonna 2014, mutta se on pienempi kuin 2000-luvun alussa. (Turun Kaupunki 2015)

Muuttuvat väestörakenne aiheuttaa liiketoiminnan muutosta. Lapsiperheen ostokäyttäytyminen poikkeaa eläkeläisten vastaavasta, joten kaupungin pitäisi muuttaa väestön kehityksen pohjalta. Kuitenkin, väestörakenne poikkeaa aina alueittain. Sen takia alueiden palvelutarjonta muuttuu sen mukaisesti, millainen tarve on. Sen takia kauempana olevissa asuinalueissa on huonommat bussiyhteydet, koska siellä asuvat ihmiset kulkevat muilla kulkuneuvoilla, joten olisi taloudellisesti kannattamatonta järjestää aktiivista bussiliikennettä alueella, jossa bussin käyttö on vähäistä. Aktiivinen liikennöinti vähäistä kysyntää esittävillä alueilla aiheuttaisi vain bussien mahdollisten myytävien paikkojen tyhjäkäyntiä. Turun kaupunki kuitenkin yrittää aktiivisesti luoda kauppatorin ympäristöstä houkuttelevampaa ostopaikkaa lapsiperheille. Keskusta ei kuitenkaan nyky muodossaan pysty kilpailemaan Skanssin ja Myllyn kanssa, koska jälkimmäisissä logistiset ongelmat on hoidettu paremmin. Skanssi ja Mylly ovat helpommin saavutettavissa kuin Hansa autoilijan näkökulmasta, joten autoilevat ihmiset hakeutuvat asioimaan enemmän Skanssiin ja Myllyyn.

### 3.2 Hansa ja muut kauppakeskukset

Ohessa ovat taulukot Hansan, Skanssin sekä Myllyn tiedoista vuosilta 2014 ja 2015. Luvut perustuvat Kauppakeskushdistus ry:n vuosina 2015 ja 2016 julkaistuihin toimialaraportteihin:

<b>Hansa</b>	Vuokrattava liiketila	Vuokrattava kokonaisliiketilä	Myynti	Kävijämäärä	Myynti per asiakas	Myynti per neliö
2014	39 980	39 980	236 500 000	12 800 000	18,48 €	5 915,46 €
2015	39 980	39 980	233 000 000	12 500 000	18,64 €	5 827,91 €
Prosentuaalinen kehitys			-1,48 %	-2,34 %	0,88 %	-1,48 %

Taulukko 3. Hansan tiedot (KKY ry, Suomen kauppakeskukset 2016)

Kuten ylläolevasta taulukosta huomaa, Hansalla on erinomaiset myyntiluvut ja kävijämäärät. Hansa käyttää lisäksi tehokkaasti kaikki mahdolliset vuokraamiskelpoiset neliöt. Kuitenkin, kun näiden pohjalta laskee asiakkaan keskiostoksen, kauppakeskuksen ongelmat näkyvät selkeämmin. Hansassa on tällä perusteella liikaa läpikulkua, eli siellä kulkee ihmisiä, jotka eivät osta keskuksessa mitään, tai heidän keskiostoksena on matala. Kävijämäärät ja myynti ovat olleet laskussa, mikä taas kertoo siitä, että Hansa on kaupankäyntipaikkana menettänyt vetovoimaansa ja ei houkuttele asiakkaita samalla tavalla kuin muut lähiseudun kauppakeskukset. Hansassa on paljon toimistoja, mutta nämä eivät pysty tarjoamaan samaa myyntiä per neliö verrattuna esimerkiksi vaatekauppaan. Toimistojen paljous ei kuitenkaan yksinään voi selittää heikkoa keskiostosta.

Skanssi	Vuokrattava liiketila	Vuokrattava kokonaisliiketilä	Myynti	Kävijämäärä	Myynti per asiakas	Myynti per neliö
2014	34 318	37 418	117 000 000	3 300 000	35,45 €	3 409,29 €
2015	38 455	41 555	122 200 000	3 400 000	35,94 €	3 177,74 €
Prosentuaalinen kehitys			4,44 %	3,03 %	1,37 %	-6,79 %

Taulukko 4. Skanssin tiedot (KKY ry, Suomen kauppakeskukset 2016)

Taulukosta näkyy, että Skanssissa on myös hyvät myyntiluvut ja kävijämäärät. Heikentynyt myynti per neliö selittyy laajentumisella, joten neliömyynnin odotetaan normalisoituvan seuraavan kalenterivuoden aikana. Myynnin ja kävijämäärän kasvu kertoo siitä, että Skanssi muuttuu kokoajan houkuttelevammaksi paikaksi asiakkaille sekä kauppiaille.

Skanssin rakentamiseen on liittynyt yleisesti paljon liiketoiminnallista riskiä, koska alue oli ennen Skanssin rakennuttamista täysin tyhjä. Riski koitui juuri siinä, että tulevatko asiakkaat asioimaan uutuudenhoidon jälkeen kauppakeskuksessa. Tätä riskiä on pienennetty siten, että on valikoitu tarkkaan alue, mihin kohde halutaan rakentaa. Se rakennettiin alueelle, minkä lähetyillä ei ole muita kauppakeskuksia, missä olisi erikoismyymälätoimintaa, esimerkiksi vaatekauppaa. Tällä ratkaisulla on saatu lähialueiden ihmiset tekemään ostoksia Skanssissa sen sijaan, että he matkaisivat keskustaan ostoksille.

Skanssin alueelle on rakennettu uutta asutusta, koska ihmiset kokevat, että he saavat ja löytävät kaikki tarvitsemansa palvelut sieltä. Sen takia alue kehittyy, kun väestömäärä kasvaa. Kuin Myllyssäkin, Skanssin sijainti valtatievarrella mahdollistaa helpon siirtymisen kotoa suoraan keskukseen, joka pätee niin alueella asuviin kuin ulkopaikkakuntalaisiin.

