

# KULKUYHTEYDET OHJAAVAT YRITYKSEN SIJOITTUMISPÄÄTÖSTÄ

MARGIT MANNILA

---

other publikation c27



**JULKAISIJA:**

Vaasan ammattikorkeakoulu | Vaasa University of Applied Sciences

ISSN 2489-4400 (C, other publications, 27)

ISBN 978-952-5784-47-3 (verkkojulkaisu)

<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-5784-47-3>

Copyright © Vaasan ammattikorkeakoulu ja tekijä

Ulkoasu: VAMK | Satu Aaltonen

Taitto: Tritonia | Merja Kallio

Vaasa 2021



**VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU**  
**UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES**

Wolffintie 30, 65200 Vaasa

[julkaisut@vamk.fi](mailto:julkaisut@vamk.fi)

[VAMK.fi](http://vamk.fi)

# SISÄLTÖ

1. Yritysten sijoittuminen kaupunkialueella	4
2. Kaupunki kauppapaikkana	5
3. Kaavoitus ja kaupunkisuunnittelu jäsentävät yritysten sijoittumista	7
4. Polysentrinen kaupunki	8
5. Osaava työvoiman saatavuus avainroolissa	9
6. Ennustaminen on vaikeaa	10

# TIIVISTELMÄ

Yrittäjän mahdollisuudet valita yrityksen liiketoiminnan kannalta mielestään sopivien sijaintipaikan näyttäytyy haasteellisena. Haasteellisuudesta pitävät huolen niin lainsäädäntö, paikallinen kaavoituspolitiikka kuin erilaisten eturyhmien intressit ja intohimot. Vähäinen merkitys ei ole kulutustottumusten ja kaupankäyntitapojen muutoksilla, jotka haastavat yrityksen tekemät sijaintipäätökset.

## Avainsanat

yrityksen sijainti, sijaintipäätös, kaavoitus, von Thünenin malli

# 1. YRITYSTEN SJOITTUMINEN KAUPUNKIALUEELLA

Yritysten ja kotitalouksien sijoittumista kaupunkialueella on tutkittu esimerkiksi maantieteen, historian tutkimuksen, yhteiskuntatieteiden, arkkitehtuurin ja teknisten tieteiden aloilla. Tutkimuksen kohteina ovat olleet muun muassa kaupunkialueiden sisäinen rakenne (maankäyttö eri tarkoituksiin), yritysten ja kotitalouksien sijaintivalinnat sekä toisaalta myös hinnanmuodostus maa- ja kiinteistömarkkinoilla. Ilmiöstä ollaan kiinnostuneita myös kaupunkitaloustieteiden (kaupunkialueen maankäyttö) ja aluetaloustieteiden parissa, jotka kuuluvat kansantaloustieteiden valtavirtaan. Edelleen aluekehittämisen näkökulmasta on nostettu näkyvästi esiin strateginen kaupunkisuunnittelu ja kaupunkiseutujen kilpailukyky (Kostiainen & Sotarauta 2000; Kostiainen 2002).

Liiketaloustieteiden parissa kiinnostus sijoittumiseen on suhteellisen nuorta (Laakso & Loikkanen 2004). Esimerkiksi yrittäjyyden tutkimuksessa yrityksen sijaintipäätökseen liittyvää tematiikkaa on sivuttu niukasti. Kahtena viime vuosikymmenenä tehdyssä, perheyrittäjyyteen liittyvässä tutkimuksessa ovat yrityksen jatkuvuuteen ja sukupolvenvaihdokseen liittyvät teemat olleet keskeisiä. Myös yrityksen kasvuun, yrittäjän henkiseen hyvinvointiin ja verkostoitumiseen liittyviä teemoja on käsitelty. Tämä käy ilmi, kun tarkastelin Jyväskylän kauppakorkeakoulussa 2000-luvulla tehtyjä väitöstutkimuksia. Tutkimuksen kohteena ovat olleet yrittäjien verkostot (Niemelä 2003), teollisten perheyritysten kasvudynamiikka (Halttunen 2004), perheyrityksen kyky uudistaa toimintojaan sukupolvenvaihdoksen yhteydessä (Niemi 2005), perheyrityksen arjen kulttuuri (Törmäkangas 2005), sukupolvenvaihdosprosessia ja siihen liittyvää tiedon siirtämistä mentoroinnin avulla (Tunkkari-Eskelinen 2005), sukupolvenvaihdos talonpoikaisten arvojen ohjaamana prosessina (Lassila 2005) ja arvoja ja jatkuvuutta pitkäikäisessä perheyrityksessä (Niemelä 2006). Aiheina ovat olleet myös intuitio ja yrittäjyys (Kakkonen 2006), yrittäjän kokema hyvinvointi (Kauko-Valli 2008) omistajuus erilaisten yrittäjien käsityksinä ja tulkintoina (Koskinen 2009). Myös yrittäjämäinen elinkeinopolitiikka (Lauronen 2009) ja perheyritykset kansantalouden resurssina (Tourunen 2009) ovat olleet esillä. Patja (2011) tutki perheiden omistajuuden muuttuvasta merkityksestä, Pietilä (2015) on lähestynyt aihetta peliteorian näkökulmasta ja vastaavasti Luoma (2015) on tutkinut yrittäjyyttä muutosten hallinnan ja psykologisen omistajuuden näkökulmasta. Liikenneyhteyksien kehitys kaupunkien syntyvaiheissa on keskeinen tekijä

Liikenne ja mahdollisuus liikkua ovat ohjanneet ihmisen toimintaa historian kuluessa. Liikkumismuotojen kehittyminen jalka- ja hevoskulupelistä moottoroituihin ajoneuvoihin on ollut keskeinen muutos, sillä se on merkinnyt matka-aikojen lyhenemistä päivistä (viikoista ja kuukausista) tunteihin. Samalla mahdollisuus liikkua nopeammin ja tehokkaammin on muokannut niin yritysten kuin kotitalouksien sijaintiin liittyviä mahdollisuuksia ja samalla myös kaavoitusta. (Laakso & Loikkanen 2004.)

