



SEINÄJOEN AMMATTIKORKEAKOULU
SEINÄJOKI UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Juhani Honkilahti

Hämeenkyrönväylä vai ohitustie?

Valtatie 3:n uuden tielinjauksen vaikutus Hämeenkyrön elinkeinoelämään

Opinnäytetyö

Kevät 2022

Tradenomin tutkinto-ohjelma



SEINÄJOEN AMMATTIKORKEAKOULU

Opinnäytetyön tiivistelmä

Tutkinto-ohjelma: Tradenomi (AMK), Pk-yrittäjyys

Tekijä: Juhani Honkilahti

Työn nimi: Hämeenkyrönväylä vai ohitustie? Valtatie 3:n uuden tielinjauksen vaikutus Hämeenkyrön elinkeinoelämään

Ohjaaja: Sami Kautto

Vuosi: 2022

Sivumäärä: 77

Liitteiden lukumäärä: 4

Hämeenkyrönväylä on valtatie 3:n uusi tielinjaus, joka valmistuessaan ohjaa liikenteen Hämeenkyrön kohdalla uudelle nelikaistaiselle tielle. Opinnäytetyön tutkimuksen tavoitteena on selvittää, miten hämeenkyröläiset yritykset arvioivat väylän vaikuttavan niiden liiketoimintaan ja miten tielinjaus vaikuttaa paikalliseen elinkeinoelämään.

Tutkimus koostuu teoriaosuudesta ja empiirisestä osuudesta, joka toteutettiin sekä kvantitatiivisella että kvalitatiivisella tutkimusotteella. Opinnäytetyö tehtiin yhteistyössä toimeksiantajan, Hämeenkyrön Yrittäjät ry:n kanssa.

Tutkimuksen ensimmäisessä osassa tutkittiin teorian kautta elinkeinoelämän muodostumista ja liikenneväylien vaikutusta elinkeinoelämän kehittymiseen. Lisäksi tarkasteltiin Hämeenkyrön paikallisia olosuhteita elinkeinoelämän ja tielinjauksen kehityksen osalta. Teoreettisen tutkimuksen tavoitteena oli selvittää ilmiön taustat empiirisen tutkimuksen perustaksi.

Toisessa osassa Hämeenkyrön Yrittäjät ry:n jäsenyrityksille toteutettiin kyselytutkimus, johon saatiin 42 vastausta. Kyselytutkimuksen avulla testattiin teorian havaintoja ja selvitettiin, millä tavalla yritykset arvioivat väylän vaikuttavan. Kyselytutkimuksen tueksi tehtiin sähköpostihaastattelut kunnan, yrittäjäjärjestön sekä osuuskaupan edustajille. Asiantuntijoiden vastausten kautta laajennettiin tietoa väylän vaikutuksista.

Tutkimustulokset osoittivat valtaosan nykyisen tien liikenteestä siirtyvän väylälle. Uutta yritystoimintaa pyritään luomaan väylän eritasoliittymien ympärille ja Tippavaaran alue on kehittymässä kolmanneksi keskustaaajamaksi. Yrityksistä vajaa puolet arvioi väylän vaikuttavan liiketoimintaan. Väylän ei ennakoida kasvattavan yritysten asiakasvirtoja tai markkina-alueita. Kirkonkylällä sijaitsevat yritykset arvioivat muita useammin väylän aiheuttavan asiakasvirtojen vähentymistä ja tarvetta sijoittua uudelleen.

Tulosten perusteella väylä palvelee erityisesti kaukoliikennettä, mutta samalla se lisää Hämeenkyrön kilpailukykyä nopeampien yhteyksien ja lisääntyneen yritystonttien tarjonnan kautta. Paikallisen elinkeinoelämän markkinointi ja elinkeinopolitiikan joustavuus nousi tutkimuksessa kilpailukyvyn ylläpitämisen kannalta tärkeiksi tekijöiksi.

¹ Asiasanat: elinkeinoelämä, liikenneväylät, Hämeenkyrö, kilpailukyky, aluesuunnittelu

SEINÄJOKI UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Thesis abstract

Degree programme: SME Business Management

Author: Juhani Honkilahti

Title of thesis: Hämeenkyrönväylä or a bypass? Effects of the new road line Highway 3 on business life in Hämeenkyrö

Supervisor: Sami Kautto

Year: 2022

Number of pages: 77

Number of appendices: 4

Hämeenkyrönväylä is a new road line of Highway 3. Upon its completion in late 2022, it will redirect the traffic to a new four-lane highway in the municipality of Hämeenkyrö. The objective of the thesis was to find out how companies in Hämeenkyrö assess the effects of the new road line on business. Another aim was to study the impacts of the road line on local business life in general.

The research methods used in the thesis were both theoretical and empirical. The empirical methods included both quantitative and qualitative research. The commissioner of this thesis was Hämeenkyrön Yrittäjät ry, the local association of entrepreneurs.

The first part of the study examines the theory on the formation of business life and the impact of transport lanes on its development. In addition, the local conditions in the municipality of Hämeenkyrö are reviewed to examine how the theory applies in a local setting.

The second part of the study contains a survey conducted among the member companies of the Association. A total of 42 replies were received. The survey examined how the companies evaluated the effects of the new road line on their trade and on business life in general. To expand knowledge, an interview study was carried out among influential actors in support of the survey.

The results of the study showed that most of the traffic on the current road line is moving to the new route. New business activities are being developed around the multi-level junctions of Hämeenkyrönväylä. The Tippavaara district is transforming into a third central area. Less than half of the companies evaluate that new road line will influence their business. Customer numbers or the market areas of businesses are not anticipated to grow. The companies located in the municipal centre soon to be bypassed assessed more often than others that the new road line will have effects on their business, such as a decline in customer numbers and the need to relocate.

Hämeenkyrönväylä is a project to improve the flow of long-distance traffic and transport business. It will increase the competitiveness of the municipality of Hämeenkyrö through faster road connections and an increased supply of corporate plots. The flexibility of business policies and the marketing of local business life are important to maintain competitiveness.

¹ Keywords: commerce and industry, traffic routes, Hämeenkyrö, competitive strength, area planning

SISÄLTÖ

Opinnäytetyön tiivistelmä	2
Thesis abstract	3
SISÄLTÖ	4
Kuva-, kuvio- ja taulukkoluetelo	6
Käytetyt termit ja lyhenteet.....	8
1 JOHDANTO	9
1.1 Tutkimuksen tausta	9
1.2 Toimeksiantajan esittely	10
2 OPINNÄYTETYÖN TOTEUTUS.....	11
2.1 Tutkimusongelma	11
2.2 Tutkimusasetelma	11
2.3 Hypoteesit	12
2.4 Opinnäytetyön rakenne	12
3 ELINKEINOELÄMÄN KEHITTYMINEN	14
3.1 Alueellinen suunnittelu ja aluepolitiikka	14
3.2 Kaupunki, kunta ja taajama	15
3.3 Alueelliset vetovoimatekijät	17
3.4 Maankäytön suunnittelu	18
3.5 Liikennejärjestelmät kehityksen ohjaajina	19
3.6 Kuntien elinkeinopolitiikan vaikutus yritysten toimintaan.	22
3.7 Yritysten sijoittuminen ja saavutettavuus osana kilpailukykyä.....	23
3.8 Yrityksen toimintaympäristö ja riskit	25
4 HÄMEENKYRÖN ELINKEINOLÄMÄ JA VÄYLÄ	27
4.1 Hämeenkyrön kunta	27
4.2 Elinkeinojen muodostuminen ja kehittyminen.....	27
4.3 Kunnan elinkeinorakenne	29
4.4 Hämeenkyrön kunnan elinkeinopalvelut.....	32
4.5 Kaavoitustilanne elinkeinoelämän kannalta.....	33
4.6 Valtatie 3:n historia Hämeenkyrössä.	36

4.7	Tiehankkeen tausta	37
4.8	Hämeenkyrönväylän perustiedot	38
4.9	Tielinjauksen sijoittuminen nykyiseen yritystoimintaan nähden	39
4.10	Liikennemäärät ja ajoajat nykyisin ja tulevaisuudessa	40
4.11	Yhteenvedo teoreettisen tutkimuksen tuloksista	42
5	KYSELYTUTKIMUS JA HAASTATTELUT	45
5.1	Kyselytutkimuksen aineiston kerääminen	45
5.2	Haastattelujen aineiston kerääminen	46
5.3	Kyselytutkimuksen tulokset	47
5.4	Haastattelujen tulokset	56
6	JOHTOPÄÄTÖKSET	60
6.1	Elinkeinoelämän sijoittuminen	60
6.2	Vaikutukset taajamien kehittymiseen	61
6.3	Vaikutukset yritysten liiketoimintaan	61
6.4	Vaikutukset elinkeinoelämään yleisesti	63
6.5	Hypoteesit	64
6.6	Kehittämis ehdotukset	65
7	TUTKIMUSPROSESSIN ARVIOINTI	66
7.1	Tutkimusprosessi	66
7.2	Tutkimuksen luotettavuus	67
7.3	Tutkimuksen onnistuminen	69
8	LOPUKSI	71
	LÄHTEET	72
	LIITTEET	77

Kuva-, kuvio- ja taulukkoluettelo

Kuva 1. Liikennejärjestelmän vaikutus taajamarakenteen kehitykseen.	21
Kuva 2. Hämeenkyrön taajama maakuntakaavassa. Hämeenkyrönväylä punaisena viivana ja vanha vt 3 sen alapuolella mustana.	34
Kuva 3. Ote Hämeenkyrön asemakaavasta. Kuvaan lisätty yritystoiminnan pääalueet ja uusi tielinjaus mustalla.	35
Kuva 4. Kirkonkylän taajaman kehitys 1959 ja 1982.	37
Kuva 5. Hämeenkyrönväylä.	39
Kuva 6. Hämeenkyrön alueen työpaikkakeskittymät.	40
Kuva 7. Liikennemäärät Hämeenkyrössä, uusi tielinjaus keskellä harmaana.	41
Kuvio 1. Kaavoituksen hiearkia.	18
Kuvio 2. Hämeenkyrön elinkeinorakenne sektoreittain 2021.	30
Kuvio 3. Yritysten toimipaikat Hämeenkyrössä 2013–2020.	31
Kuvio 4. Hämeenkyröläisten yritysten toimialat.	32
Kuvio 5. Yritysten henkilöstömäärä.	48
Kuvio 6. Yritysten sijainti.	48
Kuvio 7. Vastaajien mielipide väylän rakentamisuutisesta.	49
Kuvio 8. Vaikuttaako väylän tuomat muutokset yrityksen liiketoimintaan?	49
Kuvio 9. Yritysten arviot väylä vaikutuksista.	50
Kuvio 10. Yritysten tärkeimmät asiakasryhmät.	51
Kuvio 11. Asiakasvirtojen vähentymistä arvioivien yritysten sijainti.	52

Kuvio 12. Yritysten suhtautuminen kunnan vastuuseen edesauttaa toimillaan yritysten sijoittumista.	53
Kuvio 13. Yritysten kanta Hämeenkyrön Yrittäjät ry:n toimien tarpeellisuudelle.....	56
Kuvio 14. Opinnäytetyöprosessi.	66

Käytetyt termit ja lyhenteet

Elinkeinoelämä	Ammattimaiset kaupalliset ja teolliset toimijat
Kilpailukyky	Taloudellisten toimijoiden (yritys, kaupunki, alue) kyvykkyys olla markkinassa varteenotettava toimija.
Saavutettavuus	Tietyllä etäisyydellä tai tietyn matka-ajan puitteissa saavutettavissa olevien mahdollisuuksien määrä asiakkaan näkökulmasta.
Agglomeraatio	Kasautumisetu joka yrityksille tulee toisten yritysten läheisyydestä.
Tuotantopanos	Hyödykkeen tuottamiseen käytettävä voimavara kuten työvoima tai luonnonvarat.
Klusteri	Yritysjoukko, joiden yritysten toiminnot hyödyttävät toisiaan.
Riskienhallinta	Ennakoivaa toimintaa, jolla varmistetaan yritystoiminnan jatkuvuus.
Alueen vetovoima	Tekijät, jotka muodostavat alueen haluttavuuden eri toimijoiden (koti-taloudet, yritykset, organisaatiot) silmissä.
Mittakaavaedut	Tuotannon edut, jotka saavutetaan, kun tuotetaan isoja eriä kerralla.
Toimintaympäristö	Yritykseen sen ulkopuolelta vaikuttavat asiat.
Liikennejärjestelmä	Henkilö- ja tavaraliikenteen muodostama kokonaisuus.
Pk-yritykset	Pienet ja keskisuuret yritykset.

1 JOHDANTO

1.1 Tutkimuksen tausta

Kaupungit ja taajamat ovat muodostuneet elinkeinotoiminnan kautta. Kaupungistumisen jatkaessa kasvuaan väestön ja työpaikkojen odotetaan tulevaisuudessa keskittyvän yhä enemmän keskustoihin sekä alueille, joihin on hyvät liikenneyhteydet. Toimivat liikenneyhteydet antavat kaupungeille ja taajamille mahdollisuuden kasvaa ja ne ovat oleelliset myös elinkeinoelämän kilpailukyvyn kannalta. Liikenneväylien kehittämällä pyritään parantamaan liikenteen turvallisuutta ja liikenneyhteyksiä sekä nopeuttamaan henkilö- ja tavarakuljetuksia. Liikenneväylien kehittäminen on kansallista ja maakunnallista aluepolitiikkaa, joka vaikuttaa laajasti liikenne- ja asiakasvirtoihin. Kunnalliselle tasolle tultaessa liikenneväylien parantaminen avaa mahdollisuuksia paikallisten olosuhteiden kehittämiseksi.

Hämeenkyrönväylä on osa Pirkanmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen valtatie 3- parannushanketta, jossa tavoitellaan valtatie 3:n laatutason yhtenäistämistä Tampereelta Vaasaan ulottuvalla tienosuudella (Pirkanmaan ELY-keskus 2015, s. 1). Väylä on 65 miljoonan euron kustannuksiltaan hankkeen suurin toimenpide (Väylävirasto, i.a.-b). Uusi noin kymmenen kilometriä pitkä keskikaiteellinen nelikaistainen tie kulkee eri linjauksella kuin nykyinen valtatie 3. Väylä on ollut paikkakunnalla puheenaihe jo kymmeniä vuosia ja sen tuloon on varauduttu muun muassa maankäytön varauksilla. Väylähanke on herättänyt paikkakunnalla tunteita puolesta ja vastaan niin asukkaiden kuin elinkeinoelämän piirissä. Huolestuneet kommentit povaavat paikkakunnan elämän näivettyvän tieliikenteen ohittaessa paikkakunnan palvelut metsäsaarekkeessa olevaa pikatietä pitkin. Toiset näkevät väylän tuovan mahdollisuuksia nopeutuvien liikenneyhteyksien, uusien yritystonttien sekä asumisviihtyvyyden parantumisen myötä.

Väylän käyttöönotto on suunnitelmien mukaan loppuvuonna 2022. Opinnäytetyön tavoitteena on selvittää miten hämeenkyröläiset yritykset arvioivat väylän vaikuttavan niiden liiketoimintaan ja miten tielinjaus vaikuttaa paikalliseen elinkeinoelämään.

1.2 Toimeksiantajan esittely

Hämeenkyrön Yrittäjät ry on Hämeenkyrön kunnan alueella toimivien pk-yritysten etujärjestö ja se kuuluu paikallisyhdistyksenä maakunnan tason aluejärjestö Pirkanmaan Yrittäjät ry:hyn ja valtakunnallisella tasolla Suomen Yrittäjät ry:hyn. Suomen Yrittäjät ry:ssä on paikallisyhdistyksiä yhteensä 383 (Hämeenkyrön Yrittäjät 2021). Hämeenkyrön Yrittäjät ry on perustettu vuonna 2001.

Hämeenkyrön Yrittäjät ry:n verkkosivujen mukaan (2021) yhdistyksen tärkeimpänä tehtävänä on järjestää kunnassa toimiville yrityksille verkostoitumismahdollisuuksia. Yhdistys myös kehittää yhteistyötä kunnan toimijoiden sekä yrittäjien välillä sekä pyrkii vaikuttamaan Hämeenkyrön päätöksenteossa yritysmyönteisyyteen sekä hankintakäytäntöihin. Hämeenkyrön Yrittäjät ry on perustettu 76-vuotta sitten 1946 ja sillä on jäsenyrityksiä 190 kappaletta (I. Häkli, henkilökohtainen tiedonanto 29.3.2022). Häklin mukaan yrittäjäjärjestön hallitukseen kuuluu paikallisia yrittäjiä sekä Hämeenkyrön kunnan yrityspalveluiden edustaja.