<b>Mylly</b>	Vuokrattava liiketila	Vuokrattava kokonaisliiketilä	Myynti	Kävijämäärä	Myynti per asiakas	Myynti per neliö
2014	44221	45721	168 000 000	4 400 000	38,18 €	3 799,10 €
2015	58375	58375	172 000 000	4 600 000	37,39 €	2 946,47 €
Prosentuaalinen kehitys			2,38 %	4,55 %	-2,07 %	-22,44 %

Taulukko 5. Myllyn tiedot (KKY ry, Suomen kauppakeskukset 2016)

Edellä olevan taulukon tiedoissa on huomioitava, että Myllyn vuonna 2015 toteutettu suuri laajennus haittasi joidenkin liikkeiden kaupankäyntiä, ja tämän lisäksi pysäköinnissä oli ongelmia rakennustöiden takia. Suuret avajaiset loppuvuodesta paikkasivat rakennustöiden yrityksille ja kauppakeskukselle aiheuttamia kustannuksia. Myynti per neliö normalisoituu seuraavan kalenterivuoden aikana, kun uudet liikkeet saavat toimia kokonaisen vuoden uusissa tiloissa.

Hansakorttelin huomattavasti suuremmat asiakasmäärät ja myynti eivät kuitenkaan näy tehokkaana keskiostoksena. Tämä kertoo siitä, että Hansa on muuttunut kaupankäyntipaikasta läpikulku ja oleskelupaikaksi, tai että ihmiset eivät kuluta Hansassa niin paljon rahaa. Tätä ei voi perustella liiketoiminnan erilaisuudella, sillä Myllyssä ja Skanssissa on paljon samoja liikkeitä.

Hansan saavutettavuus on paikan suurin ongelma. Lapsiperheille kohde, jossa parkkitila on samassa rakennuksessa, on helpommin lähestyttävä. Lisäksi, Skanssin ja Myllyn etuna on se, että samassa yhteydessä toimii suuri ruokakauppa. Hansassakin on ruokakauppa, mutta ostaako lapsiperhe viikon ruokaostokset K-marketista vai Prismasta? Skanssin ja Myllyn houkuttelevuutta parantaa myös se, että kaikki ostokset



pystytään kuljettamaan ostoskärryillä parkkihallissa olevalle autolle. Koska Hansa ei ole yksityisautoilullisesti houkutteleva kohde, siirtyy tällainen asiakaskunta muualle. Hansa kykenee palvelemaan omaa asiakaskuntaansa, mikä on syntynyt alueen muutoksien takia. Jos Hansasta ja kauppatorista halutaan luoda liiketoiminnallista keskusta, sen alueen pitää olla soveltuva halutulle asiakassegmentille. Hansan ongelmana on myös se, että sen laajentaminen on hankalaa. Keskustassa ei ole tyhjää tilaa mihin laajentaa, joten jos Hansa haluaisi kasvaa, sen pitäisi ostaa tai vuokrata lisää jo rakennettua tilaa, ja muuntaa sitä omiin käyttötarkoituksiin. Hansan omistusmuoto aiheuttaa myös haasteen laajentamiselle, koska se koostuu neljästä eri korttelista, joilla on omat omistajansa. Sen takia nykyiseen Hansakortteliin tehtävät muutokset vaativat jokaisen omistajan suostumuksen. Jos nyt olemassa olevaa korttelia haluaa laajentaa, pitää rakentaa maan alle tai sitten lisätä kerroksia. Tämä ei onnistu noin vain, sillä alueen asemakaavaa pitää silloin muuttaa, jotta lisäkerros saadaan rakentaa. Asemakaavan muuttaminen ei ole nopea prosessi, ja sen takia laajentamista pitää pystyä hieman ennakoimaan.

Kauppakeskuksissa tärkeää on välttää pinta-alan tyhjäkäyntiä. Sen takia ostoskeskuksen käytävätilaa pitää pystyä hyödyntämään. Käytävätilaan voi rakennuttaa esiintymislavan, pystyttää pop-up –mallisen liikepisteen, rakentaa mainostauluja tai luovuttaa käytävätilaa sellaisten yritysten käyttöön, joiden liiketoiminta voisi hyötyä vuokratilan ulkopuolella olevasta tilasta, esimerkiksi kahvilat. Lisäksi pitää pystyä minimoimaan tyhjien liiketilojen aiheuttamat tappiot, esimerkiksi järjestämällä niissäkin pop up –toimintaa, jos sellaiselle löytyy kysyntää. Jos liiketila on tyhjä, sitä voi yrittää jalosta: onko esimerkiksi viereisessä liiketilassa toimiva vuokralainen kiinnostunut lisätilasta tai voiko liiketilaa muuttaa niin, että siihen pystyy ottamaan useamman vuokralaisen. Esimerkiksi kaksikerroksisen liiketilaa voi muuntaa kahdeksi, omassa kerroksessa toimivaksi liiketilaksi.

### 3.3 Puutori

Turun Puutori on näkyvä esimerkki siitä, miten poliittisilla päätöksillä pystytään muuttamaan alueen ulkonäköä. Ennen vilkas liiketoiminnallinen keskus on muuttunut tänä päivänä huomattavasti. Puutorin liiketoimintaa muutettiin poliittisilla päätöksillä, vaikka tarkoituksena ei ollut muokata torin yleiskuvaa näinkin radikaalisti, kuin mitä lopulta tapahtui. Seuraavassa kuvassa näkyy, millainen puutori oli 1930-luvulla:



Kuva 5. Puutori 1930-luvulla (Turun Sanomat 2015)

Ennen Puutori oli pääasiallinen kaupankäyntipaikka Turussa. Lähikunnista sekä keskustan ulkopuolelta tuleva julkinen liikenne pysähtyi aina Puutorille, jossa oli runsaasti torikauppiaita. Tuotteet ostettiin sieltä, ja matka jatkui seuraavan bussin saapuessa. Tämä muuttui, kun bussiliikenne ohjattiin ensin linja-autoaseman kautta, ja sen jälkeen se ohjattiin kokonaan kauppatorille. Puutorin vierestä kulkee ja lähtee enää muutamia lähikuntien busseja. Nämä ihmiset eivät kuitenkaan matkusta juuri Puutorille asioimaan, vaan jatkavat matkaansa muualle.



Kuva 6. Puutori nykyään (Turkulainen 2013)

Puutorin parkkihalli rakennettiin, koska sen oletettiin elävöittävän aluetta. Puutorin ongelma ei ollut ikinä pysäköintitilan puute, vaan se, ettei siellä ollut enää samanlaista kaupankäyntiä. Muutos tapahtui sen takia, koska alueen liikennejärjestelyitä muutettiin, jolloin tietynlainen asiakaskunta ei enää tullut paikalle. Tämän takia tästä asiakaskunnasta riippuvainen liiketoiminta siirtyi kauppatorille, johon julkinen liikenne siirrettiin. Muutos näkyy hyvin Puutorin nykyisessä yrittäjäkannassa, koska alueella on lähinnä toimistoja sekä palveluita.