Vesireitit olivat tärkeimpiä ja luonnollisia kulkuväyliä ja siksi kaupungit ja keskukset rakennettiin niiden varrelle. Raudan hinnan lasku 1700-luvulla oli merkittävää, sillä se teki kannattavaksi käyttää rautaharkkoja kiskoina ja näin raideliikenteen kehitys vauhdittui. Rautatien myötä kuljetusmahdollisuudet paranivat ja kehitys mahdollisti kaupunkien muodostamisen myös sisämaahan. Suomen ensimmäinen henkilöliikenteen rautatie, Helsingistä Hämeenlinnaan, rakennettiin vuosien 1858–1862 aikana (Rautatiet). Seuraava suuri muutos oli, kun autot ja tieverkot kehittyivät 1930–1940-luvulta alkaen. Työssäkäynti ja liikkuminen mahdollistuivat aivan uudella tavalla aiempaan verrattuna. Yksityisautoilu toi vapautta liikkumiseen oman aikataulun ja koetun tarpeen mukaan. Reviirin laajentuessa yhä suuremmaksi samaa tahtia kulkuvälineiden nopeuden kasvaessa (lentokoneet) ja suhteellisten kuljetuskustannusten laskiessa, on tuotantolaitoksia hajautettu ympäri maailmaa ns. halvan työvoiman maihin.

## 2. KAUPUNKI KAUPPAPAIKKANA

Historiallisesti tarkasteltuna kaupungin rooli on ollut keskeinen. Alkuaan kaupan ja teollisuustoiminnan harjoittaminen oli kaupunkien yksinoikeus. Kauppojen perustaminen maaseudulle sallittiin vasta vuonna 1859. Granqvist (2016, 9) huomauttaa väitöskirjassaan, että eurooppalainen kaupunkijärjestelmä oli ehkä yksinkertaisimmillaan Pohjoismaissa. Pohjoismaissa kaupunkikehitys eteni myöhään ja kaupungit olivat tiiviisti keskusvallan kontrollissa. Esimerkiksi Ruotsin ja Tanskan valtakunnissa kaikilla kaupungeilla oli hallitsijan myöntämät viralliset kaupunkioikeudet, jotka erottivat ne maaseudusta. Porvaristo oli erityisasemassa ja heidän toimintaansa ohjasivat yhdenmukaiset valtakunnalliset lait ja asetukset. Joukkoon mahtui poikkeuksia, nimittäin osa kaupungeista tai niiden porvareista nautti suurempia taloudellisia ja poliittisia etuoikeuksia kuin toiset. Yksilöiden näkökulmasta Pohjoismaainen malli oli kuitenkin kokonaisuutena varsin selkeä ja yhdenmukainen.

Johan Heinrich von Thünen kehitti vuonna 1826 maatalouden lokaaliteorian (Laakso & Loikkanen 2004, 136). Mallissa von Thünen tarkasteli maanviljelyksen eri toimintojen (karjanhoito, viljankasvatus, vihannekset ja juurekset sekä puutarhatuotteet) sijoittumista markkinapaikan (kaupungin) ympärille. Von Thünenin lokaaliteoriaa käytetään edelleen maankäytön perusmallina. Sillä on mallinnettu yritysten sijoittumispäätöksiä sekä monosentristä kaupunkirakennetta että työvoiman homo- tai heterogeenisuutta (Laakso & Loikkanen 2004, 12, 34, 117–118 ja 167). Voinee ajatella, että von Thünen ymmärsi kaupunkilogistiikan ratkaisevan roolin jo tuolloin (esimerkiksi Pöyskö, Sirkkiä, Riihelä & Utriainen 2020).

Se, että von Thünen näki sijoittumista ohjaavana mekanismina, aika yksiviivaisesti kuljetuskustannukset, johtuneen ensisijaisesti siitä, että 1800-luvulla kulkuyhteyksien merkitys oli suppean kulkuneuvovalikoiman vuoksi avaintekijä. Von Thünenin kehittämän mallin avulla tarkasteltiin kuluttajan ja palvelusten optimaalista etäisyyttä. Kuluttajalla oli valmius tiettyyn vaivannäköön ja siihen liittyi keskeisesti kilometrimäärä, jonka asiakas oli valmis kulkemaan päästäkseen asioimaan tiettyssä yrityksessä saadakseen haluamansa palvelun tai tuotteen tai vastaavasti kilometrimäärä, jonka myyjä oli valmis kulkemaan asiakkaiden luokse myymän

tuotteitaan. Laakson ja Loikkasen (2004, 180) tutkimuksessa tarkastellaan mediaanisijaintiteoriaa, jonka mukaan asiakasetäisyydestä riippuvaisen yrityksen optimaalinen sijaintipaikka on siellä, missä potentiaalisten asiakkaiden sijaintietäisyyksien summa minimoituu. Vaikka nykyisin liikkuminen on monella tapaa helpompaa, korostuvat edelleen sekä etäisyydet että helppokulkuisuus. Kaiken pitää olla ns. kulkureitin varrella, hyvällä liikepaikalla, jonne on helppo pistäytyä ohimennen. Ihan näin yksiselitteistä asia ei käytännössä ole. Autoilu ja autonkäyttöön liittyvä politiikka on muuttumassa. Ydinsyynä muutoksella keskustelussa ovat nousseet ilmastonmuutos ja ekologisuus. Kun suunta kääntyy yksityisautoilusta kohti joukkoliikennettä, voi tältä osin ajatella, että kaupunkilogistiikan merkitys tulee olemaan myös tulevaisuudessa keskustelun ytimessä. Nähtäväksi jää, seuraako kuljetuskustannusten kasvamisesta pysyvämpi suunnan muutos ja paluu globalisaatiosta lokalisaatioon. Miten tämä kaikki näkyy tulevaisuudessa yritystoimintaan liittyvien tonttien kaavoituksessa? Toisaalta toisena kysymyksenä on, kuinka paljon ostotottumukset muuttuvat ja ovatko kivijalkakaupat käytännössä katoava kauppapaikka?