2 OPINNÄYTETYÖN TOTEUTUS

Luvussa esitellään opinnäytetyön tutkimusongelma ja siitä johdetut kysymykset. Tutkimusasetelma sekä käytettävät menetelmät tuodaan myös esille. Luvussa kerrotaan lisäksi opinnäytetyön tutkimuksen hypoteeseista sekä avataan tutkimuksen rakenne.

2.1 Tutkimusongelma

Kanasen (2010, s. 18) mukaan tutkittavana olevaan ilmiöön liittyy aina ratkaistava ongelma. Ongelman ratkaisemisen avulla pyritään kehittämään yhteiskuntaa. Opinnäytetyön tutkimusongelmana on uuden tielinjauksen vaikutukset elinkeinoelämän kehittymiseen Hämeenkyrössä. Kanasen mukaan ongelmaan pyritään vastaamaan kysymysten avulla.

Tämän opinnäytetyön tutkimuksen kysymyksiä ovat:

- Mitkä tekijät ohjaavat elinkeinoelämän sijoittumista Hämeenkyrössä?
- Miten liikenneväylien kehitys vaikuttaa Hämeenkyrön elinkeinoelämään ja yritysten liiketoimintaan?
- Mitä kehittämis ehdotuksia tutkimuksen tuloksien perusteella voi tehdä?

Ongelman ratkaisemisen avulla pyritään tuottamaan toimeksiantaja Hämeenkyrön Yrittäjät ry:lle sekä muille paikallisille toimijoille tietoa uuden tielinjauksen vaikutuksista elinkeinoelämään.

2.2 Tutkimusasetelma

Opinnäytetyön tutkimusstrategiana on tapaustutkimus (Ojasalo ym., 2015, s. 52). Ojasalon ym. (s. 53) mukaan tapaustutkimuksessa kohteita on usein vain yksi ja pyrkimyksenä on ymmärtää syvällisesti kehittämistyön kohdetta sekä tuottaa kehittämis ehdotuksia. Tämän opinnäytetyön tapaustutkimuksessa selvitettävänä ilmiönä on Hämeenkyrönväylä ja sen elinkeinovaikutukset. Tutkimuksen teoreettisessa viitekehyksessä on elinkeinoelämän sijoittuminen ja liikenneväylien muodostuminen. Tarkempi kehys on Hämeenkyrön paikalliset elinkeinoelämän olosuhteet ja Hämeenkyrönväylän vaikutukset olosuhteisiin. Ojasalon ym. (s. 55) mukaan tapaustutkimuksessa tyypillistä on eri menetelmien monipuolinen käyttö syvällisen kuvan saamiseksi kohteesta. Opinnäytetyön tutkimuksessa eri menetelmiä käytetään laajasti.

Tutkimus on osittain teoreettinen tutkimus. Teoreettisessa osuudessa käsitellään aiempia tutkimuksia ja teorioita sekä verrataan niitä paikallisiin olosuhteisiin. Tutkimuksessa on myös faktapohjaista tietoa esimerkiksi lakiin ja tilastoihin pohjautuen. Tutkimus on osittain myös empiirinen. Tutkimuksessa käytetään kvantitatiivisen tutkimuksen menetelmiä kyselytutkimuksen muodossa ja kvalitatiivisen tutkimuksen menetelmiä sähköpostihaastattelujen muodossa. Eri menetelmiä käyttämällä saadaan kattava käsitys väylän vaikutuksista. Saatujen tietojen avulla esitetään johtopäätöksiä ilmiöstä sekä kehittämisehdotuksia.

2.3 Hypoteesit

Teorian pohjalta tehdään hypoteeseja eli väittämiä ja oletuksia, joita myöhemmällä tutkimuksella testataan (Ojasalo ym., 2015, s. 104). Ennen tutkimuksen aloittamista oletuksena on, että teorian kautta löytyisi perusteet taajamien kehittymiselle tiettyihin sijainteihin. Oletuksena on löytää myös tietoa niistä tekijöistä, jotka ovat vaikuttaneet elinkeinoelämän sijoittumiseen Hämeenkyrössä. Ensimmäinen hypoteesi on Hämeenkyrönväylän arvioitujen vaikutusten jakaantuminen vastaajissa voimakkaasti: toiset yritykset arvioivat vaikutukset merkittäviksi, mutta toiset eivät koe väylän vaikuttavan mitenkään. Toisena oletuksena kyselytutkimukseen vastaavat todennäköisemmin väylän vaikutuksia kokevat, kuin ne, jotka eivät koe. Kolmantena hypoteesina on vastaajayrityksen sijoittumisen vaikutus kyselyn tuloksiin. Oletuksena vastaaja kokee väylän todennäköisemmin vaikuttavan yrityksen liiketoimintaan sekä kunnan kilpailukykyyn heikentävänä, mikäli vastaajan yritys on sijoittuneena kirkonkylän taajamaan. Esitettyjä hypoteeseja pyritään testaamaan kyselytutkimuksen avulla.

2.4 Opinnäytetyön rakenne

Tutkimustyön ensimmäinen osa on teoreettinen tutkimus. Teoreettisessa tutkimuksessa tutkimusongelmaa lähestytään aiempaa tutkimuskirjallisuutta tarkastelemalla (Jyväskylän Yliopisto, 2015). Ensimmäisessä osassa selvitetään, miten elinkeinoelämä on järjestynyt alueellisesti ja mitkä tekijät vaikuttavat alueiden kilpailukykyyn, liikenneväylien muodostumiseen sekä yritystoiminnan sijaintipäätöksiin. Teorian avulla pyritään löytämään aiempien tutkimusten sekä kirjallisuuden avulla selityksiä elinkeinoelämän toimintojen sijoittumiselle ja miten liikennejärjestelmät vaikuttavat elinkeinoelämän kehittymiseen. Teoriatutkimuksessa selvitetään myös hämeenkyröläisen yritystoiminnan tunnuslukuja, yritysten sijoittumista kunnan alueella sekä elinkeinoelämän kehittymistä paikkakunnalla. Tarkastelun kohteeksi otetaan myös

Hämeenkyrönväylän taustat ja hankkeen vaikutukset. Teorian tarkastelun kautta esitellään Hämeenkyrön elinkeinoelämän paikalliset olosuhteet sekä väylän olosuhteet. Teoreettisen tutkimuksen tavoitteena on löytää perusteet kyselytutkimuksen ja haastattelujen taustaksi.

Tutkimuksen toinen osa on empiirinen tutkimus. Kvantitatiivisessa eli määrällisessä tutkimuksessa menetelmänä on lukujen ja niiden välisten suhteiden käsittely (Kananen, 2010, s. 37). Määrällinen tutkimus mahdollistaa ilmiön yleistämisen sillä määrällisessä tutkimuksessa tutkimusobjekteja on paljon (s. 38). Tutkimustyön toisessa osassa selvitetään kvantitatiivisin tutkimusmenetelmin tulevan tielinjauksien arvioituja vaikutuksia yritysten liiketoimintaan. Lisäksi selvitetään yrittäjien ajatuksia väylän vaikutuksista paikkakunnan kilpailukykyyn ja yritysten tarpeita kunnan ja yrittäjäjärjestön toimille. Aineistonkeruumenetelmänä toimii Hämeenkyrön Yrittäjät Ry:n jäsenyrityksille kohdistettava kyselytutkimus. Menetelmän avulla teoriasta saatuja havaintoja voidaan testata ja selvittää yrityksiltä todellisuudessa kokevatko he väylällä olevan vaikutuksia niiden asiakasvirtoihin, liiketoimintaan ylipäätään sekä kunnan kilpailukykyyn. Kyselytutkimuksen avulla pyritään myös ennustamaan paikkakunnan elinkeinoelämän toimintaympäristön ja yritystoiminnan tulevia muutoksia.

Kvalitatiivisen eli laadullisen tutkimuksen tavoite on auttaa ymmärtämään mistä ilmiössä on kyse (Kananen, 2010, s. 37). Kyselytutkimuksen tueksi tehdään kvalitatiiviseen tutkimusmenetelmän haastattelut asiantuntijoille. Tiedonkeruumenetelmäksi on valittu sähköpostihaastattelu avoimilla kysymyksillä. Tiedonkeruutavalla saadaan riittävä lisätieto teoreettisen tutkimuksen sekä kyselytutkimuksen tueksi. Laajempaa henkilökohtaista teemahaastattelua ei sen takia ole otettu menetelmäksi. Asiantuntijoiksi on valittu Hämeenkyrön kunnan edustaja, Pirkanmaan Osuuskaupan edustaja sekä Hämeenkyrön Yrittäjät ry:n puheenjohtaja. Valitut kolme tahoa eivät ole kyselytutkimukseen vastaajia. Tahoilla on oleellinen asema elinkeinoelämän kehittymisen kannalta paikkakunnalla ja heidän näkökulmansa on myös tutkimuksen kannalta tärkeä. Haastatteluilla pyritään saamaan tietoa asiantuntijoiden arvioista väylän vaikutuksista. Asiantuntijoiden arvioita verrataan teoreettisen tutkimuksen ja kyselytutkimuksen tuloksiin.

Kolmannessa osassa kyselytutkimuksen sekä haastatteluiden tulokset analysoidaan ja tuloksia verrataan aiheeseen liittyviin teorioihin. Teoriatutkimuksen, kyselytutkimuksen sekä haastattelujen kautta saatujen tietojen avulla pyritään tekemään johtopäätöksiä Hämeenkyrönväylän vaikutuksista hämeenkyröläisten yritysten liiketoimintaan ja paikkakunnan elinkeinoelämän kehittymiseen. Tuloksien kautta testataan myös hypoteesien paikkansapitävyyttä.

3 ELINKEINOELÄMÄN KEHITTYMINEN

Teoriassa tutustutaan alueellisen suunnittelun sekä kaupunkien ja taajamien muodostumisen perusteisiin. Tarkastelun kohteeksi otetaan myös alueiden vetovoimatekijät, maankäyttö sekä liikennejärjestelmien kehitys elinkeinoelämää ohjaavina tekijöinä. Esille tuodaan lisäksi yrityksen toimintaympäristön muuttumisesta ja riskeistä johtuvat haasteet liiketoiminnalle.

3.1 Alueellinen suunnittelu ja aluepolitiikka

Alueellisessa suunnittelussa tarkastellaan yhteiskunnan, alueiden ja yhdyskuntien menneisyyttä ja nykyistä hetkeä, sekä kehitetään tulevaisuutta (Jauhiainen & Niemenmaa, 2006, s. 21). Suunnittelun mittakaavan vaihtelee ja se voi kohdistua lähiympäristöön hyvin pienelle alueelle tai olla esimerkiksi valtion tai Euroopan mittakaavassa. Alueellinen suunnittelu koostuu strategioista, kaavoituksesta, aluepolitiikasta, kuntien elinkeinopolitiikasta sekä yksityisten tahojen toiminnasta (mts. 21).

Alueelliseen kehitykseen vaikuttaa suuresti julkisen sektorin harjoittama aluepolitiikka (Jauhiainen & Niemenmaa, 2006, s. 71). Aluepolitiikan pyrkimys on vaikuttaa kuntien, seutujen, maakuntien ja valtioiden taloudelliseen ja sosiaaliseen kehitykseen. Suomessa aluepolitiikan juuret 1800-luvulla, kun Suomi oli osa Venäjää. Suomalaisilla oli tarve erottua Venäjästä ja sen takia tietoa Suomen elinoloista kerättiin. Eroja venäläisiin elinoloihin tuotiin sitten esiin kansainvälisesti (mts. 75). Elinkeinojen siirtyminen maataloudesta kaupunkeihin teollisuuteen ja palveluihin sekä esimerkiksi sodassa menetettyjen alueiden väestön asuttaminen ovat olleet myös aluepolitiikan alkuja Suomessa. Myöhemmin aluepolitiikka Suomessa vakiintui. Esimerkiksi julkisen sektorin työpaikkojen suurella lisäyksellä tietyille alueille 1980-luvulla haettiin aluepoliittisesti alueellista tasavertaisuutta (mts. 74, 79 ja 93).

Euroopan Unioniin liittymisen jälkeen Suomi luopui kansallisiin seikkoihin perustuvasta aluepolitiikasta ja siirryttiin eurooppalaisiin käytäntöihin. Euroopan Unionin aluepolitiikassa keskeisenä keinona ovat olleet erilaiset rahastot, joilla on tuettu erilaisia sektoreita ja kehitetty alueita (mts. 123). Jauhiaisen ja Niemenmaan mukaan Euroopan Unioniin liittymisen jälkeen suomessa harjoitettava aluepolitiikka on muuttunut hierarkkisesta ja jäykästä tuloksiin perustuvaan. Valtaa on myös jaettu eri ministeriöille.

Aluepolitiikan avulla valtio ja kunnat pyrkivät sekä tasoittamaan alue-eroja että edistämään alueiden kehitystä. Julkisilla investoinneilla pyritään vaikuttamaan työpaikkojen syntyyn, kotitalouksien hyvinvointiin sekä yritysten mahdollisuuksiin toimia alueella. Esimerkiksi liikenneverkkoa parantamalla voidaan parantaa alueen saavutettavuutta ja sitä kautta kilpailukykyä (Laakso & Loikkanen, 2004, s. 427).

Porterin (2008, s. 27) mukaan talouden kehittäminen on muuttumassa julkisen sektorin päätöksillään ohjaamasta aluepolitiikasta yhteistyönä tehtäväksi prosessiksi. Prosessissa julkinen sektori yhdessä yritysten, oppilaitosten ja instituutioiden kehittäisivät talouden kilpailukykyä yhteistyössä.

3.2 Kaupunki, kunta ja taajama

Kaupunki tai taajama on alue, jonka väestötiheys suhteutettuna pinta-alaan on merkittävästi suurempi kuin sitä ympäröivällä alueella (Laakso & Loikkanen, 2004, s. 23). Monissa Suomen kunnissa on myös kaupunkimaisia taajamia, vaikka kunnan kokonaisväkiluku ei olisi-kaan puhekielen mielessä kaupunkitasoa (mts. 25). Laakson ja Loikkasen (mts. 17) mukaan kaupunkien olemassaolo perustuu erikoistumisen tarpeelle. Kaupunkeja ei tarvitsisi olla, mikäli kaikki ihmiset olisivat omavaraisia ja omavaraisuudessa yhtä tehokkaita. Kenenkään ei tarvitsisi käydä kauppaa toisten tuottamilla hyödykkeillä ja kaikilla olisi niitä yhtä paljon ja tehokkaasti tuotettuina. Yritystoiminnan voidaan siis katsoa synnyttävän kaupunkeja. Laakso ja Loikkanen (mts. 69) ovat luetelleet kolme tekijää, jotka perustelevat kaupunkien kasvun ja olemassaolon:

- alueiden absoluuttiset ja suhteelliset edut
- tuotannon mittakaavaedut
- kasautumisen edut

Absoluuttiset ja suhteelliset edut tarkoittavat alueiden etuja tietyn hyödykkeen valmistuksessa. Erot alueiden välillä voivat perustua esimerkiksi luonnonvaroihin, työvoiman määrään tai tuotantoteknologiaan (Laakso & Loikkanen, 2004, s. 69). Jos alueella pysytään tuottamaan sama määrä samaa tuotetta halvemmalla kuin muualla, alueella on absoluuttinen etu. Suhteellinen etu voi tulla siitä, että heikommalla alueella saatetaan pystyä tuottamaan vaihtoehtohyödyke matalammin kustannuksin, vaikka päätuotteen kustannukset ovatkin siellä

kalliimmat. Laakson ja Loikkasen (mts. 70) mukaan absoluuttiset ja suhteelliset edut alueiden välillä ajavat alueiden erikoistumiseen, ja sitä kautta edesauttavat kaupankäynnin syntymistä. Kaikkien alueiden ei ole kustannustehokasta tuottaa kaikkia hyödykkeitä omalla alueellaan.