### 3.4 Uusi kauppatori

Kauppatorin uudistaminen on ollut kaupungin toteutussuunnitelmassa jo useamman vuosikymmenen ajan. Uudistamisella pyritään kehittämään alueen kaupallisia edellytyksiä.

2016 alussa Turun kaupunki julkisti alustavan suunnitelmansa kauppatorin elävöittämisestä. Suunnitelmassa liikennettä ohjataan kauemmas torilta, ja lisätään kävely- ja pyöräilyreittejä. (Turun Kaupunki 2016).

Näkyvin ja suurin uudistus on tuleva toriparkki. Kauppatorin alle suunnitellaan pysäköintitilaa, jonka avulla torin alueen liikenteen määrää pyritään laskemaan ja torille kulkeminen helpottuisi. Lisäksi tämän pitäisi tehostaa liiketoimintaa. Mutta torikauppiaiden mukaan maantasolla oleva pysäköinti palvelisi enemmän liiketoimintaa. (Turun Kaupunki 2016) Mutta ketä toriparkki palvelee? Kauppatorin alueella toimii jo useita parkkihalleja, ja kaduilla on myös pysäköintitilaa. Nämä parkkihallit eivät ole myöskään jatkuvasti täynnä, korkeintaan vain muutaman päivän vuodessa, ja silloinkin vain yhdessä keskustan parkkihallissa ei ole tilaa. Lisäksi, mikäli toriparkki ei kykene olemaan taloudellisesti kannattava, se pitää pystyä hyödyntämään. Sen takia jo suunnitteluvaiheessa pitää ajatella toriparkin jalostettavuutta. Kaupunki tekee virheen, jos se hyväksyy toriparkkisuunnitelman pelkkänä parkkihallina. Pitää miettiä, miten rakennettavaa alaa voidaan jalostaa muihin käyttötarkoituksiin. Esimerkiksi parkkihallista on kaavailtu suorat yhdyskäytävät toria ympäröiviin keskuksiin, jotta ihmisten ei tarvitse kulkea ulkona, missä sääolosuhteet voivat vaikuttaa. Sellainen on mahdollista, että julkinen liikenne siirrettäisiin toimimaan maanalaisesti, jolloin koko torin alue voitaisiin muuntaa kävelykaduksi. Tämä olisi lähempänä esimerkiksi Kampin nykyistä järjestelmään. Nykysuunnitelmissa tämä ei kuitenkaan ole helppo toteuttaa, sillä toriparkkiin on kaavailtu vain yksi sisäänkäynti, mikä toimii myös uloskäytinä. Ei olisi järkevää laittaa henkilöautoja sekä julkisia kulkuneuvoja kulkemaan samasta sisäänkäynnistä, vaan molemmilla pitäisi olla omansa.

Toriparkin yksi ongelma on myös se, että sitä on suunniteltu jo 1950-luvulta lähtien. Sen takia on syytä miettiä, kannattaako yli 60 vuotta vanhan kaupunkisuunnittelun perusteella lähteä kehittämään keskustaa.

Toriparkin rakentaminen luo tarpeen keskustaan pysäköinnille, koska se poistaa kaduilta melkein 200 paikkaa. Tällä hetkellä toriparkkisuunnitelmat siis luovat todellisuudessa noin 400 lisäpaikkaa. (Turun Sanomat 2016)

Siinä vaiheessa, kun torin uudistamiseen vaadittavat rakennustyöt saadaan aloitettua, markkinoiden vaatimat edellytykset ovat jo muuttuneet. Rakennustyöt tulevat myös jarruttamaan liiketoimintaa, sillä osa kauppatorista on käyttökeltotonta jonkin aikaa.

Toukokuussa 2016 Turun kaupunginvaltuusto hyväksyi Toriparkin vuokrasopimuksen. (Turun Sanomat 2016) Rakennustyöt eivät kuitenkaan pääse alkamaan heti, vaan päätös joutuu käymään läpi pakolliset valituskierrokset. Turun hallinto-oikeus hylkäsi Meidän Turku ry:n valituksen vuosi vuokrasopimuksen hyväksymisen jälkeen. (Turun Sanomat 2017) Tämäkään ei vielä aloita rakennustöitä, sillä päätöksestä voidaan

tehdä vielä valitus korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Mikäli tämäkin hylätään, vielä pitää saada rakennuslupa Kauppatorin uudistustöihin, johon pätee vastaavat valitusoikeudet. Valituksen käsittely esti arkeologisten kaivausten aloittamisen, joiden aloitusta oli jo povattu 2016 loka-marraskuulle. Turun kaupungin arkeologin mukaan arkeologiset kaivaukset kestäisivät noin vuoden ajan. Näin pitkä kesto hidastaa rakennustöiden aloitusta sekä pidentää rakennusaikaa ja lisää kustannuksia. (TutkaPro 2016)

Vuokrasopimuksen sopimusteksti on herättänyt myös huolta, sillä siinä tällä hetkellä annetaan Turun Toriparkki Oy:lle mahdollisuus siirtää sopimus kolmannelle osapuolelle kuulematta kaupunkia. Valtuusto on kuitenkin esittänyt toiveen, että kaupunginhallitus ottaa asian huomioon. (Helsingin Sanomat 2016)

Toriparkkiin liittyy poliittista valtapeliä. Esimerkiksi Vihreät ovat vastustaneet rankasti toriparkkia, ja nyt kuntavaalituloksen takia heidän odotetaan yrittävä kaataa jo hyväksytty päätös. (Turun Sanomat 2017) Tietenkin asian kaataminen tulee olemaan hankalaa, koska se on jo hyväksytty ja ensimmäisen valitus on hylätty. Kuitenkin, jos tarpeeksi moni valtuuston jäsen haluaa, niin asiaa tulee uudelleen käsiteltäväksi. Mikään ei takaa, että Vihreät, tai mikään muukaan puolue, tulee yrittämään asian kaatamista. Valituksen toriparkin hyväksytystä vuokrasopimuksesta teki Meidän Turku ry, jonka hallituksen jäsenistöä on kuulunut Turun kaupunginvaltuustoon. Samoin tavoin Toriparkki Oy:n hallitukseen, joka tulee vetämään parkkihallitoimintaa rakennustöiden valmistuttua, kuuluu henkilöitä, joilla on omat taloudelliset intressit torialueeseen.