Kehityksen suunta on jo pitkään ollut, pirstaleisesta kylä- ja kaupunkirakenteesta, kohti alueellisia suuryksiköitä (kaupungistuminen). Keskittämällä tavoitellaan taloudellisia etuja ja kustannussäästöjä. Kun kehitys on jatkunut tarpeeksi kauan keskittämisen suuntaan, tulee todennäköisesti jälleen ns. kyllästymispiste, jossa suunta jälleen kääntyy. Sen jälkeen palaamme taas kohti pienempiä kunta- ja kaupunkiyksiköitä. Samansuuntaista ajattelua löytyy Laakson ja Loikkasen (2004, 38–39) teoksesta, jossa he siteeraavat Löschiä (1940), jonka mukaan kaupungeilla on tietty optimikoko. Mekanismi toimii siten, että kun kasautumisesta aiheutuvat positiiviset agglomeraatioedut ylittävät agglomeraatiohaitat, eikä

haittoja pystytä enää ratkaisemaan, kääntyy kehityksen suunta todennäköisesti jälleen kohti pienempiä yksiköitä. Käytännössä haittojen laadusta eikä merkityksestä päätöksentekoon ei olla yksimielisiä. Laakso ja Loikkanen (2004) ottavat esimerkeiksi mm. Dixitin (1973), joka korostaa ruuhkautumista ja Handensonin (1974), joka korostaa maan saamisen mahdollisuuksia.

## Kaupungeilla on optimikoko.

Mikä saa sitten kaupungin kasvun liikkeelle tai muuttaa kehityksen suuntaa? Kaupunkiantropologiksi itsensä määrittelevä Ulf Hannerz (1980, 19) käyttää esimerkkinä, mitä tapahtui Chicagon kasvaessa 1800–1900-lukujen taitteessa. Hannerzin mukaan, yhtenä keskeisenä osana Chicagon kaupungin kehityskaaressa on työväenluokan ideologian rantautuminen Amerikkaan. Työväenluokka, yhdistykset ja poliittiset ryhmät marssivat vappuna 1886 Michigan Avenueta pitkin, vaatien kahdeksan tunnin työpäivää. Yllättäen kahdeksan tunnin työpäivä on osoittautunut yhdeksi keskeiseksi tekijäksi, joka on muuttanut kaupunkikuvaa, ehkä enemmän kuin osaamme edes aavistaa. Työväestön lisääntynyt vapaa-aika on näkynyt mm. vapaa-ajan toimintaan liittyvien paikkojen ja alueiden huomioon ottamisena kaavoissa ja se on myös ostoskeskusten synnyn yhtenä taustatekijänä.

# 3. KAAVOITUS JA KAUPUNKISUUNNITTELU JÄSENTÄVÄT YRITYSTEN SJOITTUMISTA

Yrityksen sijaintipaikka, toimivat liikenneyhteydet ja toimintaympäristön kaavoitukseen liittyvät tekijät ovat yrityksen liiketoiminnan näkökulmasta katsottuna, olleet lähimenneisyydessä merkittäviä menestymisen taustamuuttuja, joskus jopa ratkaisevia. Kilpailu sijaintipaikoista on ollut kovaa ja yrittäjän mahdollisuudet valita käytännössä yrityksensä liiketoiminnan kannalta sopivin sijaintipaikka on näyttäytynyt haasteellisenä. Parhaat paikat ovat perinteisesti olleet haluttuja ja kysynnän ja tarjonnan lain mukaan myös niiden hintataso on ollut kohtuullisen korkea. Etenkin aloittelevan yrittäjän mahdollisuutta kilpailla keskeisistä liikepaikoista ei ole edesauttanut likviditeetin puuttuminen. Keskeisten liikepaikkojen saatavuuteen ja saavutettavuuteen liittyy olennaisesti myös niiden määrällinen niukkuus. Sijaintiin liittyvää haasteellisuutta lisäävät saatavuuden ohella niin lainsäädäntö, paikallinen kaavoituspolitiikka kuin erilaisten eturyhmien intressit ja intohimot. Toisaalta teoreettisesti paras mahdollinen liikepaikka ei käytännössä välttämättä takaa yrityksen menestymistä, sillä ihmisten ostokäyttäytymistä ohjaavat, hyvän sijaintipaikan lisäksi, esimerkiksi taloudelliset suhdanteet, alueella asuvien kuluttajien varallisuus, liikenneyhteydet, muoti, arvot ja kilpailu sekä ostotottumusten muuttuminen, joka on käytännössä nähty juuri tällä hetkellä verkkokaupan laajamittaisena nousuna.