Tuotannon mittakaavaetuja saavutetaan Laakson ja Loikkasen (2004, s. 71) mukaan silloin kun yrityksen kokoa ja tuotannon määrää kasvattamalla yksikkökustannukset alenevat. Mittakaavaetuja voidaan tuotannon lisäksi hakea esimerkiksi kuljetuksen, alihankinnan, markkinoinnin tai hallinnon saralla keskittämällä näitä toimia suurempiin yksiköihin. Mittakaavaetujen hyödyntäminen on Laakson ja Loikkasen (mts. 72) mukaan johtanut myös yhdyskuntien muodostumiseen. Suurien tehtaiden ympärille on muodostunut kaupunkeja. Kappaleessa 3.7 on käsitelty mittakaavaetuja suhteessa yrityksen markkina-alueeseen.

Tuottavuus- ja synergiaeduista syntyy agglomeraatio eli kasautumisetuja, jotka sijaintietujen lisäksi edesauttavat työpaikkakeskittymien muodostumista (Tulikoura ym., 2013, s. 3). Agglomeraatiosta syntyy etu, kun yritykset sijoittuvat lähelle toisiaan. Laakson ja Moilasen (2011, s. 12) mukaan tuotantoyritykset kokevat muita helpommin kasautumisetuja. Tuotantoyritykset voivat harjoittaa tuotantoa matalammilla kustannuksilla lähekkäin sijoittumalla. Ne ovat samoilla tuotantopanoksien markkinoilla ja hyötyvät kilpailijoiden läheisyydestä koska käyttävät samoja alihankkijoita (Laakso & Moilanen, 2011, s. 12). Keskittymien syntymiseen vaikuttavat myös urbanisaatioedut. Suuri kaupunkialue mahdollistaa suuremman markkina-alueen ja se taas mahdollistaa yritysten erikoistumisen (Laakso & Moilanen, 2011, s. 13). Urbanisaation aikaansaama suuri markkina-alue mahdollistaa lisäksi lokalisaatioetuja. Samalta markkina-alueelta löytyy erikoistunutta osaamista ja työvoimaa paremmin kuin pieneltä kaupunkialueelta. Kasautuminen aiheuttaa yritysten kilpailua, mutta tutkimusten mukaan kilpailu taas suuremmassa kuvassa edistää kasvua sekä yritysten toiminnan tehokkuutta (Nallari & Griffith, 2013, s. 2).

Klustereita voi syntyä, kun keskittymisen kautta tietyt toimialaryhmät kasautuvat lähelle toisiaan (Tulikoura ym., 2013, s. 4). Klusteriverkosto ja sen tuoma yhteistyö on enemmän kuin agglomeraatioetu tai alihankintayhteistyö. Klusterissa yritykset vaihtavat keskenään osaamista, ideoita ja informaatiota yhteistyössä tasavertaisina toimijoina kilpailukykyä parantaakseen. Klusteriverkostossa yritysten ei tarvitse välttämättä sijoittua maantieteellisesti lähelle toisiaan, vaan verkosto voi olla myös seudullinen tai jopa globaali (mts. 5). Klustereita tutkineen Porterin (2008, s. 9) mukaan hyöty yritysklusterista ei tule yhden yrityksen tuotteesta tai

menestyksestä, vaan toimialojen ja tuotteiden synergiasta. Porterin johtopäätösten (s. 9) mukaan klusterit:

- kasvattavat tuottavuutta ja tehokkuutta
- kiihdyttävät ja mahdollistavat innovaatioita
- helpottavat kaupallistamista ja uusien liiketoimintojen muodostumista

3.3 Alueelliset vetovoimatekijät

Laakson ja Moilasen (2011, s. 4) mukaan aluekehityksen vaikuttamista tärkeimpiä on yritystoiminnan sijoittuminen, joka perustuu ensisijaisesti liiketoiminnan lainalaisuuksiin. Alueiden kehitykseen liittyy oleellisesti myös niiden vetovoimatekijät. Timo Aro on tutkinut kaupunkien ja alueiden vetovoimatekijöitä. Aro on jakanut ne pehmeisiin ja koviin vetovoimatekijöihin (Aro, 2016, s. 5). Aron mukaan alueen menestys tai menestymättömyys perustuu aina kasvuun. Vetovoimaan vaikuttavat lisäksi sen identiteetti, sijainti, maine sekä tuntemattomat villit kortit. Aro luettelee alueiden kovien vetovoimatekijöiden koostuvan muun muassa paikallisen talouden kehityksestä ja yritysilmapiiristä elinkeinopolitiikka mukaan lukien. Näiden lisäksi työllisyys ja työpaikkakehitys, koulutustarjonta, veturiyritykset ja niiden verkostot sekä alueen investoinnit vaikuttavat. Aron mukaan (s. 14) pehmeät vetovoimatekijät liittyvät enemmän alueen pitovaikutuksiin eli siihen, miten alueella viihdytään sinne saapumisen jälkeen. Pehmeissä vetovoimatekijöissä korostuvat Aron mukaan alueen tapahtumat, elämykset, luonto, kulttuuri sekä alueen tarina ja yleinen tunnelma.

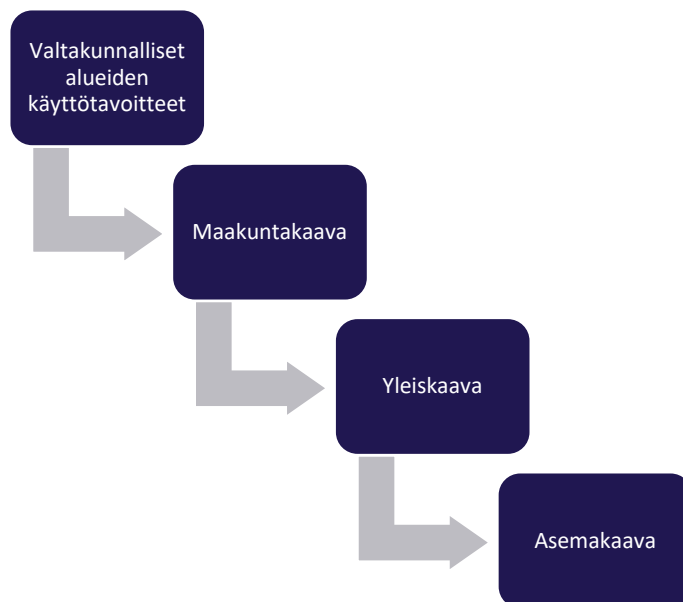
Sijaintitekijät ovat tärkeä osa vetovoimaa. Toimivat liikenneyhteydet ja saavutettavuus sisäisesti sekä ulkoisesti korostavat Aron (2016, s. 12) mukaan kaupunkien sijainnista koituvaa etua tai haittaa. Aro mainitsee työmarkkina-alueiden välisen liikkumisen lisääntyvän. Ylärajana sille on 45–60 minuutin aikaetäisyys tai 100 kilometrin matka. Aron mukaan tulevaisuudessa asemanseudut sekä kantakaupungit ja liikenneväylien varret tulevat olemaan kasvukeskittymiä.

Aro mainitsee alueen mainetekijöiden olevan yksi vetovoiman tunnusmerkki (Aro, 2016, s. 28). Alueen tulee pystyä herättämään jonkinlaista tunteita ja sillä kuuluisi olla oma identiteetti, jotta se jäisi mieleen ja erottuisi. Identiteetin kautta alueeseen myös sitoudutaan ja se luo yhteenkuuluvuuden sekä samaistumisen tunnetta (mts. 33). Aron mukaan vetovoimatekijöihin

kuuluvat lisäksi villit kortit. Villit kortit ovat tekijöitä, joita ei osata hyödyntää, koska niitä ei huomata tai niitä ei osata ennakoida.

3.4 Maankäytön suunnittelu

Maankäyttöä säätelee ylimpänä kansallinen maankäyttö- ja rakennuslaki. Kaavoitusta ei ole valtakunnantasolla, mutta valtioneuvoston tavoitteet ohjaavat kaavoitusta ja ne on otettava huomioon. Kuviossa 1 havainnollistettu kaavoituksen suunnittelujärjestelmä on hierarkkinen ja siksi yleispiirteisempi maakuntakaava ohjaa yleiskaavaa ja yleiskaava asemakaavaa (Jauhiainen & Niemenmaa, 2006, s. 241–242).



Kuvio 1. Kaavoituksen hierarkia (Jauhiainen & Niemenmaa, 2006).

Maakuntakaava määrittää ensisijaisesti perusratkaisut alueidenkäyttökysymyksiin. Maakuntakaava on keskeinen ohje sekä lähtö- ja tausta-aineisto laadittaessa kuntatasoisia yleiskaavaa, asemakaavaa tai muita suunnitelmia. (Jauhiainen & Niemenmaa, 2006, s. 213). Maakuntaliitto huolehtii kaavan laatimisesta ja maakuntavaltuusto hyväksyy kaavan. Maakuntakaavassa selvitetään kattavasti maakunnan olot sekä kaavan vaikutukset muun muassa yhdyskuntarakenteisiin. Maakuntakaava on oikeusvaikutteinen silloin kun yleiskaavan tai asemakaavan muutos vaikuttaa siihen (mts. 213). Yritystoiminnan kannalta maakuntakaavan pyrkimyksenä on suunnata elinkeinoelämän ja työpaikkojen painopistettä vetovoimaisille ja maakunnan kasvun sekä kilpailukyvyn kannalta oleellisille alueille (Pirkanmaan Liitto, 2014, s. 91).

Yleispiirteistä kunnan alueen maankäytön suunnitelmaa kutsutaan yleiskaavaksi (Jauhiainen & Niemenmaa, 2006, s. 244). Kunta vastaa yleiskaavan laatimisesta ja kunnanvaltuusto hyväksyy sen. Yleiskaavassa otetaan huomioon muun muassa yhdyskuntarakenteen toimivuus, asumisen tarpeet ja liikenteen tarpeet, elinkeinoelämän tarpeet ja ympäristöasiat sekä rakennetun että rakentamattoman ympäristön osalta. Yleiskaavan tarkoitus on yhdyskunnan toimintojen sijoittaminen ja niiden välisten yhteyksien järjestäminen (mts. 244).

Konkreettinen alueen tuleva käyttö määritellään kunnan laatimassa asemakaavassa (Jauhiainen & Niemenmaa, 2006, s. 247). Asemakaava voi koskea kokonaista asuntoaluetta ja sen eri osia tai pienempää aluetta. Asemakaava määrittelee konkreettisesti sen mitä alueelle saa rakentaa sekä mihin ja millä tavalla ja mitä pitää säilyttää. Asemakaavan tarkoituksena on muun muassa luoda edellytyksiä elinympäristön turvallisuudelle ja viihtyvyydelle, palvelujen saatavuudelle sekä liikenteen järjestämiselle (mts. 248).

Kunnat vaikuttavat kaavoituksen kautta yritystonttien tarjontaan ja hintaan (Heinonen, 2013, s. 54). Pirkanmaan maakuntakaavan sekä Hämeenkyrön kunnan yleiskaavan ja asemakaavan sisällöstä ja vaikutuksista väylähankkeeseen ja elinkeinoelämään on tarkemmin opinnäytetyön luvussa 4.5.

3.5 Liikennejärjestelmät kehityksen ohjaajina

Valtioneuvoston liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (2021, s. 8) todetaan liikennejärjestelmän kehittämisen olevan olennaista muun muassa ”alueiden käytön, alueiden kehittämisen, elinkeinoelämän kilpailukyvyyn, ilmastonmuutoksen torjunnan, kansalaisten hyvän arjen sekä huoltovarmuuden kannalta”. Globaalit ilmiöt kuten kaupungistuminen, väestön ikääntyminen ja palveluistuminen vaikuttavat liikennejärjestelmien kehittämiseen. Globalisaatio itsessään muuttaa myös yhteiskuntaa ja liikenteen kysyntää (mts. 17). Elinkeinotoiminnan odotetaan keskittyvän palvelualan kasvaessa ja kaupunkien kasvaessa sisäänpäin. Väestö ja työpaikat keskittyvät yhä enemmän keskustoihin, reunavyöhykkeille ja joukkoliikennevyöhykkeille. Työmatkojen odotetaan pitenevän etenkin maaseudun osalta ja suunnitelman strategisissa linjauksissa todetaan kehittämisen pyrkivän kasvattamaan alle tunnin matka-ajan päässä maakuntakeskuksesta olevien ihmisten määrää. (mts. 18 ja 35). Toisena strategian kohtana on alueiden välinen saavutettavuus työssäkäyntiä sekä elinkeinoelämän tarpeita varten.

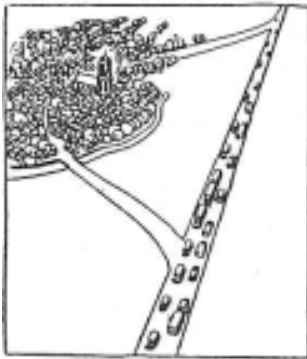
Suomen maanteiden pääväylät on määritetty Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella (Väylävirasto, i.a.-a). Pääväylien tehtävä on yhdistää valtakunnan suurimmat keskukset ja risteyskohdat. Pääväylien tarkoitus on palvella erityisesti elinkeinoelämän tavarakuljetuksia, sekä pitkien etäisyyksien työmatkaliikennettä (mt.).

Laakso ja Loikkanen (2004, s. 356) ovat todenneet liikenneväylien rakentamisen vievän pois mahdollisuuden kyseisten maa-alueiden muulle käytölle. Liikenneväylien rakentaminen saat-
taa myös jakaa yhdyskuntia sosiaalisesti ja maantieteellisesti. Toisaalta taas juuri liikennejär-
jestelmien rakentaminen ja kehittäminen avaa mahdollisuuksia yritys ja työpaikkakeskitty-
mien kehittymiselle ja yritysten erikoistumiselle (mts. 358). Keskittymissä kasautumisedut ja
sijaintiedut kasvavat, kustannukset pienentyvät ja työvoiman liikkumisen mahdollisuudet pa-
ranevat.

Taajamien saavutettavuus on muuttunut vuosikymmenien aikana eri tekijöiden kautta. Laak-
son ja Loikkasen mukaan (2004, s. 304–305) Suomen aluerakenteeseen vaikutti 1900-luvun
jälkimmäisellä puoliskolla suuresti tieverkon kehitys ja autoistuminen. Laakso ja Loikkanen
toteavat monien pikkukaupunkien ja maaseudun taajamien kasvaneen voimakkaasti tuolloin
niiden saavutettavuus parantuessa. Kukkosen (2015, s. 109) mukaan suomalaiset maaseutu-
taajamat ovat perusrakenteeltaan olleet melko samanlaisia: niillä on ensin yksi keskipiste,
josta rakennettu alue on sitten laajentunut keskustasta ulospäin rakennuskanta harventuen.
Rönkkö mainitsee (2015, s. 26) että monessa tapauksessa taajamaan rakennettu ohitustie
on muuttanut taajaman keskipistettä, ja liikenne on siirtynyt kokonaan pois keskustasta.
Rönkkö mainitsee maaseututaajamien painopisteiden siirtymisen jatkuneen muun muassa
vähittäiskaupan siirtyessä isompiin yksiköihin. Maaseututaajamien keskustoja suunnitellaan
yhä enemmän ensisijaisesti henkilöautoilijan sujuvaa liikkumista silmällä pitäen muun mu-
assa siten että parkkipaikkoja on paljon ja ne ovat lähellä kauppia (mts. 27).

Kukkonen (2015, s. 109) mainitsee keskustojen kauppapaikojen liikkuneen aikojen kuluessa
erityisesti päätieverkon muutoksien takia. 1960-luvulta alkaen keskustojen eli keskipisteiden
kautta kulkeneet tiet linjattiin ohiajoteiksi ja uusiin risteyskohtiin muodostui uusia keskustoja.
Kukkosen (s. 109) mukaan ohiajoteiden määrät kasvoivat myös seuraavina vuosikymmeninä
ja samalla keskustat näivettyivät entisestään. Seppo Lampinen on väitöskirjassaan (2015, s.
363) tuonut esille Tanskassa vuonna 1951 julkaistun kuvasarjan (kuva 1), joka ennakoii hyvin
liikennejärjestelmien myöhempiä muutoksia kaupunkiseutuihin. Kuvasarjan esittämä kehitys
on ollut havaittavissa myös Hämeenkyrön taajamien historiassa. Havainnollistettu kehitys on

mahdollista tapahtua Hämeenkyrönväylän vaikutuksena myös tulevaisuudessa pitkällä aikajänteellä.



V. 1930 »...nuoren, tarmokkaan pormestariimme ansiosta on kaupunkimme sietämätön liikennetungos vihdoinkin saatu ratkaistuksi ohikulkutien avulla.»