Toriparkin suhteen on useampaan otteeseen kerätty nimiä kansanäänestystä järjestämistä varten. Ja tälläkin hetkellä, vaikka toriparkin sopimus on hyväksytty kaupunginvaltuustossa, haluja kaataa hanke löytyy vielä. Vaikka sovitut asiat ovat jo juridisesti päteviä, niin vastustusrintama elää ja voi hyvin, ja siellä todennäköisemmin odotetaan saumaa, mihin iskeä, jotta hanke saataisiin uudestaan valtuuston käsittelyyn nyt, kun toriparkkihanketta ennenkin vastustaneet puolueet pärjäsivät hyvin vuoden 2017 kunnallisvaaleissa. (Aamuset 2017, Vasemmistoliitto 2017)

### 3.4.1 Autovapaa keskusta

Autovapaa keskusta ei ole uusi konsepti, sillä monet Euroopan kaupungit ovat pohtineen autovapaan keskustan mahdollisuuksia. Joissain kaupungeissa on jo ajorajoituksia, sekä alustavia suunnitelmia autovapaan keskustan toteuttamiseksi on jo olemassa. Autovapaaseen keskustaan kuuluu vähäinen tai olematon yksityisautoilu, hyvät julkiset liikenneyhteydet sekä toimiva kevyen liikenteen verkosto. (Helsingin Sanomat, 2016, Tekniikka & Talous 2015)

Ratikkaliikenteen on sanottu olevan ekologisempi ja nopeampi vaihtoehto normaaleille busseille. Osana keskustan kehittämistä Turkuun on vuosikymmenien ajan kaavailtu ratikkaliikenteen uudelleenkäyttöönottoa. Turussa aikaisemmin ollut raitiotie lakkautettiin 1972. Pikaraitiotiestä on puhuttu ensimmäisen kerran 1990-luvulla. (Wikipedia, viitattu 15.5.2017) Ratikoiden perustamista on perusteltu sillä, että ne ovat ympäristöystävällisempiä vaihtoehtoja busseihin nähden. Bussit kehittyvät ympäristöystävällisemmiksi muunkin autokannan tapaan, sillä Suomessakin liikennöi sähköbusseja. Kuten yksityisautoilukin, linja-autot eivät häviä katukuvasta maapallon öljyvarantojen loppuessa, vaan ne korvataan sähkömoottorisilla ratkaisuilla. (YLE 2015)

Ongelmana tässä on se, että vanhan kehittämisen sijaan ollaan luomassa uutta rataverkostoa. Ratikan uudelleenkäyttöönotto olisi ollut helpommin järjestettävissä, jos vanha verkko olisi tallella. Tällä hetkellä pitäisi rakentaa uusi rataverkko, hankkia tarvittava kalusto ja rakentaa varikko vaunuille. Ratikoiden suuri ongelma on myös sen rakenteiden jäykkyys. Ratikkaverkosto vaatii toimivaa sähköverkkoa, ja sen takia siirtäminen ja laajentaminen ovat hitaita prosesseja. Tämän lisäksi pitää palkata henkilöstö kuljettamiseen ja huoltamiseen. Vuonna 2009 teetetyt Turun Seudun joukkoliikenne 2020 –raportin mukaan vaadittavat investoinnit rataverkolle olisivat n. 500 miljoonaa euroa. (WSP Finland Oy) Huomioitavaa on, että hintataso on muuttunut vuodesta 2009. Rakentamisessa on tärkeää huomioida myös ajallinen ulottuvuus, sillä vuodenajat ja sää vaikuttavat rakentamismahdollisuuksiin. Ratikkaliikenne on myös vähemmän joustavaa – jos ratikka halutaan ohjata muuta reittiä, sille pitää rakentaa uudet rataverkot. Busseilla tarvitsee vain muuttaa pysäkin paikkaa, ja ohjata liikenne sinne.

Turku on kaavailnut uusien ratikkareittien rinnalle uutta asutusta. On ajateltu, että ratikkaliikenteen olemassaolo lähetyvillä kasvattaisi näiden kiinteistöjen arvoa ja haluttavuutta. (Turun Sanomat, 2015)

Tampere on Turun tavoin käsitellyt ratikkaverkoston rakentamista. Tampere hyväksyi rakennuttamisen marraskuussa 2016. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että Turun pitää tehdä samoin kuin Tampere. Tampereen valtuuston kokous, jossa asiasta päätettiin, nousi kuitenkin vahvasti esille mediassa, kun ratikkaan vastustavien henkilöiden puheenvuoroja pidettiin absurdeina. Liki kuusituntisen kokouksen aikana perusteluina ratikan vastustamiseen käytettiin esimerkiksi sitä, että ihmiset yrittävät itsemurhaa heittäytymällä ratikan alle, tai että kuurot eivät kuule hiljaista ratikkaa ja jäävät sen alle. Myös USA:n presidenttivaalien tuloksen ajateltiin vaikuttavat ratikan rakentamismahdollisuuksiin. (YLE 2016) Tämä osoittaa sen, että jossain kohtaa myös järkikeskusteluista häviää järkiargumentoinnit, ja asiaa vastustetaan puhtaasti sen takia, että sitä pitää vastustaa. Asioista tulee pystyä keskustelemaan, mutta järkiargumentein. Aina ei tarvitse tuoda uutta näkökulmaa asiaan, erityisesti jos se ei tarjoa mitään keskusteluun. Vai onko joku sitä mieltä, että ratikkaa ei oikeasti saa rakentaa, koska kuurot voivat jäädä sen alle?

Turku ei ole ainoa eurooppalainen kaupunki, joka on puhunut keskustan autottomuudesta. Esimerkiksi Oslossa on kaavailtu samanlaista ratkaisua. (Helsingin Sanomat, 2016) Autoton keskusta ei ole ajatuksena mahdoton, mutta on tärkeää huomioida sen vaikutukset muussakin kuin liikenteessä. Pyöräily aiheuttaa logistisia rajoitteita – kuljetettava henkilömäärä pienenee ja lisäksi suurten tavaroiden liikuttaminen on mahdotonta. Autottomuutta ei voi perustella pelkän bensiinin lopullisen loppumisen takia, sillä on jo olemassa vaihtoehtoisia polttoaineita käytäviä ajoneuvoja.