Käytännössä kaupan kehitykselle on merkitystä sillä, millainen väestömäärä on sen sijaintialueella ja millainen ostovoima heillä on. Ostovoima on (muutos)herkkä muuttuja, johon vaikuttavia kaikkia tekijöitä ei voida ennalta luotettavasti tunnistaa ja analysoida. Muutokset ostovoimassa heijastuvat liiketilakysyntään: toisilla alueilla liiketilakysyntä voi kasvaa paljonkin ja toisilla alueilla hiljalleen vähentyä. Tästä syystä esimerkiksi verkkokaupan vaikutusten erittely luotettavalla tavalla on kokonaisuudesta vaikeaa. Nykykäsityksen mukaan verkkokaupan vaikutukset kaupan tilankäyttöön (määrään ja laatuun) ovat merkittäviä ja ne ilmenevät käytännössä useammalla eri tavalla. Käytännössä verkkokaupassa on kyse postimyyntin uudesta tulemisesta. (Valli, Heinonen, Jokinen, Salanne, & Seppä 2015, 9 & 13.)

Kaavoitus ja sen ohjailu ovat avainasemassa, kun kunnat ohjaavat syystä tai toisesta yritysten sijoittumista suhteellisen tiukasti. Esimerkiksi ympäristöhaitat voivat olla yksi tällainen syy. Toisaalta yritykset, joilla siihen on mahdollisuus, pyrkivät sitten käyttämään valtaansa vaikuttamalla päätöksentekijöihin saadakseen läpi toimintansa kannalta edullisia ratkaisuja. (Laakso & Loikkanen 2004, 159, 161, 183.) Se kuinka perusteltuja tehdyt analyysit yksittäisten kaavapäätösten taustalla ovat esimerkiksi liikennejärjestelyjen ja liiketoiminnan kehitysmahdollisuuksien osalta, ei ole kovin selvää. Käytännössä on vaikea todentaa, kuinka puhtaasti kaavoituksellinen näkökulma on edustettuna perusteluissa, sillä yritysten vaikuttaminen omiin etuihin ja yrityksen sijaintipäätöksiin lobbauksen keinoin ovat yleismaailmallisia ilmiötä. Vaikka, kuten myös Laakso ja Loikkanen (2004, 161) painottavat, että käytännössä ihmisten on vaikea hyväksyä puhetta vaikuttamisesta, ehkä osin siksi, koska illuusio demokratiasta ja tasa-arvosta halutaan säilyttää. Kaikesta asiaan liittyvästä raadollisuudesta huolimatta, yrittäjyyden näkökulman huomioiminen on kaavoituskeskustelussa tärkeää, sillä ilman toimivia yrityksiä työllisyyskysymykset ovat entistä haasteellisimpia. Yrityksen sijaintipaikan valinta pyritään tekemään niin, että pitkällä välillä yrityksen voitto on niin suuri kuin se tuotantoteknologian rajoissa on mahdollista tai yrityksen tavoitteekseen asettaman

tuotannon aiheuttamat kustannukset ovat mahdollisimman pienet (Laakso & Loikkanen 2004, 158). Tästä voidaan päätellä, että perustelut sijaintipaikan valinnassa näyttäytyvät rationaalisina ja loogisina.

Analysoitaessa yrityksen tuotantotekijöiden merkitystä yrityksen toiminnalle, liiketaloustieteellisessä tutkimuksessa huomio on perinteisesti keskittynyt lähinnä vain työ- ja pääomapanokseen eikä maata ja maankäyttöön liittyviä tekijöitä yleensä ole sisällytetty tähän keskusteluun. On ehkä vähän hämmentävääkin, että kuluttajaa tarkasteltaessa, asunnon, työpaikan tai kauppojen sijaintiin ei tavallisesti kiinnitetä juuri ollenkaan huomiota. Sellaiset tekijät kuin työ- ja kaupassakäyntimatkaan kuluva aika ja mahdolliset muut matkakustannukset eivät esiinny kuluttajan valintateorian päätöksentekomallissa. Sen sijaan kaupunkitaloustutkimuksen parissa kaupunkialueen maankäytön, kotitalouksien ja yritysten sijoittumisen teoria, ovat tutkimuksen kovaa ydintä. (Laakso & Loikkanen 2004, 135.)

## 4. POLYSENTRINEN KAUPUNKI

Kaupunkien kasvaessa ne muuttuvat vähitellen polysentrisiksi. Aiemmin kaupungeissa oli hyvin selkeästi yksi keskusta. Käytännössä näin oli noin kymmenen vuotta sitten myös Helsingissä, joka vielä silloin oli edelleen käytännössä lähes yksikeskustainen. (Laakso & Loikkanen 2004, 167.) Kaupunkien kasvaessa on kuitenkin ollut perusteltua kaavoittaa kauppa- ja työpaikka-alueita myös kaavallisesti kaupungin reunamille. Tiivistetysti sijoittumista koskevien teorioiden keskeinen johtopäätös on, että oletettaessa muiden tekijöiden vaikutus merkityksettömäksi, on markkinasuuntautuneen yrityksen optimaalinen sijainti asiakkaiden sijaintitietäisyyksien mediaanipiste, jolloin asiakkaiden kuljetuskustannukset ovat minimi. (Laakso & Loikkanen 2004, 74–75.) Kaupunkien kasvaminen, yritysten sijoittuminen ja kaavoitus eivät ole toisistaan irrallisia ilmiöitä. Polysentrisyys näkyy kaupungeissa useina, toisistaan erillään sijaitsevinä kauppapaikkoina.

Kaavoitusta ohjataan lainsäädännöllä, joista keskeisin on maankäyttö- ja rakennuslaki 132/1999 (MRL). Lain tarkoituksesta ja tavoitteesta säädetään: ”Tämän lain tavoitteena on järjestää alueiden käyttö ja rakentaminen niin, että siinä luodaan edellytykset hyvälle elinympäristölle sekä edistetään ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestäväää kehitystä.” MRL on käytännön testissä kunnissa, joissa kaavoituksella ohjataan, mitä ja minne saa rakentaa. Valtakunnallisella tasolla kaavoitusta ohjataan alueidenkäyttösuunnitelmilla, maakuntatasolla maakuntakaavalla ja kuntatasolla kaavoja tarkastellaan käytännössä kolmesta näkökulmasta, jotka ovat yleiskaava, asemakaava ja ranta-asemakaava (Kaavoitus). Oikeudellisen näkökulman lisäksi kaavoitukseen liittyvät niin alueelliset, taloudelliset kuin poliittisetkin intressit (Kurunmäki 2005, 17).