V. 1935 »... pormestariimme aloitteesta olemme myös saaneet uuden tien varteen ammattikoulun, postilaitettaan, hotellin ja kaksi ajamukaista bensiiniasemaa.»



V. 1940 »... pormestariimme on meidän myös kiittäminen siitä, että kaupungilla nyt on 'Pormestarin puisto' ja 'Eteläinen esikaupunki' teollisuusalueineen.»



V. 1950 »... alati kasvavan liikenteen aiheuttama kestämätön tilanne vaatii meidän mielestämme nuorempaa ja tarmokkaampaa pormestaria.»

Dansk Vejsidsskrift nr 7/1951.

Kuva 1. Liikennejärjestelmän vaikutus taajamarakenteen kehitykseen (Lampinen, 2015, s. 364; alkuperäinen kuva: Dansk Vejsidsskrift nr 7/1951).

Kukkonen (2015, s. 109) toteaa tällä hetkellä olevan syntymässä vahvimpien liikennevirtojen varteen seuraavia keskustoja. Aarrevaaran ja Rönkön mukaan (2015, s. 12) 2010-luvulla tyyppillinen ongelma taajamissa on nimenomaan valtateiden varsien palvelukeskittymien irrallisuus muusta yhdyskuntarakenteesta. Valtateiden varsien keskittymät eivät sijaitse siellä missä ihmiset. Lampisen (2015, s. 86) mukaan kaupungit ovat muuttumassa entistä moninapaisemmiksi ja sen takia hyvän saavutettavuuden rooli on korostumassa. Lampinen toteaa myös kaupunkiseudun ja maaseudun välisen epäselvä reunavyöhykkeen olevan muodostumassa.

3.6 Kuntien elinkeinopolitiikan vaikutus yritysten toimintaan.

Kuntien elinkeinopolitiikka tarkoittaa kaikkia niitä toimenpiteitä, joilla kunnat pyrkivät vaikuttamaan elinkeinojen kehittymiseen ja sitä kautta verotulojen kasvuun (Linnamaa, 2004, s. 73). Tarkoitus on saada kuntaan uusia työpaikkoja ja yrityksiä, säilyttää nykyiset ja monipuolistaa elinkeinorakennetta. Linnamaa (s. 73) toteaa aluepolitiikan olevan kuntien elinkeinopolitiikan yksi rahallisten resurssien lähde, kun taas aluepolitiikan näkökulmasta elinkeinopolitiikka edistää aluepoliittisia elinkeinoelämään edistämisen tavoitteita.

Linnamaan mukaan (2004, s. 123) kilpailukyvyn kehittämiseen tähtäävissä elinkeinopolitiittisista toiminnoista perinteisintä ja tyypillisintä on yrityksiin kohdistuva toiminta. Yleensä kilpailukykyä pyritään luomaan kaupunkiseudun vahvuusalueilla. Linnamaa huomauttaa olevan tärkeää tunnistaa lisäksi uusia nousevia toimialoja ja panostaa ennalta myös niihin (mts. 123).

Elinkeinopolitiikan keinoja ovat (Tall, ym., 2016, s. 19):

- luoda kaavoituksen ja kunnallistekniikan kautta edellytyksiä elinkeinoelämälle
- toimitiloja, lainoja, takauksia ja avustuksia hoitamalla tukea yritysten ja yrittäjien toimintaa
- toteuttaa yrityksiä ja yrittäjiä koskevia toimenpiteitä kuten koulutuksia, selvityksiä, tapahtumia ja kehittämishankkeita

Kuntien elinkeinopolitiikan suuret linjaukset tehdään kunnan poliittisella päätöksenteolla lautakunnissa, hallituksissa ja valtuustoissa (Heinonen, 2013, s. 58). Heinosen (s. 212) tutkimuksen mukaan kuntien yritysilmapiirin muodostumisessa ratkaisevassa asemassa on ylimmän päätöksentekotason (valtuusto) asenne yritysten toimintaympäristön kehittämiseen. Yritysilmapiirillä tarkoitetaan Heinosen mukaan (s. 55) julkishallinnon vaikutusta yritysten toimintaedellytyksiin.

Kuntien yrityspalvelut tuotetaan joko suoraan kuntien toimesta tai niiden omistamien organisaatioiden toimesta (Kuntaliitto, 2020). Kunnat ovat organisoineet yrityspalveluitaan myös seudullisiin kehittämissyhtiöihin. Seudullisia kehittämissyhtiöitä on Suomessa yli 50 kappaletta.

3.7 Yritysten sijoittuminen ja saavutettavuus osana kilpailukykyä

Mannilan (2020, s. 7) mukaan parhaat paikat yritystoiminnalle ovat olleet kysynnän ja tarjonnan lain mukaisesti haluttuja ja kilpailtuja. Kysynnän vuoksi niiden hintataso on ollut myös korkea. Tästä johtuen aloittavat yrittäjät eivät usein ole voineet sijoittua haluamallaan tavalla. Mannila (s. 9) toteaa, että Keskuskauppakamarin (2000) julkaiseman selvityksen perusteella voidaan todeta kolme tärkeintä asiaa, jotka vaikuttavat yrityksen sijaintipaikan valintaan: onko alue kasvukeskus, onko liikenneyhteydet hyvät ja onko sopivaa työvoimaa saatavilla. Hämeenniemen (2019, s. 83) tutkimuksen perusteella yrittäjät taas kokivat sijoittumisensa kannalta kolmeksi merkityksellisimmiksi tekijöiksi tietoliikenneyhteydet, tilojen toimivuuden ja yrittäjämysteisyyden.

Keskuskauppakamarin selvityksen ja Hämeenniemen tutkimuksen välissä on aikaa miltei kaksi vuosikymmentä. On mahdollista, että yhteiskunnan ja yritystoiminnan kehittymisellä on vaikutusta tuloksiin. Työ tai ansaintamuodot eivät usein ole enää sidottua fyysiseen toimipisteeseen, joten tietoliikenneyhteydet ovat usein jo tärkeämmät kuin liikenneyhteydet. Hämeenniemi (s. 84–85) toteaa myös, että tilojen merkitys koettiin isommaksi yrityskoon noustessa pienyrittäjyydestä. Samoin koettiin yrittäjämysteisyys eli elinkeinopolitiikan onnistuminen yritysten näkökulmasta. Sopivan ja osaavan työvoiman saatavuus oli tärkeimpien tekijöiden joukossa myös Hämeenniemen tutkimuksessa. Laakson ja Moilasen mukaan (2011, s. 19) yritykset voivat joutua kompensoimaan sen huonosta sijainnista johtuvaa työvoiman huonoa saatavuutta korkeimmilla palkoilla ja päinvastoin.

Laakson ja Loikkasen (2004, s. 81) tutkimuksen mukaan markkinaprosessit ja julkisen vallan toimet ovat yrityksen sijoittumisen taustalla olevat merkitsevät tekijät. Julkinen sektori voi vaikuttaa erilaisin kannustein tai rajoittein yrityksen valintoihin, joilla yritys päättää sen liiketoimintaan parhaiten sopivan sijoittumisalueen (mts. 81). Laakson ja Loikkasen (s. 78–79) mukaan yrityksen optimisijaintiin vaikuttavat merkittävästi myös yrityksen toimialan vaatimukset. Yrityksen sijaintipaikka on edullisin sille silloin kun siellä voidaan tuottaa tavoiteltu tuotannon määrä ja kuljettaa se asiakkaille halvemmalla kuin muualla. Laakso ja Loikkanen ovat jakaneet yrityksen pelkistetysti kahteen sen mukaan, miten ne ovat kustannuksiltaan suuntautuneet. Tuotantokustannuksiin suuntautuneilla aloilla (esim. tekstiiliteollisuus) kuljetuksen osuus kokonaiskustannuksista on pieni mutta ala voi olla riippuvainen esimerkiksi työvoimasta. Kuljetuskustannuksiin suuntautuneilla yrityksillä kuljetukset muodostavat suuren osan kokonaiskustannuksista. Näistä yrityksistä voidaan erottaa toisistaan resurssi- ja

markkinasuuntautuneet yritykset. Laakso ja Loikkanen (mts. 79) kuvailevat resurssisuuntautuneiden yritysten kuten metsäteollisuuden sijaintivalinnassa raaka-aineiden saatavuuden olevan merkittävin tekijä. Teollisuus onkin historiassa kehittynyt vesistön kuljetusyhteyksien ja sähkövoiman äärelle. Markkinasuuntautuneilla yrityksillä lopputuotteen kuljetuskustannukset ovat suuret, joten yritysten on edullista sijoittua lähelle markkinoita. Laakson ja Loikkasen mukaan tämän takia useimmat palvelualat lasketaan markkinasuuntautuneiksi.

Laakson ja Loikkasen mukaan (2004, s. 96–97) asiakkaisiin suuntautuneiden yritysten kilpailukyvyn kannalta oleellista on etäisyys asiakkaista. Asiakkaalle aiheutuu kustannuksia etäisyydestä yritykseen ja se on otettava huomioon sijoittumisessa sekä hinnoittelussa. Laakso ja Loikkanen toteavat olevan erityisesti vähittäiskauppiaalle tärkeää sijoittua mahdollisimman monen potentiaalisen asiakkaan ulottuville sekä kilpailijoihin nähden oikein (mts. 160). Yrityksen toiminnasta riippuu se, onko etäisyydellä merkitystä fyysisessä mielessä tai vaikka viestinnällisessä mielessä. Verkkokauppaa ylläpitävän yrityksen tarvitsee olla eri tavalla saavutettavissa kuin vaikkapa kampaamon. Laakso ja Loikkanen (mts. 97) toteavat yleistyksenä, että mittakaavaetujen suuruus on suoraan verrannollinen yrityksen markkina-alueeseen. Esimerkiksi kauempana automatkan päässä sijaitsevat isommat kaupan yksiköt voivat myydä halvemmalla samoja tuotteita kuin pieni lähikauppa. Tämä kompensoi asiakkaan matkakustannuksia.

Laakso ja Loikkanen (mts. 100) toteavat liikennejärjestelmien muutoksen vaikuttavan matka- ja kuljetuskustannusten muodossa yritysten optimaalisiin markkina-alueisiin. Liikenneyhteyksiä parannettaessa matka- ja kuljetuskustannukset vähenevät ja samalla yritysten markkina-alue voi laajentua. Tämä johtaa yritysten ja kaupunkien lukumäärän vähentymiseen ja säilyvien kaupunkien kasvamiseen. Suuremmille yrityksille liikenneyhteyksien parantaminen voi laajentaa markkina-aluetta. Pienemmän toimijan markkina-alue voi taas pienentyä, koska nopeammat yhteydet keskuksiin lisäävät suurien yritysten saavutettavuutta.

Liikenneväylien rakentaminen tai parantaminen muuttaa yritysten saavutettavuutta ja vaikuttaa niiden halukkuuteen sijoittua alueelle (Laakso & Loikkanen, 2004, s. 365). Saavutettavuus ja toimivat liikenneyhteydet parantavat alueen ja kaupungin sijaintietua alueiden välisen kaupan ja työntekijöiden liikkumisen muodossa (Aro, 2016, s. 12). Liikenteen solmukohtiin ja asemien alueille keskittyy julkista sekä yksityistä toimintaa kuten yrityksiä. Aron mukaan kaupungit tulevat tiivistymään mutta samalla liikenneväylien varret kasvavat. Tämä avaa uusia mahdollisuuksia yritystoiminnalle. Tiivistyneeseen kaupunkiympäristöön ei kaikki yritykset

enää mahdu. Toisille yrityksille väylänvarsi on parempi sijaintipaikka kuin kaupunki. Metsäranta ym. (2019, s. 39) viittaavat Gibbonsin (2019) artikkeliin, jonka tutkimuksessa oli selvitetty ohitusteiden ja moottoritielaajennusten aikaansaaman matka-ajan muutoksen vaikutuksia yritystoimintaan. Tutkimuksen havaintojen mukaan määränpäiden välin liikennevirtojen parantaminen lisäsi yritysten määrää. Parantaminen ei kuitenkaan lisännyt työllisyyttä jo olemassa olevissa yrityksissä, joiden saavutettavuus parani. Tutkimuksessa ei tosin pystytty arvioimaan johtuiko vaikutus matka-ajan lyhenemisestä vai siitä että esimerkiksi työntekijöitä oli paremmin saatavilla (Metsäranta, ym., 2019, s. 39).

Yritykset ottavat huomioon sijaintia valitessaan myös kustannukset joihin kuntien harjoittaman elinkeinopolitiikka vaikuttaa (Laakso & Moilanen, 2011, s. 19). Kunnat voivat erilaisin kannustimin kuten edullisin tontein, työvoiman kouluttamispalveluin tai joustavalla byrokratialla houkutella yrityksiä juuri niiden alueelle. Kunta voi joskus haluta myös eroon tietyn tyyppisistä yrityksistä, mikäli toiminta aiheuttaa esimerkiksi paljon saasteita. (mts. 19). Kunnat ovat riippuvaisia yritysten ja työpaikkojen mukanaan tuomista verotuloista. Tämän takia yritykset kuten esimerkiksi isot tuotantoyritykset voivat kilpailuttaa kuntia ja niiden tarjoamia palveluita ennen sijoittumispäätöstä sekä vaatia myös etuja kunnilta. (Laakso & Loikkanen, 2004, s. 81)

3.8 Yrityksen toimintaympäristö ja riskit

Strategia on yrityksen toiminnan suuntaaja ja se sisältää ne periaatteet, joilla yritys aikoo menestyä ja erottua kilpailijoistaan (Viitala & Jylhä, 2014, s. 60). Pienyrityksillä strategia ei välttämättä ole kirjoitettu mihinkään vaan se on toimintatapa- ja ajatus. Isommissa yrityksissä strategia on kirjattu ja analysoitu liiketoimintamalli (mts. 60). Toimintaympäristön analysointi on Viitalan ja Jylhän mukaan (mts. 60) oleellinen osa strategista ajattelua. Yrityksen toimintaympäristö on aina muutoksessa ja on tiedettävä mitkä muutokset vaikuttavat yrityksen toimintaa ja millä tavalla. Toimintaympäristöä voidaan tarkastella mikro- ja makrotasoilla (mts. 44). Makrotasolla toimintaympäristö koostuu laajoista tekijöistä kuten yleisestä taloudellisesta tilanteesta Suomessa ja maailmalla sekä esimerkiksi lainsäädännöllisistä seikoista ja väestörakenteesta. Mikrotasolla tarkasteltaessa tekijöitä ovat esimerkiksi potentiaaliset asiakkaat ja kilpailijat. Mikrotasolle kuuluu myös tämän opinnäytetyön aiheena oleva Hämeenkyrönväylä. Uusi tielinjaus tulee luultavasti vaikuttamaan joidenkin yritysten toimintaan merkittävästi

esimerkiksi asiakasvirtojen vähentymisenä. Tämä voi johtaa strategian uudelleen tarkasteluun ja kenties koko liiketoimintamallin muuttamiseen.

Toivo Äijö (2008, s. 27) on todennut yritystoiminnan olevan jatkuva sopeutumisprosessi, jossa olennaista on sopeutuminen markkinoihin, kilpailijoihin ja ympäristöön. Äijön (s. 28) mukaan nykyhetkestä tai tulevaisuudesta on harvoin käytettävissä täsmällistä tietoa. Päätöksenteko perustuu siksi käytännössä kahden ajattelutavan rationaalisen (faktat ja tieto) sekä behavioristisen (ihmisen psykologia, käytös) sekoitukselle. Hämeenkyrönväylän tulevat vaikutukset yritysten liiketoimintaan paikkakunnalla ovat epävarmat ja sen takia yrittäjien ajatukset tulevasta ovatkin opinnäytetyön tutkimuksen kohteena.