Autottoman keskustan edellytyksenä pidetään kevytliikenteen mahdollistamista. Tästä syystä Turkuun on ehdotettu, ja kaupunginhallitus on hyväksynyt kaupunkipyörät, jotka tullaan ottamaan käyttöön suunnitelmien mukaan 2018 kesällä. (YLE 2017)

Kaupunkipyöräjärjestelmä on jo käytössä ulkomailla, ja Suomessa esimerkiksi Helsingissä. Helsingissäkin asia on herättänyt vastustusta, erilaisten syiden takia. Esimerkiksi joku pelkää, että kaupunkipyöräteline kotitalon edessä vähentää kiinteistön arvoa. (Helsingin Sanomat 2017) Kaupunkipyörät ovat kuitenkin riippuvaisia toimivasta pyöräverkostosta. Turussa, erityisesti keskusta-alueella, on ongelmana se, että useilla teillä ei ole laisinkaan pyörätietä tai pyöräkaistaa tai jompikumpi näistä loppuu kesken. Humalistonkadulla on esimerkiksi otettu askel oikeaan suuntaan, ja kiinteistöliikelaitos

on hyväksynyt vuonna 2015 pyöräliikenneyhteyden rakentamisen sekä olemassa olevien parkkipaikkojen siirron Rauhakadulle. Rakennustöiden odotetaan alkavan kesällä 2017, ja valmistuvan saman vuoden syksyllä. (Turun Pyöräilijät 2015)

### 3.5 Poliittisen riskin hallinta

Riskienhallinta on tuttua yritystoiminnassa. Esimerkiksi vakuutuksilla voidaan minimoida riskien aiheuttamat vahingot. Poliittinen riski on kuitenkin sellainen, mitä ei voi vakuutuksella torjua. Poliittiselta riskiltä suojautuminen on ennakoivaa ja reagoivaa. Tarkoituksena on pyrkiä reagoimaan poliittiseen päätökseen, sekä ennakoida mahdollisia päätöksiä. Jokaisessa kiinteistössä on jo olemassa olevaa poliittista riskiä kaavoituksen muodossa. Kaavoitus aiheuttaa rajoituksia kohteen käyttötavalle.

Kiinteistösjoittajan ja yrittäjän näkökulmasta poliittisen riskin pahimmat aiheuttamat vahingot ovat juurikin kiinteistön sijaintiin vaikuttavat tekijät. Kiinteistön saavutettavuus voi muuttua, esimerkiksi sen eteen pääseminen autolla vaikeutuu. Markkinat tulevat reagoimaan tähän tapahtumaan. Tällaista riskiä pitää voida ennakoida. Esimerkiksi kiinteistölle on jo valmiiksi suunniteltu jalostettavuutta ja uutta käyttötapaa, jos kohteen ympärillä tapahtuu muutoksia. Esimerkiksi myymälätila pystytään muuttamaan helposti toimistotilaksi, tai olemassa oleva toimistotila pystytään pilkkomaan pienempiin osiin, ja vuokrata jokainen osa eri taholle. Kun liiketila on helposti jalostettava, se kykenee muuntautumaan markkinoiden vaatimuksiin helpommin, jolloin kiinteistön tyhjäkäyntiä ei synny. Usein kaavoituspäätöksen jälkeen muutos syntyy muutaman vuoden kuluttua päätöksestä, joten sijoittaja voi ennakoida niin, että kun muutos on tapahtunut, on jo liiketilassa markkinoiden tarpeita vastaavaa liiketoimintaa. Esimerkiksi liikehuoneistossa on toiminut yrittäjä, jonka liiketoiminta on riippuvainen siitä, että asiakkaan pääsevät autolla liikehuoneiston eteen. Kaavoitus on muuttanut liikehuoneiston edessä olevan tien kävelykaduksi, jolloin kiinteistösjoittaja ennakoi tilanteen niin, että hän löytää uuden kadun avajaisiin tai muutosprosessin alkamiseen mennessä kohteeseen yrittäjän, jonka liiketoiminta ei ole riippuvainen siitä, pääseekö sen eteen autolla.

Poliittiseen riskiin reagointi tarkoittaa sitä, että muutokseen reagoidaan. Jos asemakaavan muutoksen jälkeen yritystoiminta ei voi jatkaa samassa kohteessa niin, että sillä riittää asiakkaita ja se ei ole tappiollinen, niin yrittäjän pitää reagoida



markkinoiden muutokseen. Yleinen tapa reagoida on se, että liiketoiminta siirretään kohteeseen, jossa se pystyy toimimaan.

Tapa hallita riskiä, erityisesti rakennuttajana, on valita tarkkaan alue, mihin kohde rakennetaan. Jos rakennetaan esimerkiksi kauppakeskus, pitää pystyä löytämään alue, missä laajentaminen on helppoa. Poliittisena riskinä tässä on se, että kunta voi kaavoittaa kauppakeskuksen läheisyyteen jotain, mikä estää laajentamisen, tai muuttaa alueen asemakaavaa. Sen takia ennakoiva riskienhallinta voi toimia niin, että kauppakeskus omasta aloitteestaan ehdottaa kaupunginhallitukselle asemakaavan muuttamisesta. Tällöin kauppakeskuksella on sen lähialueisiin kontrollia. Esimerkiksi Mylly teki näin vuonna 2007, jossa se ehdotti asemakaavan muutosta omaa laajennustaan varten. Samassa ehdotuksessa on vuodet, milloin kauppakeskus tavoittelee laajennusta. (Raisio 2010) Jos esimerkiksi rakennuttaa kerrostalon, ja asemakaava vaatii tällä hetkellä 65 neliötä kohden yhden autopaikan, niin rakennuttaja ennakoi mahdollisen asemakaavan muutoksen tai sellaisen ehdottamisen niin, että hän rakennuttaa kohteen sellaiseksi, että sitä on helppo muokata asemakaavan mukaisesti.