Nykyinen lainsäädäntö edellyttää, että niillä henkilöillä, joita kaavaratkaisu koskee, on mahdollisuus kaavoja laadittaessa vaikuttaa syntyvään kaavaan. (MRL 132/1999 8:65 §). Tavoite on turvata jokaisen osallisen osallistumismahdollisuus asioiden valmisteluun, suunnittelun laatu ja vuorovaikutteisuus, asiantuntemuksen monipuolisuus sekä avoin tiedottaminen käsiteltävinä olevissa asioissa (MRL 132/1999 1:1 §). Asioiden käsittely ja eteenpäin vieminen hidastuvat, mutta vastaavasti, kun asiaa on käsitelty perusteellisesti, päätökset hioutuvat ja prosessin aikana voi syntyä luovia ratkaisuja. Ihmiset ovat myös tyytyväisempiä, kun he voivat itse olla mukana päätöksenteossa.

# 5. OSAAVA TYÖVOIMAN SAATAVUUS AVAINROOLISSA

Kaupunkialueen elinkeinotoiminta jaetaan Laakson ja Loikkasen (2004, 108) mukaan perinteisesti vientisektoriin ja paikalliseen sektoriin. He esittävät kahtiajaon lisäksi potentiaalisen kolmijaon. Ensiksi mainitaan vientisektori, toisena tuonnin kanssa kilpaileva, paikallista kysyntää tyydyttävä sektori ja kolmantena puhtaasti paikallinen sektori. Vientisektori sisältää pääosan teollisuudesta ja siihen kuuluu lisäksi pitkälle erikoistuneita palvelualoja. Kaupunkinäkökulmasta vienti ei ole pelkästään vientiä ulkomaille, vaan myös vientiä kotimaassa muille alueille. Logistinen sijainti on yksi yrityksen keskeinen kilpailutekijä, kotimaan viennin näkökulmasta. Paikallisen sektorin asiakaskuntaa ovat pääasiassa sijaintialueen kuluttajat.

Paikallisilla poliittisilla päätöksillä ohjataan julkista sektoria, mutta käytännössä poliittiset päätökset koskettavat eniten yksityistä sektoria, koska valtaosa taloudellisista resursseista on yksityisillä toimijoilla. (Hamilton 2004.) Poliittinen päätäntävalta on pirstoutuneena paikallisissa päätöksentekoeleimissä. Vallan pirstoutuessa on vastuunkantajia vaikea tavoittaa. Kaavoitus on muuttunut 1997, jolloin aluesuunnittelusta on tullut strategisempaa ja se ottaa paremmin huomioon muut poliittiset osa-alueet. Se on tullut myös läpinäkyvämmäksi. (Houghton & Counsell 2004.) Ainakin pyrkimys on tällainen; kuinka hyvin siinä on käytännössä onnistuttu, on todennäköisesti jossakin määrin aluesidonnaista.

Keskuskauppakamarin (2000) julkaisemassa selvityksessä todetaan yritysten sijaintipaikan valintaa ohjaaviksi tärkeimmiksi tekijöiksi kolme asiaa. Ensinnäkin onko alue kasvukeskus, toiseksi onko alueella hyvät liikenneyhteydet ja kolmanneksi voiko alue tarjota yrityksen toiminnan kannalta sopivia työntekijöitä. Palmin (2003) mukaan tärkeimmäksi yritysten sijaintiperusteeksi ovat nousemassa osaavan työvoiman saanti ja niin sanotut laadulliset sijaintitekijät. Laadullisilla tekijöillä ei ole välitöntä merkitystä tuotantoprosessin kannalta, mutta niiden merkitys voi kuitenkin olla ratkaiseva, avainasemassa olevan työvoiman saatavuuden näkökulmasta. Palm (2003) toteaa, että avainhenkilöiden saatavuudesta on tullut merkittävä tekijä pienillä paikkakunnilla toimiville yrityksille. Pienten paikkakuntien rekrytoinnin keskeinen ongelma on, että niiltä tai niiden lähialueelta ei välttämättä löydy työntekijän puolisolle työtä tai muille perheenjäsenille riittäviä palveluja.

Onko alue kasvukeskus, onko siellä hyvät liikenneyhteydet ja sopivia työntekijöitä?

Yritysten sijainnin näkökulmasta tarkasteltaessa on keskeistä, että alueella ovat riittävät asiakasvirrat. Asiakasvirrat, ja sitä kautta saavutettava yrityksen kannattavuus, ovat puolestaan edellytyksenä yrityksen kyvyille työllistää. Työssäkävijät tarvitsevat asuntoja ja paine siirtää tuotantolaitoksia kauemmas keskustasta ja varata maa-alueet asuinkäyttöön kasvaa. Käytännössä yritysten sijoittuminen on tulosta toisaalta markkinointiprosesseista ja toisaalta julkisen vallan toimista (Laakso & Loikkanen 2004, 81). Kunnat ovat riippuvaisia yrityksistä mm. verotulojen ja työpaikkojen takia. Kunnissa joudutaan sovittelemaan yhteen yritysten käsityksiä niiden kannalta edullisimmista sijaintipaikoista ja muiden osallisten, kuten toisten yrittäjien ja asukkaiden näkemyksiä yritysten sijoittumisesta. Käytännössä suurimmat yritykset ovat siinä asemassa, että ne voivat kilpailuttaa kuntia ja saada toivomansa liikepaikan itselleen, haluamallaan ehdoilla.