Yritystoiminnan riskit. Harisalon (2005, s. 66) mukaan riskit kuuluvat erottamattomasti osaksi yrittäjyyttä ja tietämisen rajallisuus olennainen osa yrittäjyyden problematiikkaa. Riskienhallinnalla tarkoitetaan ennakoivaa, suunniteltua ja järjestelmällistä toimintaa jotta liiketoimintaa voidaan jatkaa riskeistä ja niiden vahingoista huolimatta (Viitala & Jylhä, 2014, s. 340). Riskit voi luokitella strategisiin, operatiivisiin, taloudellisiin ja vahinkoriskeihin (mts. 340). Tielinjauksen siirtyminen uudelle Hämeenkyrönväylälle voi johtaa esimerkiksi strategiaan ja taloudellisiin riskeihin koska asiakaskäyttäytyminen ja asiakasvirrat saattavat muuttua. Vahinkoriskejä yrityksille saattaa koitua esimerkiksi toimitilakuluista, mikäli yritys päättäisi uudelleen sijoittua maantieteellisesti tilanteessa, jossa vuokrasopimus on kesken. Väylähanke on ollut suunnitelmissa jo vuosikymmenten ajan (Alenius ym., 2018). Voidaan katsoa, että paikkakunnan yrityksillä on ainakin ollut mahdollisuus siitä johtuvien riskien analysointiin.

Riskienhallintamenetelmiä ovat riskien välttäminen, riskin pienentäminen, riskin siirtäminen, riskin ottaminen ja riskiin varautuminen (Viitala & Jylhä, 2014, s. 345). Viitalan ja Jylhän mukaan valitut hallintamenetelmät ovat eri keinojen yhdistelmiä. Väylän tuleminen on tapahtuma, joka ei ole enää yritysten päätettävissä eli sitä ei voi ainakaan välttää. Muut riskienhallintamenetelmät ovat vielä mahdollisia. Yritys voi esimerkiksi arvioida sitä paljonko väylä tulee muuttamaan asiakasvirtoja- ja asiakasprofiilia, paljonko uuden toimipaikan perustaminen uuden tielinjauksen varten maksaisi tai voidaanko tehokkaalla markkinoinnilla vaikuttaa asiakasvirtoihin.

4 HÄMEENKYRÖN ELINKEINOLÄMÄ JA VÄYLÄ

Tässä luvussa esitellään Hämeenkyrön elinkeinoelämän sekä valtatie 3:n paikalliset olosuhteet. Luvussa tutkitaan Hämeenkyrön kunnan elinkeinoelämän rakenteen kehittymistä sekä tämän hetken tunnuslukuja. Luvussa luodaan myös katsaus elinkeinoelämän ja saavutettavuuden näkökulmista kaavoitukseen sekä tutustutaan valtatie 3:n historiaan ja rakenteilla olevan tiehankkeen taustoihin. Yritystoiminnan sijoittuminen tielinjauksiin nähden sekä arvioidut ajoaikamuutokset tuodaan myös esille.

4.1 Hämeenkyrön kunta

Hämeenkyrö on noin 10 300 asukkaan kunta Pirkanmaalla. Hämeenkyrö sijaitsee Helsingistä Tampereen kautta Vaasaan vievän valtatie 3:n varrella, noin 30 minuutin ajomatkan päässä Tampereelta. Hämeenkyrön naapurikuntia ovat Ylöjärvi, Nokia, Sastamala ja Ikaalinen. Hämeenkyrön maaseutupitäjä tunnetaan valtakunnallisesti arvokkaista kulttuurimaisemistaan sekä Suomen ainoasta Nobelin kirjallisuuspalkinnon voittajasta Frans Emil Sillanpäästä, joka oli kotoisin Hämeenkyröstä.

Hämeenkyrön kuntastrategian mukaan kunnan strategisiin päämääriin kuuluvat hämeenkyröläisten tunteminen itsensä hyvinvoivaksi, Hämeenkyrön kehittäminen ohittamattomaksi paikaksi yrittämiselle ja työnteolle, sekä kunnan kehittäminen kestävän kehityksen Pirkanmaan vihreäksi helmeeksi (Hämeenkyrön kunta, 2018). Strategiassa lueteltujen kriittisten menestystekijöiden joukkoon kuuluvat muun muassa aktiivinen yrityshankinta, työllisyyden kasvu, työllisyyden saatavuus sekä saavutettavuuden ja työssäkäynnin mahdollistava julkinen liikenne (mt.). Esille otetut kriittiset menestystekijät sekä ”Ohittamaton Hämeenkyrö”-päämäärä ovat osaltaan sidoksissa liikenneväylien kuten Hämeenkyrönväylän käyttöönottoon ja elinkeinoelämän olosuhteiden kehittämiseen.

4.2 Elinkeinojen muodostuminen ja kehittyminen

Hämeenkyrön ja koko maan elinkeinoelämän rakenne on muuttunut viimeisen sadan vuoden aikana maa- ja metsätalousvaltaisesta palveluihin sekä teollisuuteen nojautuvaksi. Vielä 1970-luvulla maa- ja metsätalous oli suurin työllistäjä kunnassa. Vuonna 2000 teollisuus ja rakennustoiminta sekä palvelut olivat selvästi suurimmat elinkeinot (Nallinmaa-Luoto & Agge, 2003, s. 563). Teollisuudessa Hämeenkyrön suurin toimija oli 1990-luvulle tultaessa Oy Kyro

Ab:n kartonkitehdas, jonka toiminta oli alkanut Kyröskosken partaalla jo 1800-luvun loppupuolella. Kyröskoski oli tarjonnut jo ennen puutuotteisiin liittynyttä toimintaa voimaa muun muassa pumpulituotantoon (mts. 77). Vuonna 1970 Kyröskosken taajamassa asui noin 3000 henkeä ja heistä joka kolmas olikin töissä Kyrolla. Suurimmillaan vuonna 1980 yhtiön palveluksessa oli 1100 henkeä (mts. 577). Kyröskosken ulkopuolella Hämeenkyrössä ei teollisuus ollut merkittävä työllistäjä ja kunta panostikin teollisuusalueiden kehittämiseen rakennuttamalla halleja 1970-luvulla Kalalahden. Kalalahdessa toimi myöhemmin kenkätehdas ja Finlaysonin ompelimo. 1980-luvulla kunta rakensi teollisuuskiinteistön Tippavaaraan. Kiinteistön osti elektroniikkatehdas Kyrel Oy, joka vuonna 1995 työllisti yli 900 työntekijää (mts. 579). Kalalahden teollisuusalueella on edelleen toimintaa, mutta eri toimijoiden osalta ja huomattavasti pienemmässä mittakaavassa. Suurimmista toimijoista molemmat Kyro (nykyisin Metso Board Kyro) ja Kyrel Oy toimivat edelleen paikkakunnalla ja ovat kunnan suurimmat yksityiset työnantajat.

Kyröskoski hallitsi paikkakunnan palvelukenttää yritysten osalta vielä 1900-luvun puolessavälissä (Nallinmaa-Luoto & Agge, 2003, s. 587). 1970-luvulla myös kirkonkylä kasvoi, ja sinne perustettiin paljon palvelualan yrityksiä. Paikkakunnalta löytyi tuolloin muun muassa useita baareja ja muutama ravintola. Palveluelinkeinot monipuolistuivat Hämeenkyrössä 1980-luvulta alkaen, kun sekä Kyröskoskelle että kirkonkylään perustettiin useita erikoisliikkeitä kuten optikkoliike ja kauneushoitoloita

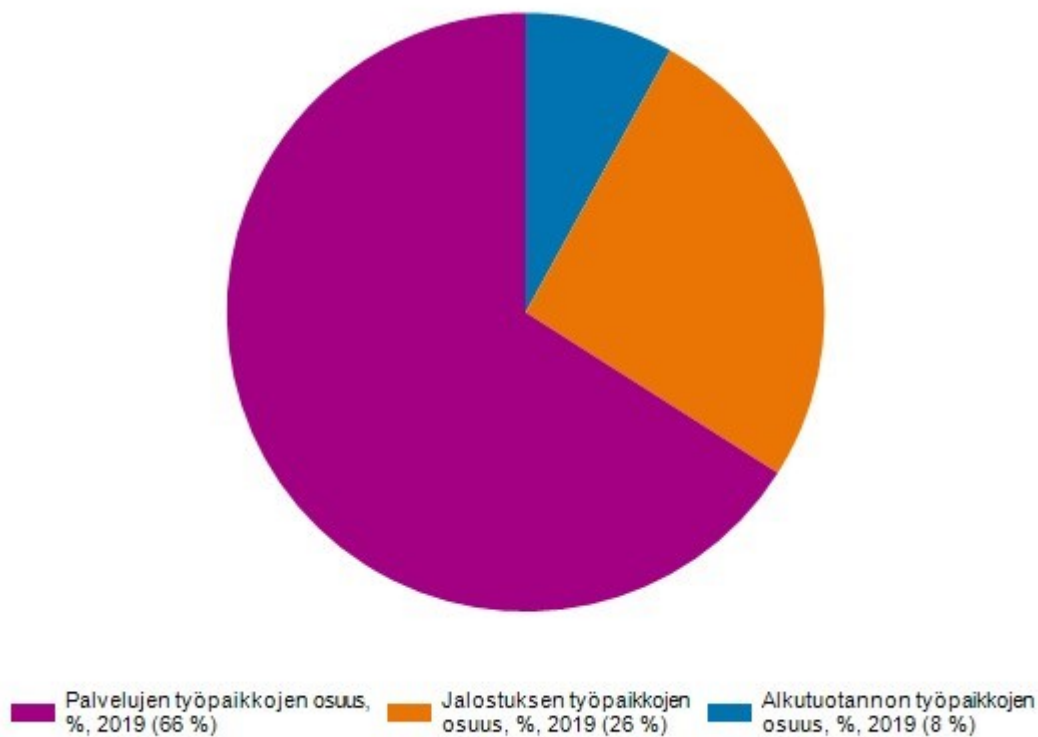
Opinnäytetyön tekijä on syntynyt Kyröskoskella ja myöhemmin asunut kirkonkylän taajaman läheisyydessä koko nuoruutensa. Hämeenkyrön ainoat kauppaliikkeet löytyvät nykyisin Kirkonkylältä, Kyröskoskelta ja Tippavaarasta. Kyläkaupat, kauppa-autot ja pienempien osuuskuntien kaupat ovat lakanneet toimintansa tai aikoinaan sulautettu isompiin toimijoihin. Samoin on käynyt pankeille, joiden konttoreita on paikkakunnalla enää Osuuspankillä kirkonkylässä ja Säästöpankillä Kyröskoskella.

Opinnäytetyön tekijän havaintojen mukaan erityisesti Kyröskoskella erikoisliikkeet ja palvelut ovat vähentyneet merkittävästi 2000-luvun aikana. Kyröskosken valtakatu oli vielä 1990-luvulla merkittävä kauppakeskittymä, jonka varsi oli täynnä erilaisia kauppvoja ja palveluita. Vuoteen 2022 tullessa palveluiden määrä on vähentynyt murto-osaan entisistä ajoista. Kirkonkylällä palvelut eivät ole kadonneet yhtä selvästi. Kirkonkylässä palvelut ovat tiivistyneet näköetäisyydelle valtatie 3:n varressa olevan S-marketin parkkipaikasta. Kirkonkylän keskustaan on myös 2000-luvun puolella rakennettu uusia kerrostaloja, joiden alakerrassa on

yrittäjätoimintaa sisältäviä liiketiloja. Tippavaaraan on muodostunut 2000-luvulla palvelukeskitymä siellä sijaitsevan vähittäiskaupan suuryksikön (Tokmanni/K-Supermarket/Apteekki) ympärille. Tähän ympäristöön on rakenteilla myös Hämeenkyrönväylän Tippavaaran eritasoliittymä.

4.3 Kunnan elinkeinorakenne

Hämeenkyrön kunnan elinkeinorakenteen kehittymistä 2000-luvulla tarkastellessa on huomattavissa edelleen jatkuva palvelusektorin kasvu. Vuodesta 2007 palvelusektorin työpaikkojen osuus kunnan alueen työpaikoista on kasvanut 57 prosentin osuudesta vuoden 2021 kahteen kolmasosaan kaikista työpaikoista (kuvio 2). Samalla muiden sektoreiden osuus on pienentynyt. Jalostuksen osuus oli vuonna 2007 31,7 prosenttia kaikista Hämeenkyrön kunnan alueen työpaikoista, kun vuonna 2021 sen osuus oli enää 26 prosenttia. Alkutuotannon osuus on myös pienentynyt. Vuonna 2007 sen osuus oli 10,2 prosenttia kun taas vuonna 2021 sen osuus työpaikoista oli enää 8 prosenttia. Jalostuksen ja alkutuotannon prosenttiosuudet Hämeenkyrön työpaikoista ovat kuitenkin koko maahan vertailtaessa (koko maa vuonna 2019: jalostus 20,7 %, ja alkutuotanto 2,7 %) edelleen suuret (Tilastokeskus 2021-a). Tämä johtuu luultavasti Hämeenkyrön kunnan sijoittumisesta maaseudulle sekä kahdesta kunnassa toimivasta suuresta teollisuuden työnantajasta elektroniikkavalmistaja Kyrel Oy:stä sekä Metsä Board Kyron paperi- ja kartonkitehtaasta.

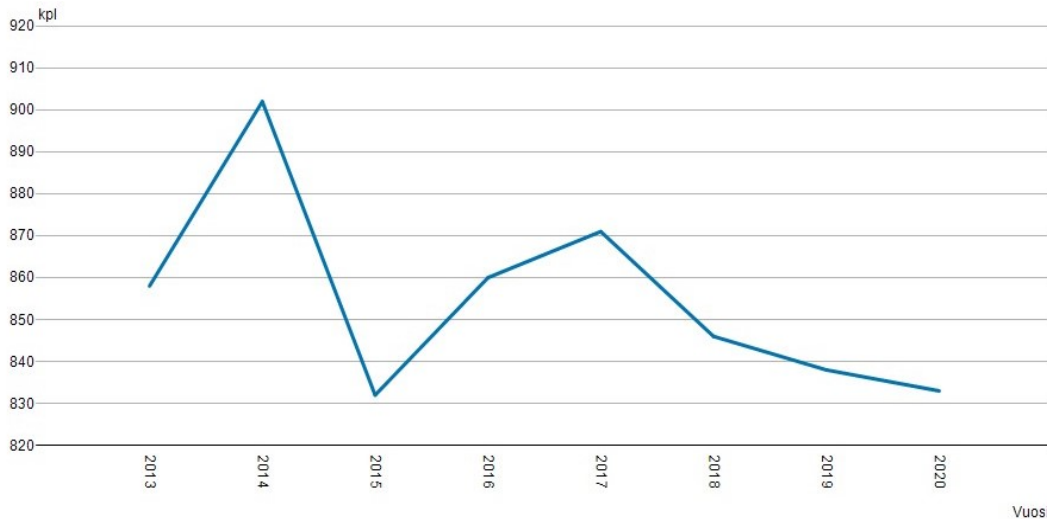


Kuvio 2. Hämeenkyrön elinkeinorakenne sektoreittain 2021 (Tilastokeskus, 2021a).

Hämeenkyrön kunnan alueen työpaikkojen määrä on elänyt voimakkaasti mainittujen isojen työnantajien työvoimatarpeiden mukaan. Vuonna 1999 paikkakunnalla oli tarjolla ennätyselliset yli 4000 työpaikkaa. 2010-luvulle tultaessa työpaikkojen määrä oli tippunut ja vuosikymmenen mittaan se on asettunut noin 2900 työpaikkaan (Tilastokeskus, 2021a).

Pirkanmaan liiton työpaikka-alue selvityksen (Pirkanmaan Liitto, 2014, s. 63) perusteella vuonna 2011 hämeenkyröläisen työvoiman työpaikka oli omalla paikkakunnalla 48,9 prosentin osuudella. Tampereella työvoimasta kävi töissä 22,4 prosenttia, Ylöjärvellä 9,7 prosenttia ja Nokialla 5,2 prosenttia. Selvityksen perusteella Hämeenkyröön tultiin eniten töihin Ylöjärveltä, Tampereelta ja Ikaalisista. Työssäkäyntikatsauksen (Tampereen kaupunkiseutu, 2022) mukaan hämeenkyröläisiä työntekijöitä kävi töissä Tampereen seudun (Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Tampere, Vesilahti ja Ylöjärvi) kunnissa vuonna 2019 jo 1906 ja omalla paikkakunnalla työssäkäyvien osuus oli vuonna 2019 pudonnut jo 43,1 prosenttiin koko työvoimasta (Tilastokeskus, 2021a). Hämeenkyröläisten palveluiden vähentymisessä yhtenä tekijänä onkin luultavasti globaalin verkkokaupan kasvutrendin lisäksi ihmisten pendelöinti ja vapaa-ajanmatkat Tampereen kaupunkiseudun palveluiden pariin, osittain myös parantuneiden liikenneyhteyksien takia.