Poliittinen riski ei kohdistu pelkästään toimijoihin, vaan myös kaupunkiin tai kunnan. Kunta ottaa aina riskin, kun se tekee päätöksen. Sen takia sen pitäisi osata varautua mahdollisiin muutoksiin, ja sen takia luoda pohja helpolle muutokselle. Jos kaupungin toiminta toimii kehityksen jarruna yhdellä alueella, markkinat tulevat reagoimaan niin, että asiakaskunta siirtyy sinne, missä heidän asiointinsa on mahdollisimman vastaava sitä, mitä he odottavat palvelulta. Kaupunki voi vähentää myös riskiä sopimustapauksissa. Esimerkiksi lunastusoikeudella kaupunki pystyy päättämään kohteen tulevaisuudesta ja sen muokkaaminen on helpompaa tai kaupunki pystyy jatkamaan toimintaa siinä omalla kustannuksellaan, mikäli toiminnalle on kysyntää. Esimerkiksi toriparkin suhteen Turun kaupungilla pitää olla lunastusoikeus toriparkkiin, mikäli toiminta ei pysy taloudellisesti kannattavana. Tällä vältetään se, ettei rakennetun kohteen käyttöoikeus siirry sellaiselle taholle, jolle sitä ei ole alun perin luvattu. Kaupunki pystyy myös uhkasakoilla tai oikeusteitse huolehtimaan siitä, että toinen sopijapuoli noudattaa sopimusta ja pysyy tavoitteissaan.

## 4 JOHTOPÄÄTÖKSET

Tämän opinnäytetyön tarkoitus oli osoittaa, että poliittisilla päätöksillä voidaan selkeästi vaikuttaa päätöksen vaikutusalueen liiketoimintaan. Tavoitteena ei ollut kertoa, miten pitäisi toimia, vaan osoittaa päätöksenteon vaikutukset. Keskittyminen oli puhtaasti liiketoiminnallisella puolella, joten esimerkiksi estetiikan käsittelyä pyrittiin välttämään. Tekstin tarkoitus oli pysyä poliittisesti sitoutumattomana, jotta tarkastelunäkökulma olisi mahdollisimman neutraali.

Tutkimuksessa käytettiin esimerkkejä Turun kunnallisista päätöksistä kauppatorin ja puutorin suhteen, ja osoitettiin niiden vaikutukset kyseisellä alueella. Lisäksi kirjattiin ylös Turun suunnittelemissa hankkeissa, ja niiden hyödyllisyyttä arvioitiin. Tulevien päätösten arvioinnissa osoitettiin niiden kustannuksia, sekä rakennustöiden vaikutuksia alueella. Tämän lisäksi arvioitiin suunnitelmien hyödyllisyyttä sekä niiden kehittämistä.

Keskustaa tutkittiin myös vertailemalla Hansakorttelin sekä kahden muun Turun talousalueella olevan kauppakeskuksen, Myllyn ja Skanssin, myyntejä ja asiakasmääriä. Osoitettiin, että Hansan tehokas neliömyynti ei korreloitu korkeana asiakasmyyntinä. Lisäksi osoitettiin osa Hansan ongelmista, minkä takia sen on vaikea nyky muodossaan kilpailla Myllyn ja Skanssin kanssa.

Tutkimuksessa tarkasteltiin myös Turun väestörakennetta, keskittyen keskustaan. Vanhentunut väestörakenne kertoo siitä, että alueen vakituinen asiakaskunta vanhenee vuosi vuodelta. Lisäksi todettiin, että poliittiset päätökset pystyvät muokkaamaan alueiden väestörakennetta vaikuttamalla alueen ominaisuuksiin.

Tutkimuksen aikana ilmeni, että tarvekartoitukset ovat joko vanhentuneita tai liian yksisuuntaisia. Toteutettu päätös ei aina vastaa sitä, mitä halutaan. Esimerkiksi kauppatorin alueelle halutaan enemmän maanpäällistä pysäköintitilaa suuren parkkihallin sijaan. Päätöksenteon yksipuolisuus osoitettiin sillä, että päätösten vaikuttavuutta samalla kadulla olevien yritysten toimintaan ei ole pohdittu riittävästi.

Lähdeaineiston keruun aikana huomattiin, kuinka paljon kehitykseen vaikuttaa poliittinen valtapeli. Monissa tapauksissa järkiargumentointi on loppunut kauan sitten, ja asioita vastustetaan puhtaasti puoluekantojen takia. Lisäksi, vastaava heikko argumentointi pätee myös yksityishenkilöihin, jotka esittävät valituksia toteutuneista päätöksistä, ilman loogista argumenttia. Kuitenkin, kaikki valitukset tulee ottaa huomioon ja käsitellä oikein, puhtaasti oikeusvaltioperiaatteen takia.

Rehelliseen kaupunkikehitykseen vaaditaan läpinäkyvyyttä. Hyvä veli –verkostojen synty ja ”lehmänkauppojen” harrastaminen luovat epäluottamusta ihmisissä politiikkoihin, ja saa aikaan eturyhmiä, jotka ajavat oman, pienen vähemmistönsä etuja.

Uutisoinnin osalta huomattiin, että jotkin uutislähteet nostavat esiin asioita, mitä toiset eivät nosta. Sen takia joidenkin uutisten osalta kaupungin ulkopuolinen uutislähde, esimerkiksi Helsingin Sanomat, tarjoaa erilaisen uutisoinnin aiheesta, verrattuna Turun Sanomiin.

Lisäksi huomattiin, että päätöksenteon polkiessa paikallaan voi alueen muut kehityshankkeet jäätyä. Esimerkiksi Turun kauppatorin kivetys on pitänyt vaihtaa jo usean vuosikymmenen ajan, mutta viivästynyt toriparkki-hanke on jäädyttänyt kivetysten vaihtamisen. Varmaankin on ajateltu niin, että kivien vaihto on turhaa, koska kohta alkava toriparkin rakentaminen vaatii kivien poistamista uudelleen. Kun prosessi on viivästynyt jo monta vuosikymmentä, se vaikuttaa koko kauppatorin yleisilmeeseen. Tästä huomaa myös sen, että päätöksiä kytketään toisiinsa, vaikka ne pystyttäisiin helposti toteuttamaan erikseen. Sen takia vaihdetuista kivistä saavutettava hyöty on menetetty niiden vuosien osalta, jolloin toriparkki-hankkeen alkamattomuuden takia vaihto on jätetty tekemättä. On väärin ajatella, että kiviä on turha vaihtaa, koska ne pitää repiä kuitenkin joskus ylös. Niistä kuitenkin saavutetaan hyötyä sen ajan osalta, kun uuden kivet ovat käytössä, oli ajanjakso kuinka lyhyt tai pitkä tahansa.