Poikkeus vahvistaa säännöt. Maassamme on joitakin yrityksiä, joihin tullaan pitkienkin matkojen päästä. Tällaisia ovat esimerkiksi huonekalujätti IKEA ja Tuurissa sijaitseva Kyläkauppa, Veljekset Keskinen Oy. Suomelan (2004) mukaan Ikea on esimerkki ilmiöstä, jonka etabloituminen uusille markkinoille (maahan), on lisännyt kotitalouksien kiinnostusta sisustamiseen, kasvattanut kulutusta ja koko huonekalualan myyntiä markkina-alueellaan. Yritys voi siis saavuttaa voittoa hyvinkin erilaisissa sijaintipaikoissa. Sen takia sijaintipaikan valinnan teoreettinen analysointi ei välttämättä olekaan kovin helppoa. (Laakso & Loikkanen 2004, 160.)

Osallisten kuulemisen lisäksi on kaavaa tarkasteltava ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) näkökulmasta[1]. Ympäristölaki astui voimaan 1998 ja siinä säädetään mm. mikä on ympäristön kannalta häiriötä tuottavaa toimintaa. Ympäristölaki velvoittaa ympäristölupamenettelyn piiriin kuuluvia yrityksiä osallistumaan ympäristövahinkojen vastuunkantoon.

Alueellisen suunnittelun merkitys yhtenä käyttökelpoisena työkaluna, jonka avulla on mahdollisuus yhdistää työ ja työntekijät, on keskeinen yritysten toiminnan kannalta (Haughton & Counsell 2004).

Vähittäiskaupan ja palvelualojen yritysten sijoittumiseen liittyvät tarpeet poikkeavat business-to-business–yritysten tai teollisuus– ja logistiikkayritysten tarpeista. Jälkimmäiset ovat selvästi epähomogeenisempi ryhmä. Esimerkiksi Vantaalla oleva kauppakeskus Jumbon rakentaminen Pakkalan pellolle aiheutti aikoinaan vilkkaan keskustelun sijoituspaikan järkevyydestä. Se on ollut haluttu asuin- ja työpaikka-alue. Jälkikäteen voi ajatella, että jos rakennusjärjestys olisi ollut toisenlainen, olisi alue ja sen kehityshaasteetkin erityyppisiä. Tosin se, missä määrin suuruuden ekonomia tuo pelkästään kilpailuetua, on ongelmallista. (Suomela 2004.)

Suurissa ja keskisuurissa kaupungeissa on Koistisen (2006, 17) mukaan, haasteena löytää keskustan välittömästä läheisyydestä liikerakentamiseen soveltuvia tontteja. Päivittäistavarakaupan parissa muodissa olevat hypermarketit ja kaupan suuryksiköt, ovat liian massiivisia ahtaille keskustatonteille ja useimmiten niiden liikenne- ja paikoitusongelmat tuottavat sen verran päänvaivaa, että niitä ei ole mahdollista sijoittaa jo ennestään ahtaaseen keskustaan.

## 6. ENNUSTAMINEN ON VAIKEAA

Kaupunkien kasvu- ja kehityssuunnan ennustaminen vuosikymmenten päähän ei ole helppoa (Laakso & Loikkanen 2004, 18). Kylien kasvaessa kaupungeiksi, niiden tulevaisuuden kasvutarpeita ja suuntaviivoja ei kyetä ennakoimaan riittäväällä tarkkuudella. Tästä syystä myöhemmälle maankäytölle saattaa aiheutua huomattavan suuria haasteita. Jälkiviisaina on helppo ihmetellä menneiden aikojen päättäjien visioiden puutetta tehtaiden ja tuotantolaitosten sijoittamisesta niin lähelle keskustaa. Päättäjien olisi hyvä pohtia päätöksiään perusteellisesti, kuinka kaupungit tulisi suunnitella, jotta ne olisivat toimivia vielä vuosikymmentenkin kuluttua. Vai kyetäänkö sellaisen aikajänteen päähän nykyään ennustamaan?

Yritykset haluavat olla liiketoimintansa luonteen mukaisilla, keskeisillä, näkyvillä ja hyvien kulkuyhteyksien varrella sijaitsevilla liikepaikoilla. Ehkä kummastelemme aiemmin tehtyjä kaavoitusratkaisuja. Ne ovat kuitenkin olleet tai näyttäytyneet, päätöshetkellä parhailta mahdollisilta ratkaisuilta. Tehdyt ratkaisut ovat voineet olla myös ainoita mahdollisia, päätösajankohdan lainsäädännön tai jonkin muun tekijän, esimerkiksi kulkumahdollisuuksien, takia. Yrityksen sijoittuminen alueelle on usean tekijän yhteissumma

(Koistinen 2006, 20). Aina se ei onnistu yrityksen eikä asukkaiden kannalta parhaalla mahdollisella tavalla. Maapolitiikka ei yksin ratkaise yritysten sijoittumisiin liittyviä ongelmia, eivätkä yritykset välttämättä saa ääntään kuuluville sijoittumisasioissa haluamallaan tavalla (Suomela 2004.) Tilanne, jossa päättäjät toimisivat aina yrityksen mielihalujen mukaan, ei olisi yritysten kannalta hyvä puhumattakaan yhteiskunnallisesta näkökulmasta katsottuna.