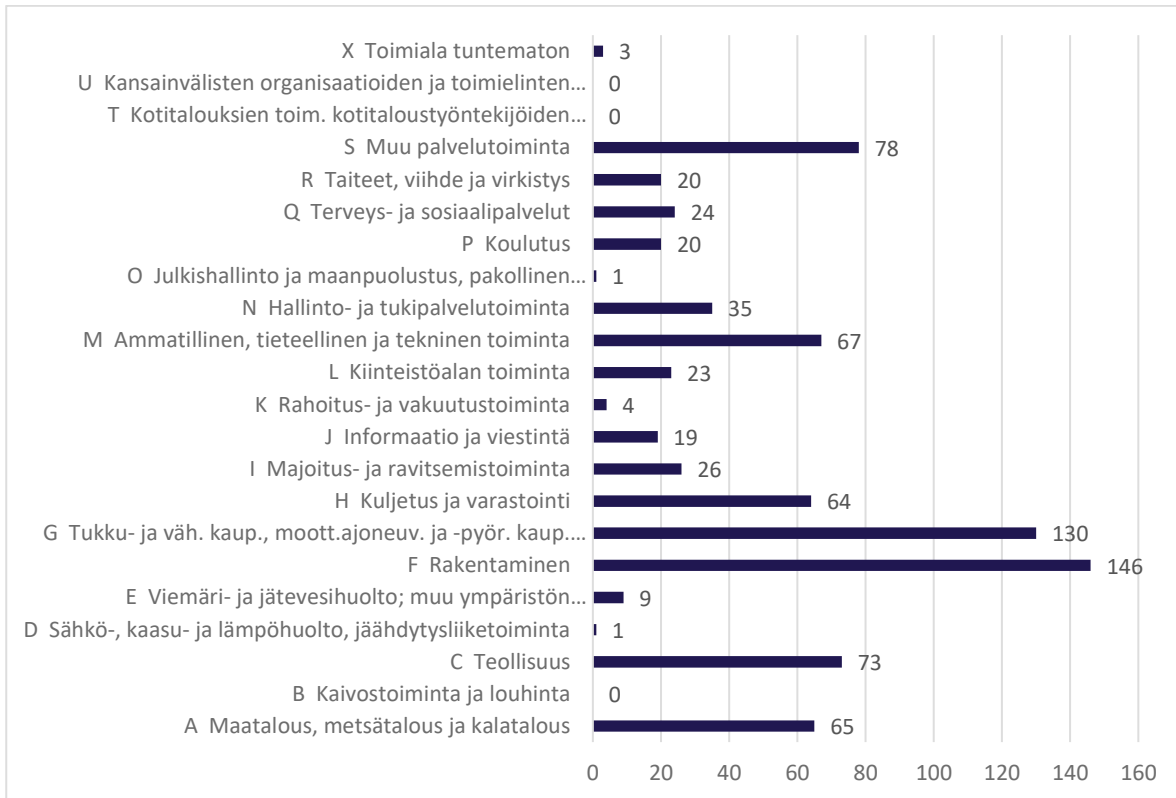
Hämeenkyrön yrityskantaa tarkasteltaessa (kuvio 3) voidaan todeta yritysten toimipaikkojen lukumäärän olleen vuonna 2020 yhteensä 833 yrityksen toimipaikkaa (Tilastokeskus 2021b). Yritysten määrä on vaihdellut vuosien 2013–2020 aikana 832–902 yrityksen välillä.



Kuvio 3. Yritysten toimipaikat Hämeenkyrössä 2013–2020 (Tilastokeskus, 2021b).

Toimipaikkojen määrässä on havaittavissa selvä lasku vuodesta 2014 vuoteen 2015. Ei ole tiedossa minkä takia toimipaikkojen lukumäärä on pudonnut noin 70 kappaleella vuodessa. Kaupparekisterin pitäjä on mahdollisesti poistanut rekistereistä toimimattomia yrityksiä.

Kuviossa 4 on esitetty toimialoittain Hämeenkyrössä sijaitsevat yritykset (Tilastokeskus, 2021c). Selvästi eniten yrityksiä toimii rakentamisen lisäksi tukku- ja vähittäiskaupan parissa. Seuraavaksi eniten yrityksiä toimii muun palvelutoiminnan, teollisuuden, ammatillisen, tieteellisen ja teknisen toiminnan sekä maa- ja metsätalouden sekä kuljetuksen ja varastoinnin parissa.



Kuvio 4. Hämeenkyröläisten yritysten toimialat (Tilastokeskus, 2021c).

Hämeenkyrössä toimivista yrityksistä kaksi on yli sata henkilöä työllistäviä, seitsemän kappaletta 20–49 henkeä työllistäviä, 58 kappaletta 5–19 henkeä työllistäviä ja loput 0–4 henkeä työllistäviä (Tilastokeskus, 2021d).

4.4 Hämeenkyrön kunnan elinkeinopalvelut

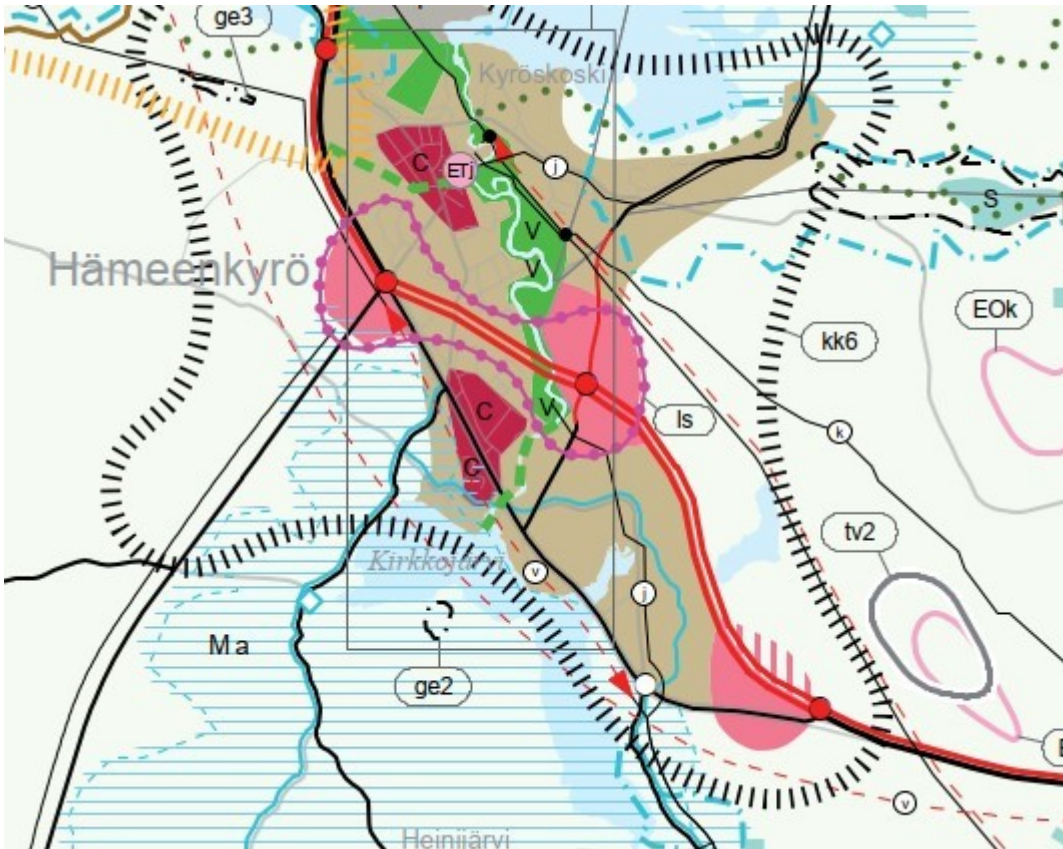
Hämeenkyrön kunnassa on toiminut vuoden 2021 loppuun asti kunnan omistama Hämeenkyrön Yrityspalvelut Oy (Hämeenkyrön kunta, i.a.-b). Vuoden 2022 alusta osakeyhtiön toiminta on sulautettu osaksi kunnan omaa elinkeinopalveluiden toimintaa. Kunnan sivujen mukaan sen omien elinkeinopalveluiden palvelutarjonta on jatkossa samankaltaista kuin mitä aiemmat yhtiömuotoiset palvelut ovat olleet. Elinkeinopalveluiden tehtävänä on parantaa hämeenkyröläisen yritystoiminnan edellytyksiä ja auttaa monipuolistamaan elinkeinorakennetta. Elinkeinopalvelut vastaavat myös kuntamarkkinoinnista sekä matkailun kehittämisestä ja ovat lisäksi mukana elinkeinojen seudullisessa kehittämisessä (mt.).

4.5 Kaavoitustilanne elinkeinoelämän kannalta

Maakuntakaava. Hämeenkyrön kunta on osa Pirkanmaan maakuntaa ja siten Pirkanmaan maakuntavaltuuston hyväksymä Pirkanmaan maakuntakaava 2040 on voimassa Hämeenkyrön kunnan alueella. Pirkanmaan maakuntakaavassa varaudutaan merkittävään väestökasvuun Pirkanmaan alueella (Pirkanmaan Liitto, 2019, s. 4). Maakuntakaavan esitteen mukaan painopistealueita ovat Tampereen ydinkaupunkiseutu, Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-vyöhyke ja maakunnan seutukeskukset. Maakuntakaavassa merkittävimmät maankäytön varaukset liittyvät Tampereen länsipuolen väylähankkeisiin. Väylähankkeet pitävät sisällään rautateiden uuden järjestelyratapihan, läntisen ratayhteyden sekä eteläisen 2-kehän ja valtatie 3:n oikaisun Lempäälästä Pirkkalaan (mts. 4). Hämeenkyrössä maakuntakaava keskittyy Kuvassa 2 esitetyn mukaisesti keskustan kehittämiseen valtatie 3:n suuntaisesti ja taajaman kehittämiseen uuden Hämeenkyrönväylän linjauksen ympärillä (mts. 6).

Maakuntakaavassa seudullisesti merkittäviksi ja toimialarakenteeltaan monipuolisiksi liiketoimintaan varatuiksi alueiksi (Pirkanmaan Liitto, 2017a, s. 21) on Hämeenkyröön merkitty tulevan Hämeenkyrönväylän eritasoliittymien ympäristöt (Pirkanmaan Liitto, 2017b). Maakuntakaavassakin on siis esitetty ja hyväksytty Hämeenkyrön elinkeinoelämän toimintojen kehittämisen alueiksi Hämeenkyrönväylän risteysalueet. Maakuntakaavasta otetussa karttakuvassa (kuva 6) aluevaraukset näkyvät vaaleanpunaisella. Hämeenkyrön kirkonkylä on etelämpi C-merkinnällä varustettu alue ja Kyröskosken taajaman on pohjoisempi. Hämeenkyrönväylä näkyy kartan keskellä kahtena punaisena viivana.

Maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa (Pirkanmaan Liitto, 2017d, s. 11) Hämeenkyrönväylä mainitaan välttämättömänä parannustoimena valtatie 3:n kuljetusvarmuuden turvaamiseksi. Väylähankkeen ehdotetaan myös vahvistavan Pirkanmaan pohjoisosan saavutettavuutta ja alueellista kilpailukykyä. Huomionarvoista liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa on se, että siinä katsotaan väylän parantavan Pohjois-Pirkanmaan etuja, eikä niinkään Hämeenkyrön etuja.



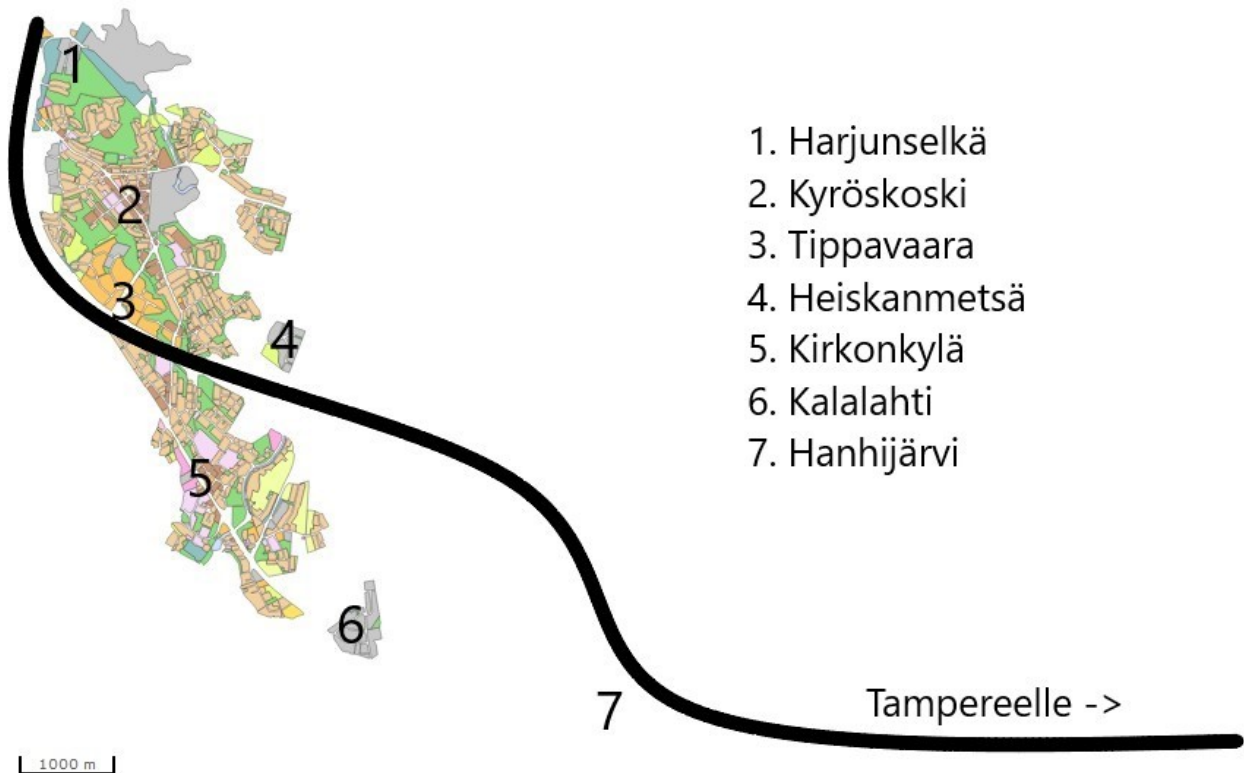
Kuva 2. Hämeenkyrön taajama maakuntakaavassa. Hämeenkyrönväylä punaisena viivana ja vanha vt 3 sen alapuolella mustana (Pirkanmaan Liitto, 2017b).

Yleiskaava. Hämeenkyrön strateginen yleiskaava 2040 linjaa suuntia ja painopisteitä kunnan tulevaisuuden maankäytölle (Hämeenkyrön kunta, 2015, s. 6). Strategisen yleiskaavan mukaan kaavaehdotuksessa varaudutaan vuoteen 2040 mennessä noin 2500 uuden asukkaan väestönkasvuun muuttovoitoin. Väestökasvusta suurin osa tulisi keskustan alueelle. Kaavaehdotuksessa mainitaan elinkeinotoiminnan edellytysten tukeminen nykyisiä asemakaavoitettuja Kirkonkylää ja Kyröskoskea sisältä ja reunoilta täydentämällä. Kaavaehdotuksen mukaan houkuttelevina yritysalueina huomioidaan keskustan uudet eritasoliittymät (mts. 7). Hämeenkyrön keskustan alueen tavoitteena on valtatie 3:n ja Häijääntien varsien valtatielle näkyvien paikkojen hyödyntäminen yritysalueina. Uuden tielinjauksen tavoitteena on tuoda elinkeinoelämä lähemmäksi Tampereen kaupunkiseutua lyhentyneen ajoajan seurauksena. Lisäksi tavoitellaan Pinsiön-Sasin kehittämistä luonto- ja kulttuurimatkailukohteeksi (mts. 12–14).

Asemakaava. Kuvasta 3 voi huomata, että Hämeenkyrön kunnan alueen alueiden asemakaavassa on elinkeinoelämälle kaavoitettuja alueita pääosin Kalalahden, Tippavaaran, Harjunreunan ja Heiskanmetsän teollisuusalueilla, Kirkonkylän ja Kyröskosken taajamissa, sekä nykyisen valtatie 3:n linjauksen ympärillä (Hämeenkyrö, i.a.-a). Teollisuusalueista Kalalahti ja

osittain Tippavaara ovat vanhoja kaavoitettuja alueita. Harjunreuna ja Heiskanmetsä ovat vielä rakentamattomia.