Tutkimusta voidaan pitää luotettavana. Siinä osoitettiin, että poliittinen riski on olemassa ja sen vaikutusvaltaa liiketoiminnassa ei saa väheksyä. Casen pohjalta voidaan todeta, että poliittinen riski on sijaintiin vaikuttava markkinariski. Poliittinen päätös vaikuttaa eniten kohteen sijainnillisiin ominaisuuksiin.

Koska tämä tarkastelu keskittyi pääasiassa Turun keskustaan, se mahdollistaa tutkimuksen laajentamisen muihin Turun alueisiin, joihin poliittiset päätökset ovat vaikuttaneet. Esimerkiksi olisi mielenkiintoisia tutkia liiketoiminnan sijaan asuinalueiden kehittymistä. Tutkimusta voisi myös laajentaa kattamaan koko Turun talousalueen, ja osoittamaan päätöksenteon aiheuttamia vetovoimatekijöitä eri kunnissa. Lisäksi voitaisiin tutkia, millainen keskustakehitys on Turun lähiökunnissa tai muissa suurissa suomalaisissa kaupungeissa. Vertailemalla esimerkiksi keskustojen tyhjien liiketilojen määrää liiketilojen kokonaismäärään voidaan laskea vertailukelpoista dataa kaupunkien välillä. Lisäksi olisi hyvä tutkia kaupunkien kaavoituksen joustavuutta. Näillä tiedoilla voidaan selvittää, mikä kaupunki täyttää tällä hetkellä parhaiten markkinoiden vaatimukset ja mikä kaupunki on parhaiten varautunut muutoksiin.

Esimerkiksi tyhjen toimitilojen runsas määrä kertoo sen, että markkinoiden tarpeet eivät täyty liiketilojen osalta.

Opinnäytetyö herättää kysymyksen, että mikä politiikan rooli pitäisi olla kaupunkikehityksessä. Pitääkö kaupungin määrätä, mitä tulee syntymään, vai olisiko kaupungin rooli se, että se luo pohjan vapaille markkinoille. Järkevä kaupunkisuunnittelu takaa sen, että markkinat pystyvät elämään nykyisessä olotilassa sekä muuntautumaan tarpeen mukaan nopeasti. Sen takia kaavoituksen pitäisi olla mahdollisimman joustavaa, jotta kohteiden jalostusarvo pysyy korkeana.

## LÄHTEET

Aamuset 2017, "Vasemmistoliitossa haluja kaataa toriparkki" <http://www.aamuset.fi/naista-puhutaan/uutiset/vasemmistoliitossa-haluja-kaataa-toriparkki>.

Domencich, Thomas A., Kraft, Gerald., Charles River Associates., 1970, *Free transit*, Heath Lexington Books, Lexington, Mass.

Helsingin Sanomat 2017, "Helsinki saa palautetta: Kaupunkipyörät vievät autopaikkoja ja haittaavat näkövammaisia – "Aina ei voi miellyttää kaikkia"", <http://www.hs.fi/kaupunki/art-2000005200907.html>.

Helsingin Sanomat 2016, *Autot pois, ihmisiä tilalle*, 23.3. edn.

Helsingin Sanomat 2016, "Turun kiistelty toriparkki nytkähti taas liikkeelle – valtuusto hyväksyi vuokrasopimuksen" <http://www.hs.fi/kotimaa/art-2000002903830.html>.

Juntto, A. 2010, *Asumisen unelmat ja arki : suomalainen asuminen muutoksessa*, Gaudeamus, Helsinki.

Kauppalehti 2017, "Alle kolmikymppinen osti kodin senioriyhtiöstä - menetti asunnon taloyhtiölle" <https://www.kauppalehti.fi/uutiset/alle-kolmikymppinen-osti-kodin-senioriyhtiosta---menetti-asunnon-taloyhtiolle/NUriVgg3>

Kaupunkisuunnittelu 2015, *Turun Kaavoituskatsaus 2015*.

Laakso, S. & Loikkanen, H.A. 2004, *Kaupunkitalous : johdatus kaupungistumiseen, kaupunkien maankäyttöön sekä yritysten ja kotitalouksien sijoittumiseen*, Gaudeamus, Helsinki.

Olkkonen, O., Kaleva, H. & Land, P. 1997, *Toimitilasijoittaminen : markkinat, strategia, analyysi*, Kiinteistötalouden instituutti : Sitra : Suomen kiinteistöliitto, Turku ; [Helsinki].

Peltonen, T. 1999, *Rakennushankkeen muuntojoustavat toteutusmuodot*, Rakennustieto, Helsinki.

Päivän lehti 2016, "Skanskan johtajaa epäillään lahjonnasta kauppakeskushankkeessa", <http://www.paivanlehti.fi/skanskan-toimitusjohtajaa-epaillaan-lahjonnasta-kauppakeskushankkeessa/>.

Raision kaupunki 2010, Myllyn liikealue selostus. [http://www.raisio.fi/palvelut-a-o/kaavoitus-ja-maankaytto/asemakaava/fi\\_FI/vuonna-2010-vahvistuneet-asemakaavat/\\_files/95169254455517517/default/Myllyn%20liikealue%20selostus.pdf](http://www.raisio.fi/palvelut-a-o/kaavoitus-ja-maankaytto/asemakaava/fi_FI/vuonna-2010-vahvistuneet-asemakaavat/_files/95169254455517517/default/Myllyn%20liikealue%20selostus.pdf)

Sharpe, W.F. 2008, *Investors and markets : portfolio choices, asset prices, and investment advice*, Princeton University Press, Princeton, N.J.

Suominen, A. 2003, *Riskienhallinta*, 3. uud. p. edn, WSOY, Helsinki.

Tekniikka & Talous 2015, "Autoton keskusta "kaikkien etu" – 90 km pyörätietä tilalle", <http://www.tekniikkatalous.fi/tekniikka/autoton-keskusta-kaikkien-etu-90-km-pyoratietä-tilalle-6059123>.

Turun Kaupunki 2015, *Tilastotietoa Turusta 2015*.

Turun Kaupunki 2016, *Torikauppioiden kommentteja Turun uudesta Kauppatorista*. <https://www.youtube.com/watch?v=fGcGoT334IY>.

Turun Kaupunki 2016, *Uusi kauppatori*. <http://www.turku.fi/turun-uusi-kauppatori>.

Turun Pyöräilijät 2015 "Turun polkupyöräilijät ry pääosin tyytyväinen Humalistonkadun suunnitelmien hyväksymiseen" <http://turpo.fi/turun-polkupyorailijat-ry-paaosin-tyytyvainen-humalistonkadun-suunnitelmien-hyvaksymiseen/>.