Osana vastuullista kaupunkisuunnittelua ovat työpaikka-alueiden asuinalueiden suunnittelu toimivaksi kokonaisuudeksi. Laakso ja Loikkanen siteeraavat Munthia (1969), jonka mukaan keskustaetäisyyttä kasvatettaessa marginaalisesti, matkakustannusten kasvusta johtuva sijaintikustannusten kasvu kompensoituu asumismenojen alenemisella. Entäpä mitä tapahtuu, kun yritys valitsee sijainnin, jossa, jossa asiakasvirrat eivät ole odotetun kaltaisia? Reaalimaailmassa pienemmät liikepaikan kustannukset (liikerakennus + tontti) eivät käytännössä kompensoi sitä tulonmenetystä, joka yrityksen olisi ollut mahdollista saavuttaa liiketoiminnan kannalta paremmalla sijaintipaikalla.

Kaavoitusta rajoittavina ja ohjaavina tekijöinä ovat edelleen hyvät kulkuyhteydet. Ehkä kulkuyhteydet ovat nykyisin vieläkin merkittävämpi tekijä kuin 1800-luvulla, koska elämäntyyli on erilainen. Ihmiset harrastavat paljon kodin ulkopuolella ja siksi liikkumisen kodin ja työ- kuin harrastepaikan välillä tulee olla helppoa ja nopeaa. Mm. tästä syystä pääkaupunkiseudun metroasemien ympäristöt ja bussireittien varrella sijaitsevat liikepaikat ovat yritysten sijaintinäkökulmasta keskeisiä. Päivittäisiltä kulkureiteiltä olennaisesti poikkeavat sijainnit ovat haasteellisia niin yrityksille kuin asiakkaille.

Silmämääräisesti tarkasteltuna yritysten toiminnan trendinä on ollut 2000-luvulla klusteroituminen. Yrityksmaailmassa ja kaavoituksessa se on näkynyt samantyylisten yritysten sijoittuminen lähelle toisiaan. Onko tämän suuntauksen aika tullut tiensä päähän? Pitäisikö vähitellen ryhtyä katsomaan maailmaa laajemmin ja ryhtyä ylläpitämään laaja-alaisempaa osaamista? Innovaatioista ja luovuudesta puhuminen on turhaa ja turhauttavaa, ellei kyetä tekemään päätöksiä siihen suuntaan, että mahdollistetaan luova ristiriita. Oivallukset ja uudet asiat syntyvät aina rajalla. Kaupunkisuunnittelun ja kaavoituksen tutkimukselle yritysten sijoittumisen näkökulmasta on tarvetta myös tulevaisuudessa.

## Lähteet

- Beckmann, M. J. 1958. City Hierarchies and the Distribution of City Size. *Economic Development and Cultural Change*, 6(3), 243-248.
- Granqvist, J-M. 2016. Helsingin porvaristo Viaporin rakennuskaudella (1748-1808) : Sosiaalishistoriallinen perustutkimus. University of Helsinki, Faculty of Arts, Department of Philosophy, History, Culture and Art Studies. Helsingin yliopisto. Helsinki. Väitöskirja. Viitattu 12.2.2021. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-51-2482-1>
- Halttunen, J. 2004. Teollisten perheyriytysten kasvudynamiikan systeemitoeoreettinen tarkastelu. Jyväskylän yliopisto. Taloustieteiden tiedekunta. Väitöskirja. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-39-5278-5>
- Hamilton, D. K. 2004. Developing regional regimes: A comparison of two metropolitan areas. *Journal of Urban Affairs*, 26(4) 455–477.
- Hannerz, U. 1980. *Exploring the City. Inquires Toward an Urban Anthropology*. New York: Columbia University Press.
- Haughton, G. & Counsell, D. 2004. Regions and sustainable development: regional planning matters. *The Geographical Journal*, 170(2), 135–145.
- Kaavoitus. Wikipedia. Viitattu 12.2.2021. <http://fi.wikipedia.org/wiki/Kaavoitus>
- Kakkonen, M-L. 2006. Intuition and Entrepreneurs. A Phenomenological Study of Managerial Intuition of Finnish Family Entrepreneurs. Intuitio ja yrittäjät. Fenomenologinen tutkimus suomalaisten perheyrittäjien intuiitiokokemuksista johtamistyössä. Jyväskylän yliopisto. Taloustieteiden tiedekunta. Väitöskirja. <http://urn.fi/URN:ISBN:951-39-2561-7>
- Kauko-Valli, S. 2008. Subjective well-being as an individually constructed phenomenon. Subjektiivinen hyvinvointi yksilöllisesti rakentuneena ilmiönä. Jyväskylän yliopisto. Taloustieteiden tiedekunta. Väitöskirja. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-39-5290-7>
- Keskuskauppakamari 2000. Alueiden kilpailukyky yritysten näkökulmasta. Helsinki: Keskuskauppakamari. Tulostettu 23.6.2009. [www.keskuskauppakamari.fi/.../Alueiden%20kilpailukyky%202005.pdf](http://www.keskuskauppakamari.fi/.../Alueiden%20kilpailukyky%202005.pdf)
- Koistinen, K. 2006. Vähittäiskaupan suuryksikön sijoittumissuunnittelu-Tapaustutkimus kauppakeskus Myllyn sijoittumisesta Raision Haunisiin. Series A-4:2006. Turku: Turun Kauppakorkeakoulu. Väitöskirja. <http://urn.fi/URN:ISBN:951-564-368-6>
- Koskinen, M. 2009. Omistajuus erilaisten yrittäjien käsityksinä ja tulkintoina. Fenomenografinen tutkimus” tarkastustilaisuus. Jyväskylän yliopisto. Taloustieteiden tiedekunta. Väitöskirja. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-39-3499-6>
- Kostiainen, J. & Sotarauta. M. 2000 (toim.). *Kaupunkiseudut innovatiivisina toimintaympäristöinä*. Tekniikan Akateemisten Liitto. Helsinki.
- Kostiainen, J. 2002. *Urban Economic development policy in the Network Society*. Tekniikan Akateemisten Liitto. Helsinki.
- Laakso, S. & Loikkanen, H. A. 2004. *Kaupunkitalous. Johdatus kaupungistumiseen, kaupunkien maankäyttöön sekä yritysten ja kotitalouksien sijoittumiseen (Urban economics. Introduction to urbanization, urban land use and location of firms and households)*, Gaudeamus, Helsinki 2004.
- Lassila, H. 2005. *Matkailutilan sukupolvenvaihdos talonpoikaisten arvojen ohjaamana prosessina*” Jyväskylän yliopisto. Taloustieteiden tiedekunta. Väitöskirja. <http://urn.fi/URN:ISBN:951-39-2260-X>
- Lauronen, M. 2009. Yrittäjämäinen elinkeinopolitiikka. Kolmevaiheinen diskurssianalyttinen tarkastelu kunnan elinkeinopolitiikan roolista ja tehtävistä. Jyväskylän yliopisto. Taloustieteiden tiedekunta. Väitöskirja. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-39-3490-3>