Kunnan kaavoituskatsauksessa 2021 (Hämeenkyrön kunta, 2021, s. 2) todetaan vuoden tärkeimpien työpaikka- ja yritysalueiden kaavoitushankkeiden olevan Hämeenkyrönväylän varteen Hanhijärvelle kaavoitettava 30 hehtaarin työpaikkakorttelin asemakaavoitus sekä Tippavaaran yritysalueen asemakaavoitus. Tippavaarassa lisätään yritystontteja uuden eritasoliittymän yhteyteen. Kaavoituskatsauksessa mainitaan Hämeenkyrönväylän avaavan mahdollisuuksia Kirkonkylän ja Kyröskosken taajamien kehittämiseksi keskustamaisemmaksi ja elinvoimaisemmaksi palveluita tukevalla täydennysrakentamisella. Myös Hämeenkyrönväylän varteen jäävälle Tippavaaran alueelle on tarkoitus lisätä asumista (mts. 6 ja 8).



Kuva 3. Ote Hämeenkyrön asemakaavasta. Kuvaan lisätty yritystoiminnan pääalueet ja uusi tielinjaus mustalla (Hämeenkyrö, i.a.-a).

Kaavoituskatsauksen sekä kaavoituksen perusteella kunnan strategiana on luoda Hämeenkyrönväylän varrelle uutta yritystoimintaa tarjoamalla kaavoitettuja tontteja eritasoliittymien lähistöltä. Kirkonkylän ja Kyröskosken taajamien osalta keskitytään täydennysrakentamiseen, jonka toivotaan tiivistävän taajamia keskustamaisemmiksi. Tippavaaran alueesta saattaa tulevaisuudessa kehittyä Hämeenkyrön kolmas keskusta. Tippavaaraan on kaavoitettu yritys-elämällä tontteja, Hämeenkyrönväylä kulkee alueen läpi ja kunta suunnittelee alueelle myös

palveluita tukevaa asuinrakentamista. Pirkanmaan Osuuskaupalla on S-market Kirkonkylässä nykyisen valtatie 3:n varrella sekä Sale Kyröskosken taajamassa. Osuuskauppa on jo päättänyt rakentaa vuoden 2022 aikana uuden S-marketin Tippavaaraan (Korte, 2021).

4.6 Valtatie 3:n historia Hämeenkyrössä.

Pirkanmaan alueen läpi nykyisen valtatie 3:n ilmansuunnassa on jo keskiajalla kulkenut Hämeen ja Pohjanmaan yhdistänyt Kyrönkankaan tie (Luoto, 2011, s. 10). Tie on yksi Suomen keskiaikaisista pääteistä. Kyrönkankaantie kulki pääosin helppokulkuisia kangasmetsiä pitkin maaston ja vesistön sanelemana Pohjanmaan rannikon Korsholmasta Hämeenlinnaan. Luoto mainitsee Pirkanmaan asutuskeskusten väliin muodostuneen runkoteitä, joiden perusteella myöhemmin muodostui maanteitä. Tieverkkoja on vuosisatojen aikana kehitetty niin armeijan kuin postin tarpeisiin. Luodon mukaan suurimmat muutokset tielinjoihin on kuitenkin tehty oikeastaan vasta viimeisen viidenkymmenen vuoden aikana. Aiemmat tielinjat olivat vakiintuneet jo varhaisessa vaiheessa pääosin niiden varrelle syntyneeseen asutukseen (mts. 11). Kyrönkankaantie menetti Luodon (mts. 16) mukaan merkityksensä 1800-luvun lopulla uusien, suurempien tieyhteyksien mukana.

Hämeenkyrön kunnanvaltuusto puolsi vuonna 1957 suunnitelmaa uudesta tielinjauksesta. Linjaus kulki Ylöjärven rajalta Pinsiönkankaan ja Sarkkilanjärven kautta Kalalahden yli pohjoiseen ohi Kyröskosken taajaman (Nallinmaa-Luoto & Agge, 2003, s. 588). Tielinjaus oli osa Tampere-Vaasa valtatieen perusparannushanketta, joka oli ollut vireillä vuodesta 1952. Tie valmistui vuonna 1963 ja valmistuessaan uusi pikitie lyhensi Tampereen ja Hämeenkyrön välimatkaa useita kilometrejä. Ajoajassa mitattuna matka lyheni varmasti vielä merkittävämmän. Vanha maaseudun kyliä pitkin mennyt tie oli mutkainen ja mäkinen sekä ajonopeuksiltaan hitaampi. Ihmisten elintason kohentuessa sekä tieyhteyksien parantuessa autojen lukumäärä alkoi kasvaa niin Hämeenkyrössä kuin koko Suomessa. Omilla autoillaan ihmiset pystyivät helpommin käyttämään myös maaseudulta taajamien palveluita sekä käymään töissä kotipaikkakunnan ulkopuolella (mts. 590).

Kuvasta 4 voi havaita valtatie 3:n rakentamisen vaikutuksia kirkonkylän taajaman kehittymiseen. Vuonna 1959 valtatietä ei vielä ollut ja liikenne kulki pieniä teitä maalaiskylien kautta. Vuoden 1982 kuvasta voi havaita valtatie 3:n ja sen ympärille kehittyneen kirkonkylän taajaman.



Kuva 4. Kirkonkylän taajaman kehitys 1959 ja 1982 (Maanmittauslaitos, 2021).

4.7 Tiehankkeen tausta

Helsingistä Vaasaan Tampereen kautta johtava valtatie 3 on yksi valtakunnallisesti merkittävistä pääväylistä (Väylävirasto, i.a.-a). Valtatie 3 on Suomen tärkeimpiä ja vilkkaimpia tieyhteyksiä (Pirkanmaan ELY-keskus, 2015, s. 1). Tavaraliikenteessä valtatie 3 on yhdessä valtatie 4 kanssa Suomen tärkein etelä-pohjoissuunnan tavarankuljetusreitti. Valtatie 3:n merkitys etenkin Pohjanmaalta etelään suuntaan kulkevan elintarvikkeiden kuljetuksen osalta on merkittävä. Esimerkiksi Hämeenkyrön kohdalla puolet kulkevasta tavaraliikenteestä on elintarviketeollisuuden tuotteita (WPS-Finland Oy, 2017, s. 41).

Helsingin ja Tampereen välillä valtatie 3 kulkee moottoritietä, mutta Tampereen ja Vaasan välillä tie on pääosin yksikaistainen eikä Pirkanmaan ELY-keskuksen (2015, s. 1) mukaan vastaa nykypäivän liikennemäärien ja liikenteen käyttäjien vaatimuksia. Tampere-Vaasa yhteysvälin palvelupuutteiden korjaamisen kannalta kiireellisimpiä hankkeita on Hämeenkyrön ohitus. Ohituksella poistetaan matalat nopeusrajoitusalueet Hämeenkyrössä ja lyhennetään matka-aikaa ja sen ennakoitavuutta.

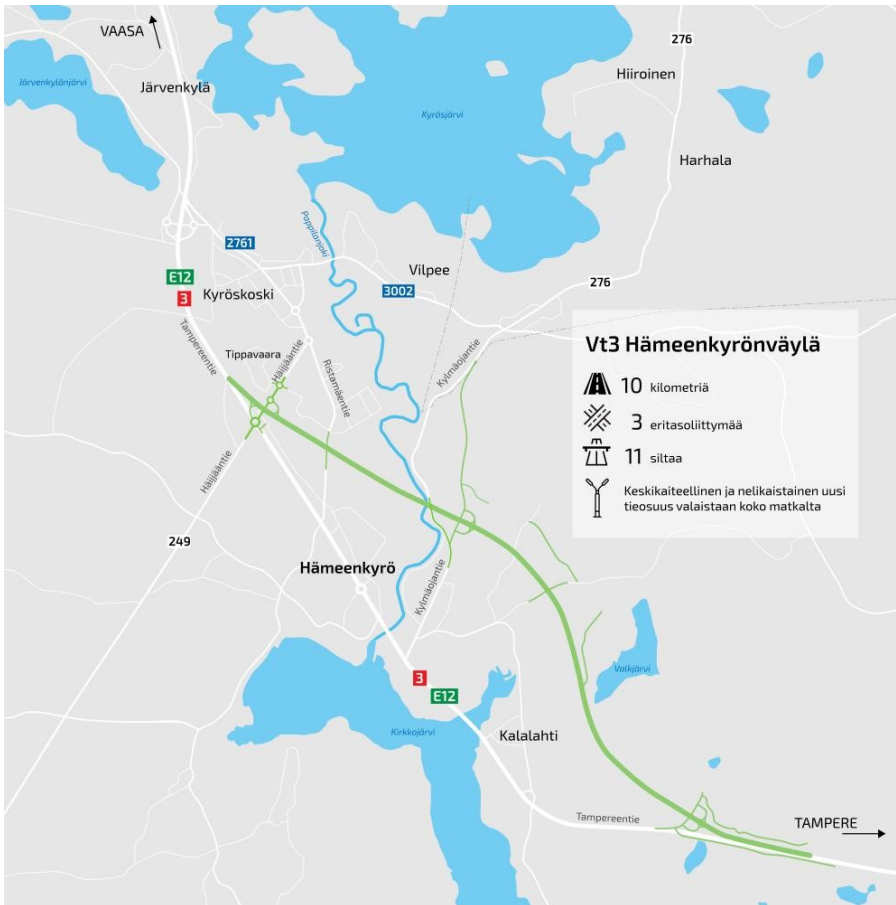
Maakuntakaavan selostuksessa (Pirkanmaan Liitto, 2017c, s. 118) todetaan valtatie 3:n liittyvän Suomen kasvukäytävään. Hämeenkyrön kohdan ongelmiin lukeutuvat raskaan liikenteen suuri osuus, tiheät liittymävälit sekä paikallisliikenteen sekoittuminen pitkän matkan liikenteeseen sujuvuutta haittaavasti. Selostuksen mukaan Hämeenkyrön ohituksen hyötyjä tulee olemaan pitkän matkan liikenteen sujuvuus ja liikenneturvallisuus. Uusi tielinjaus antaa myös uusia mahdollisuuksia maankäytölle Hämeenkyrön taajamissa sekä vähentää keskustaan kohdistuvia haittoja.

Luoteis-Pirkanmaan kunnanjohtajien kannanotossa (Alenius ym., 2018) todetaan Hämeenkyrön ohitustien investointitarpeiden olleen esillä ensimmäisen kerran vuonna 1956 seutusuunnitelmassa. Tarpeet ovat olleet jatkuvasti esillä seutua koskevissa kaavoituksissa kaikkina vuosikymmeninä sen jälkeen.

Väylähankkeen rahoitus varmistui vuonna 2019 hallituksen esittäessä ja eduskunnan hyväksyessä lisätalousarvion, jossa oli mukana rahoitus Hämeenkyrönväylälle (Huovinen, 2020).

4.8 Hämeenkyrönväylän perustiedot

Hämeenkyrönväylä tulee valmistuessaan olemaan noin 10 kilometriä pitkä keskikaiteellinen nelikaistainen valtatie. Kuvasta 5 ilmenee väylän erkaantuvan nykyisestä tielinjauksesta Hanhijärven tulevan eritasoliittymän kohdalla ja palaa takaisin vanhalle tielinjalle Tippavaarassa. Hämeenkyrönväylän yhteyteen rakennetaan kolme eritasoliittymää. Siltoja rakennetaan yhteensä 11 kappaletta, siten että kaikki risteävä liikenne ylittää väylän. Väylän rakentamisen yhteydessä rakennetaan lisäksi uusia kevyenliikenteen väyliä, kiertoliittymiä sekä uusi tielinjaus Heiskanmetsän alueelle. Urakkasopimus tien rakentamisesta allekirjoitettiin 1.7.2020 Väyläviraston ja pääurakoitsija Destian välillä (Väylävirasto, i.a.-b).

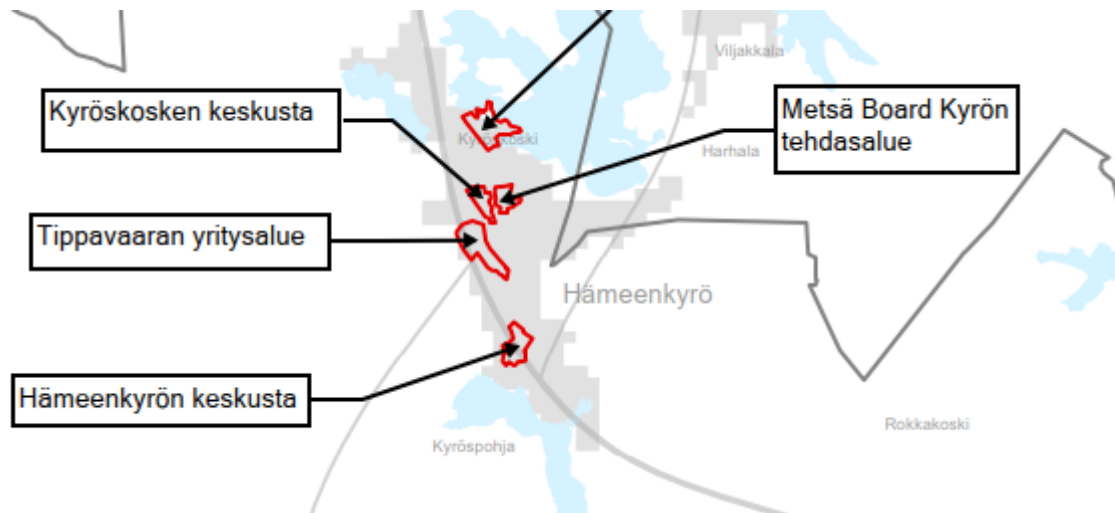


Kuva 5. Hämeenkyrönväylä (Väylävirasto, i.a.-b).

Väylähankkeen kustannusarvio on 65,35 miljoonaa euroa. Valtion osuus kustannuksista on 64 miljoonaa euroa ja Hämeenkyrön kunnan osuus on 1,35 miljoonaa euroa. Rakennustyöt Hämeenkyrönväylällä aloitettiin kesällä 2020, ja liikenteen on suunniteltu siirtyvän uudelle tielinjaukselle loppuvuodesta 2022. Hankkeen rakennustöiden tulisi olla kokonaan valmiit vuonna 2023 (Väylävirasto, 2020a).

4.9 Tielinjauksen sijoittuminen nykyiseen yritystoimintaan nähden

Pirkanmaan Liiton työpaikka-alue selvityksen (Pirkanmaan Liitto, 2014) perusteella vuonna 2010 Hämeenkyrön kirkonkylän keskustan osuus koko Hämeenkyrön työpaikoista oli 22 prosenttia, Tappavaaran yritysalueen 16 prosenttia ja Kyröskosken keskustan 13 prosenttia. Selvityksen perusteella kirkonkylän alueen työpaikoista 40 prosenttia on julkisen puolen terveys- ja sosiaalisektorin aloilta. Kyröskosken keskustan työpaikkojen osuus ei sisällä sen välittömässä läheisyydessä sijaitsevan Metsä Board Kyrön-kartonkitehtaan työpaikkoja (vuonna 2013, noin 250 henkilöä) (mts. 64).



Kuva 6. Hämeenkyrön alueen työpaikkakeskittymät (Pirkanmaan Liitto, 2014, liite 1).

Selvityksen mukana olevan kartan avulla (kuva 6) on havainnollistettu tilastollisesti keskimääräistä suurempien työpaikkakeskittymien alueet Hämeenkyrössä. Kuvassa ylimpänä olevalla punaisella Timinsaaren teollisuusalueella sijaitsi Kyröskosken Saha, jonka toiminta on sittemmin lakkautettu. Kuvassa näkyy myös nykyinen valtatie 3:n tielinjaus. Tuleva Hämeenkyrönväylä tulee ohittamaan Hämeenkyrön keskustan ja liittymään vanhaan tielinjaukseen Tippavaaran yritysalueen kohdalla (kuva 5). Tippavaarasta lähtee kohti etelää myös maantie Sastamalan Häijääseen ja sitä kautta länsirannikon kaupunkeihin. Hämeenkyrönväylä tulee kulkemaan metsäsaarekkeen sisällä ja alittamaan Hämeenkyrön taajaman risteävät tiet.