Turun Sanomat 2017, "Punavihreät epäroivät toriparkin kaatoa", [Online], . Available from: <http://www.ts.fi/uutiset/paikalliset/3477199/Punavihreat+eparoivat+toriparkin+kaatoa>.

Turun Sanomat 2017, "Hallinto-oikeus hylkäsi valituksen toriparkin vuokrasopimuksesta", <http://www.ts.fi/uutiset/paikalliset/3499456/Hallintooikeus+hylkasi+valituksen+toriparkin+vuokra+sopimuksesta>.

Turun Sanomat 2016, "Toriparkin myötä kaduilta poistuisi lähes 200 autopaikkaa" <http://www.ts.fi/uutiset/turun+seutu/861304/Toriparkin+myota+kaduilta+poistuisi+lahes+200+aut+opaikkaa>.

Turun Sanomat 2016: "Työ karkaa Turun keskustasta", <http://www.ts.fi/uutiset/turun+seutu/856802/Tyo+karkaa+Turun+keskustasta>.

Turun Sanomat 2016: "Valtuusto hyväksyi toriparkin vuokrasopimuksen" <http://www.ts.fi/uutiset/paikalliset/2673790/Valtuusto+hyvaksyi+toriparkin+vuokrasopimuksen>.

Turun Sanomat 2015 "Selvitys: Ratikat lähtisivät Turun kauppatorilta suuriin lähioihin", <http://www.ts.fi/uutiset/turun+seutu/763819/Selvitys+Ratikat+lahtisivat+Turun+kauppatorilta+suuriin+lähioihin>.

TutkaPro 2016 "Turun kauppatorin kaivaukset alkavat", <http://tutka.pro/?p=26748>.

Vasanen, A. 2010, "Asuinpaikkana kaupungin keskusta - Asumispreferenssit ja asumisviihtyvyyt Turun keskustassa", [http://www.yss.fi/yks2010-1\\_vasanen.pdf](http://www.yss.fi/yks2010-1_vasanen.pdf).

Vasemmistoliitto , *Li Anderssonin puhe Vasemmistoliiton puoluepäivässä YLEllä 22.3.2017*. <http://www.vasemmisto.fi/kansanedustajat/liandersson/puheet-liandersson/li-anderssonin-puhe-vasemmistoliiton-puoluepaivassa-ylella-22-3-2017/>

Wikipedia , *Turun pikaraitiotie* [https://fi.wikipedia.org/wiki/Turun\\_pikaraitiotie](https://fi.wikipedia.org/wiki/Turun_pikaraitiotie).

Wilkin, S. & Wilkin, S. 2004, *Country and political risk : practical insights for global finance*, Risk Books, London.

WSP Finland Oy , *Turun Seudun joukkoliikenne 2020* [http://www.foli.fi/sites/fofi.prod-cms.tiera.fi/files/Turun%20seudun%20joukkoliikenne%202020-raportti\\_3.pdf](http://www.foli.fi/sites/fofi.prod-cms.tiera.fi/files/Turun%20seudun%20joukkoliikenne%202020-raportti_3.pdf).

YLE 2016, "Näihinkin Tampereen ratikkavastustajat vetosivat: kuurot eivät kuule sitä ja ihmiset yrittävät itsemurhaa" <http://yle.fi/uutiset/3-9278288>.

YLE 2016 "Suomen ensimmäiset pikaladattavat sähköbussit Espooseen" [http://yle.fi/uutiset/suomen\\_ensimmaiset\\_pikaladattavat\\_sahkobussit\\_espooseen/8519256](http://yle.fi/uutiset/suomen_ensimmaiset_pikaladattavat_sahkobussit_espooseen/8519256).

YLE 2017 "Turun kaupunginhallitus hyväksyi kaupunkipyörät" <http://yle.fi/uutiset/3-9545120>.

### **Taulukko 1. Keskustan väestö**

Turun Kaupunki 2013, *Turun tilastollinen vuosikirja 2013*, Turun Kaupunki.

### **Taulukko 2. Kauppatorin väestö**

Turun Kaupunki 2013, *Turun tilastollinen vuosikirja 2013*, Turun Kaupunki.

### **Taulukko 3. Hansan tiedot**

KKY ry, *Suomen kauppakeskukset 2016*.

<http://www.kauppakeskusyhdistys.fi/attachements/2016-03-22T08-50-1848.pdf>.

**Taulukko 4. Skanssin tiedot**

KKY ry, *Suomen kauppakeskukset 2016*.

<http://www.kauppakeskusyhdistys.fi/attachements/2016-03-22T08-50-1848.pdf>.

**Taulukko 5. Myllyn tiedot**

KKY ry, *Suomen kauppakeskukset 2016*.

<http://www.kauppakeskusyhdistys.fi/attachements/2016-03-22T08-50-1848.pdf>.

**Kuva 1. Turun keskustan bussipysäkit. (Google Maps )**

Google Maps 2016 *Turun keskustan bussipysäkit 2016*.

**Kuva 2. (VII) 007-10.-9, Yliopistonkatu (osa)**

Turun Kaupunki 1998, **Kaavatunnus:** 4/1999 **Diarionumero:** 8120-1998 **Nimi:** (VII) 007-10.-9, *Yliopistonkatu*.

**Kuva 3. Kauppiaskadun uudistaminen**

Turku 2010, Kauppiaskatu välillä Maariankatu-Yliopistonkatu.

[http://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files//k2a\\_kauppiaskatu\\_vnlilln\\_maariankatu-yliopistonkatu.pdf](http://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files//k2a_kauppiaskatu_vnlilln_maariankatu-yliopistonkatu.pdf).

**Kuva 4. Keskustan pyörätieverkosto (Turku 2010)**

Turku 2010, *Kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma 2010*.

**Kuva 5. Puutori 1930-luvulla**

Turun Sanomat 2015 "Muuttuva kaupunki: Suurpalon synnyttämä Puutori"

<http://www.ts.fi/uutiset/turun+seutu/768990/Muuttuva+kaupunki+Suurpalon+synnyttama+Puutori>

**Kuva 6. Puutori nykyään**

Turkulainen 2013 "Puutori on aina vain ankean autio"

<http://www.turkulainen.fi/artikkeli/233244-puutori-on-aina-vain-ankean-autio>