- Luoma, J.J.M. 2015. Understanding Change Management through the Psychological Ownership Framework. Examination of Antecedents of Successful Change. Jyväskylän yliopisto. Taloustieteiden tiedekunta. Väitöskirja. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-39-6129-9>
- Maankäyttö ja rakennuslaki 132/1999. Viitattu 11.2.2021. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990132>.
- Niemelä, M. 2003. Miksi jotkut perheyrietykset elävät muita pidempään? Pitkäikäisyyden tarkastelua Bronfenbrennerin ekologisen teorian avulla. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto. Taloustieteiden tiedekunta. Pro gradu.
- Niemelä, M. 2006. Pitkäikäisten perheyrietyksten arvoprofiili. Pitkäikäisten perheyrietyksten arvojen ja jatkuvuuden kuvaus Bronfenbrennerin ekologisen teorian avulla. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto. Taloustieteiden tiedekunta. Väitöskirja. <http://urn.fi/URN:ISBN:951-39-2405-X>
- Niemelä, T. 2003. Inter-Firm Co-operation Capability. A Processual Empirical Study on Networking Family Firms. Jyväskylän yliopisto. Taloustieteiden tiedekunta. Väitöskirja. <http://urn.fi/URN:ISBN:951-39-1358-9>
- Niemi, L. 2005. The Father, The Son and The Refreshed Spirit - Strategic Renewal After Family Business. Succession in the Context of the Textile, Clothing, Leather and Footwear Industry. Jyväskylän yliopisto. Taloustieteiden tiedekunta. Väitöskirja. <http://urn.fi/URN:ISBN:951-39-2115-8>
- Palm, J. 2003. Yritysten sijoittumislogiikan kehitys 1970-luvulta nykypäivään. Helsinki: Työministeriö.
- Patja, P. 2015. Perheiden omistamisen muuttuvat merkitykset. Diskurssianalyttinen tutkimus perheiden omistamisen merkityksellistymisestä Suomessa vuosina 1976-2005. Jyväskylän yliopisto. Taloustieteiden tiedekunta. Väitöskirja. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-39-4415-5>
- Pietilä, I. 2015. The Game of Developing a Game. Hobbyist Game Developers as Playful Entrepreneurs in the Apple App Store. Jyväskylän yliopisto. Taloustieteiden tiedekunta. Väitöskirja. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-39-6275-3>
- Pöyskö, T., Sirkiä, A., Riihelä, A. & Utriainen, M. 2020. Logistiikan digitaalisaation ilmastovaikutuksia koskeva selvitys. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2020:8. Helsinki. Viitattu 12.2.2021. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-597-2>
- Rautatiet. Wikipedia. Viitattu 12.2.2021. <http://fi.wikipedia.org/wiki/Rautatiet>.
- Suomela, L. 2004. Asikkala, Heinola, Hollola, Lahti, Nastola ja Orimattila Lahden kaupunkiseudun rakennemalli 2040 Kaupan ja elinkeinoelämän näkökulma 16.6.2004.
- Tourunen, K. 2009. Perheyrietykset kansantalouden resurssina. Keskisuurten ja suurten yritysten omistajuus, toiminnan laajuus ja kannattavuus Suomessa 2000–2005. Jyväskylän yliopisto. Taloustieteiden tiedekunta. Väitöskirja. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-39-3470-5>
- Tunkkari-Eskelisen, M. 2005. Mentored to feel free; Exploring family business next generation members' experiences of non-family mentoring" Mentoroinnilla vapaudentunteeseen: Kartoittava tutkimus perheyrietyksten seuraajasukupolven mentoroinnista saamistaan kokemuksista. Jyväskylän yliopisto. Taloustieteiden tiedekunta. Väitöskirja. <http://urn.fi/URN:ISBN:951-39-2267-7>
- Törmäkangas, R. 2005. Perheyrietytyyden arjen kulttuuri: kolmen sukupolven sahatointaa. Taloustieteiden tiedekunta. Jyväskylän yliopisto. Väitöskirja. <http://urn.fi/URN:ISBN:951-39-2270-7>
- Valli, R., Heinonen, J., Jokinen, O., Salanne, I. & Seppä, I-M. 2015. Verkkokauppa kaupunkiseuduilla Selvitys nykytietämyksestä. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 42/2015. Viitattu 8.2.2021. <https://www.doria.fi/handle/10024/121792>
- White M. D. & Marsh, E. E. 2006. Content analysis: a flexible methodology. Library Trends. BNET. Viitattu 12.2.2021. <https://www.ideals.illinois.edu/handle/2142/3670>.