Rakennusvaiheessa ei hanketta silmämääräisesti tarkastelemalla pysty täysin arvioimaan tienkäyttäjän näkymiä ja esimerkiksi Tippavaaran alueen näkymistä väylälle. Opinnäytetyön tekijän havaintojen mukaan vaikuttaa siltä, että nykyinen yritysalue ei tule ainakaan pohjoisen suuntaan ajettaessa näkymään tielle ollenkaan. Väylä on matalammalla tasolla kuin muut tiet ja taajama. Selvityksessä (Pirkanmaan Liitto, 2014, s. 97) todetaan Läntisen Pirkanmaan elinkeinojen kehittämisen ajurin olevan valtatie 3:n kehitysvyöhyke, jonka ratkaiseva liikennehanke on Hämeenkyrön ohitustie (Hämeenkyrönväylä). Tippavaaran yritysalue Häijääntien ja ohitustien risteyksessä mainitaan paikkana, johon on mahdollista kehittää seudullisesti merkittävä työpaikka-alue.

4.10 Liikennemäärät ja ajoajat nykyisin ja tulevaisuudessa

Henkilöautoliikenne sekä raskas liikenne ovat lisääntyneet vuosituhannen alusta koko valtatie 3:n Tampere-Vaasa välillä (Pirkanmaan ELY-keskus, 2015, s. 32). Valtatie 3:n

liikennemäärät ovat vilkkaimmillaan Tampereen ja Ikaalisen välisellä tieosuudella, jolla Hämeenkyrökin sijaitsee. Suurimmat raskaan liikenteen määrät tiellä on Hämeenkyrön kohdalla, jossa raskasta liikennettä on yli 1000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Valtatie 3:n tavarakuljetusmäärät ovat Tampereen ja Parkanon välillä valtatie 4:n jälkeen suurimmat koko Tampereen pohjoispuolisessa Suomessa. Liikennevirasto on ennustanut, että Tampereen ja Ikaalisen välin liikenne kevyiden ajoneuvojen osalta kasvaa 1,46 kertaiseksi ja raskaiden ajoneuvojen osalta 1,21 kertaiseksi vuoteen 2040 mennessä (mts. 38).

Kuvassa 7 esitetyssä vuoden 2021 tilanteessa nykyisellä valtatie 3:n tielinjauksella kulkee sen vilkkaimmalla kohdalla Hämeenkyrön kirkonkylän keskustan ja Tippavaaran välillä enimmillään yli 12 000 ajoneuvoa päivässä (Väylävirasto, 2020b). Hämeenkyrönväylän tulevan Hanhijärven eritasoliittymän kohdan ohitti keskimäärin 10159 ajoneuvoa päivässä vuonna 2020 (mt.). ELY-keskuksen kehittämiskäytäväselvityksen mukaan liikenteestä on viidesosa seudun läpikulkevaa liikennettä. Lisäksi Hämeenkyrön ja Ylöjärven välillä korostuu varsinkin Tampereelle suuntautuva työmatkaliikenne sekä ostos- ja asiointiliikenne (Pirkanmaan ELY-keskus, 2015, s. 18).



Kuva 7. Liikennemäärät Hämeenkyrössä, uusi tielinjaus keskellä harmaana (Väylävirasto, 2020b).

Ennusteiden mukaan Hämeenkyrönväylän käyttöönoton yhteydessä uudelle väylälle siirtyy noin 80 prosenttia valtatie 3:n nykyisestä liikenteestä (Pirkanmaan ELY-keskus, 2015, s. 69). Hämeenkyrönväylä tulee olemaan nelikaistainen pikatie ja se poistaa nykyisen valtatie 3:n tielinjauksen matalat 50 ja 60 km/h nopeusrajoitusalueet kirkonkylän taajaman kohdalla. Vaikutuksena läpikulkuliikenteen matka-aika lyhenee ja sujuvuus paranee, sillä tielinjaukselta poistuu taajaman liikenneympyrät ja tasoliittymät. Vaikutusanalyysin perusteella Hämeenkyrönväylä tuo valmistuessaan parin minuutin ajansäästön ajoajassa välille Vaasa–Tampere (mts. 100). Opinnäytetyön tekijän kokemuksen mukaan ajoajan säästö voi olla todellisuudessa etenkin päivisin olla vieläkin suurempi, sillä ajoneuvoliikenne usein ruuhkautuu liikenneympyröiden kohdilla.

Joukkoliikenteen osalta valtatie 3:n liikenne on vahvasti painottunut Tampereen suuntaan. ELY-keskuksen selvityksen mukaan vuonna 2015 Tampereen suuntaan kulki 20 vuoroa arkipäivisin (Pirkanmaan ELY-keskus, 2015, s. 39). Talven 2022 aikataulujen mukaan Hämeenkyröstä pääsi Tampereelle noin 12 kertaa päivässä ja samoin takaisinpäin (Matkahuolto, 2022). Nykyisellään vuorot ajavat Kyröskosken ja Kirkonkylän taajamien läpi. Hämeenkyrönväylän varteen Tippavaaraan tehdään uudet linja-autopysäkit (Väylävirasto, 2020a). Tiedossa ei ole miten Hämeenkyrönväylä tulee vaikuttamaan linja-autojen kulkureitteihin ja tuleeeko linja-autoliikenne siirtymään kokonaan tai osittain uudelle tielle sivuuttaen molemmat taajamat. Nykyisellään linja-auton matka-aika Ikaalisista Tampereelle on noin 1 tunti 10 minuuttia (Pirkanmaan ELY-keskus, 2015, s. 39) ja ajaminen suoraan Hämeenkyrönväylää pitkin nopeuttaisi tätä yhteyttä opinnäytetyön tekijän arvion mukaan luultavasti noin tuntiin.

4.11 Yhteenveto teoreettisen tutkimuksen tuloksista

Hämeenkyrönväylä hankkeena on esimerkki alueellisesta suunnittelusta, joka ohjaa alueiden kehitystä. Hanke on valtakunnan tasolla huomioitu ja etenkin maakuntatasolla (Pirkanmaa–Etelä-Pohjanmaa) sillä on merkittävä vaikutus liikenteen sujuvuuteen. Hankkeen suunnittelussa ja toteuttamisessa on valtakunnan tasolla kyse tiestön runkoverkon parantamisesta Suomen vilkkaimpiin kuuluvan maantien osalta. Paikallisella tasolla kyse on esimerkiksi siitä, että väylä tuo tullessaan uuden kevyen liikenteen väylän joen yli.

Hämeenkyrön elinkeinoelämän kehitykseen on historiassa vaikuttaneet suuresti teollisuustuotannon syntyminen Kyröskoskelle vesiyhteyksien ja koskesta saatavilla olevan energian

luokse. Kyröskosken taajama asukkaineen ja palveluineen on rakentunut tehtaan läheisyyteen ja vielä tänäkin päivänä siellä asuu iso osa paikkakunnan asukkaista. Kyröskoskella on siis aikanaan muodostunut elinkeinoelämää koska sillä ollut absoluuttisia etuja sijainnin myötä suhteessa toisiin paikkakuntiin.

Kirkonkylän ja Tippavaaran alueiden elinkeinoelämän kehityksen ajureina on taas ollut sijainti. Molempien alueiden saavutettavuuden kohentuminen on tapahtunut parantuneiden liikenneyhteyksien myötä. Hyvä sijainti on edesauttanut taajaman palveluiden kehittymistä. Keskustojen eli keskipisteiden kautta kulkeneita teitä linjattiin 1960-luvulta alkaen ohiajoteiksi ja uusiin risteyskojiin muodostui uusia keskustoja. Hämeenkyrössä tämä kehitys on selvästi nähtävissä kirkonkylän keskustan muodostumisella valtatie 3:n varrelle vuodesta 1963 alkaen.

Hämeenkyrönväylä vastaa hankkeena osaltaan valtioneuvoston suunnitelmia liikennejärjestelmien kehittämiseksi. Väylä parantaa alueiden välistä yhteyttä sekä mahdollistaa joutuisampaa työssäkäyntiä myös kauempaa. Aron (2016, s. 12) tutkimuksiin pohjautuen Hämeenkyrönväylä lisää alueen vetovoimaa ja etenkin Ikaalisten alueen vetovoimaa sillä se tuo niitä ajallisesti lähemmäs Tampereen kaupunkialuetta mahdollistaen nopeamman liikkuvuuden. Väylä antaa myös mahdollisuuksia Hämeenkyrössä liikenteen solmukohdan ja väylänvarren kehittämiseen. Hämeenkyrössä on mahdollista väylän seurauksena tapahtua Kukkosen (2015, s. 109) sekä Aarrevaaran ja Rönkön (2015, s. 12) mainitsemaa kehitystä. Keskustojen painopiste voi siirtyä Kyröskoskelta ja kirkonkylältä Tippavaaraan uusien hyvien liikenneyhteyksien äärelle. Teorioiden mukaan hyvä saavutettavuus houkuttelee yritystoimintaa.

Kunnan elinkeinopolitiikka vaikuttaa elinkeinoelämän sijoittumiseen kaavoituksen myötä. Kunnan kaavoituskatsauksen sekä toteutuneen kaavoituksen perusteella kunnan strategiana on luoda Hämeenkyrönväylän varrelle uutta yritystoimintaa tarjoamalla kaavoitettuja tontteja eritasoliittymien lähistöltä. Yritysalueet sijaitsevat asuinalueiden ulkopuolella ja sijainnin perusteella ne voisivat olla otollisia esimerkiksi teollisuuden alan tai liikenteen toimijoille. Hämeenkyrön elinkeinoelämä on palveluihin painottunutta, mutta jalostuksen ja alkutuotannon osuus on koko maahan verrattuna melko suuri.

Kirkonkylän ja Kyröskosken taajamien osalta kunnan strategiassa keskitytään täydennysrakentamiseen, jonka toivotaan tiivistävän taajamia keskustamaisemmiksi. Tiivistymistä tukee nykyisen valtatie 3:n linjauksen hiljeneminen ja muuttuminen paikallistieksi. Tippavaaran

alueesta saattaa tulevaisuudessa kehittyä Hämeenkyrön kolmas keskusta. Tippavaaraan on kaavoitettu yritysälämälle tontteja. Hämeenkyrönväylä kulkee alueen läpi ja kunta suunnittelee alueelle myös palveluita tukevaa asuinrakentamista. Pirkanmaan Osuuskaupalla on S-market Kirkonkylässä nykyisen valtatie 3:n varrella sekä Sale Kyröskosken taajamassa. Osuuskauppa on jo päättänyt rakentaa vuoden 2022 aikana uuden S-marketin Tippavaaraan (Korte, 2021).

5 KYSELYTUTKIMUS JA HAASTATTELUT

5.1 Kyselytutkimuksen aineiston kerääminen

Kyselytutkimuksen kohteeksi rajautui Hämeenkyrön Yrittäjät ry:n jäsenyritykset. Jäsenyritykset valikoituivat kyselyn kohteeksi sillä yrittäjäjärjestön jäsenyritysten voi olettaa olevan aktiivisesti toimivia yrityksiä eivätkä passiivisia pöytälaatikkoyrityksiä. Tätä kautta vastausprosentin arvioidaan olevan korkeampi kuin että kysely lähetettäisiin kaikille kunnan yrityksille. Hämeenkyrön kunnan alueen yrityksistä noin 20 prosenttia on Hämeenkyrön yrittäjien jäseniä, joten otoksen voidaan arvioida edustavan melko suurta osaa paikkakunnan aktiivisista yrityksistä. Yrittäjäjärjestöllä oli lisäksi valmiina yhteystiedot jäsenyrityksilleen kyselyn jakelua varten.

Kyselytutkimuksen tavoitteena oli saada tilastoitua ja vertailtavaa tietoa siitä, miten tielinjauksen vaikutukset koetaan jäsenyritysten toiminnassa. Lisäksi pyrkimys oli selvittää, miten väylän koetaan vaikuttavan Hämeenkyrön elinkeinoelämään yleisesti.

Kysely tehtiin avoimena Webropol-kyselynä. Kyselyssä oli kolmella sivulla yhteensä 15 kysymystä. Kolme kysymystä liittyivät yrityksen perustietoihin ja ne olivat samalla kyselyn ainoat pakolliset kysymykset. Kysymysten vapaaehtoisuudella haluttiin kannustaa vastaajia vastaamaan kyselyyn. Mikäli kysymykset olisivat olleet pakollisia, olisivat he voineet keskeyttää vastaamisen, mikäli kohdalle olisi tullut liian vaikeaksi koettu kysymys. Kyselytutkimuksen vastausvaihtoehdot olivat pääsääntöisesti määritelty ennakkoon ja suurin osa kysymyksistä oli monivalintakysymyksiä. Joukossa oli myös yksi kokonaan avoimen tekstikentän sisältävä kysymys. Monivalintakysymykset ovat nopeita vastata ja sillä haluttiin kannustaa vastaamiseen. Kyselyn vastausvaihtoehdot laadittiin sellaisiksi, että niissä ei ole pakko ottaa kantaa eli mukana oli myös vaihtoehtona ”en osaa sanoa”. Vastaukset käsiteltiin täysin nimettöminä ja nimettömyys mainittiin myös kyselyn saatteissa

Ennen kyselyn julkaisua lomakkeen kysymykset sekä vastausvaihtoehdot käytiin läpi opinnäytetyön toimeksiantajan sekä opinnäytetyön ohjaajan kanssa. Kyselylomakkeen toimivuutta testattiin ennen kyselyn jakelua testihenkilöiden avulla toimivuuden testaamiseksi, vastaamiseen kuluvan ajan arvioimiseksi ja palautteen saamiseksi sisällön osalta. Hämeenkyrön Yrittäjät ry:n puheenjohtaja toimitti kyselyn sähköpostitse yhdistyksen jäsenyrityksille.

Kyselytutkimuksen linkki oli avoin eli linkin pystyi aukaisemaan useampaan kertaan eri laitteilta. Tällä tavalla haluttiin välttää mahdolliset tietotekniset ongelmat, mikäli vastaaminen ei olisikaan ensimmäisellä kerralla onnistunut. Sähköpostin mukana oli saatekirje, jossa kerrottiin tarkemmin kyselyn taustat, tarkoitus ja tavoite. Kyselytutkimukseen vastaajan oli myös mahdollista osallistua vapaaehtoiseen arvontaan kyselytutkimuksen lomakkeen täyttämisen jälkeen. Arvonnalla avulla pyrittiin nostamaan kyselyn vastausprosenttia.

Kysely oli avoimena 16.-22.3.2022. Puheenjohtaja lähetti jäsenyrityksille muistutusviestin kyselyyn vastaamisesta viisi päivää ennen vastausajan päättymistä. Hämeenkyrön Yrittäjät ry markkinoi kyselyä myös yrittäjäjärjestön Facebook-sivulla. Kyselytutkimus ja opinnäytetyö olivat lisäksi uutisena seutulehti UutisOivan numerossa 17.3.2022.

Kyselytutkimuksen kautta saatuun aineistoon kohdistettiin sisältöanalyysi. Tuloksia tutkittiin ensin Webropol-ohjelman raportointityökalulla, jonka jälkeen tulokset vietiin Excel-ohjelmaan, jossa niitä mallinnettiin visuaalisiksi kuvioiksi. Ristiintaulukointia tehtiin havainnollistamaan muuttujien (sijainti, koko, toimiala) vaikutusta vastauksien sisältöihin.

Kyselylomake jakautui kolmeen teemaan:

- vaikutukset yrityksen liiketoimintaan
- vaikutukset Hämeenkyrön elinkeinoelämään
- yrityksen perustiedot

Teemat olivat lomakkeessa edellä kuvatussa järjestyksessä ja kunkin teeman kysymykset on esitetty omalla sivullaan. Vastaajayrityksen perustiedot (henkilöstömäärä, toimiala, sijainti) kysyttiin lopuksi, jotta vastaajien mielenkiinto saatiin heti kyselyn aluksi herätettyä varsinaiseen tutkimuksen aiheeseen liittyvillä kysymyksillä. Kyselylomakkeen saate on liitteenä 1 ja kyselylomakkeen kysymykset ja vastaukset ovat liitteenä 2.

5.2 Haastattelujen aineiston kerääminen

Asiantuntijoiden sähköpostihaastattelujen kohteeksi valikoitui Hämeenkyrön kunnan elinkeinojohtaja, Pirkanmaan Osuuskaupan ryhmäpäällikkö sekä Hämeenkyrön Yrittäjät ry:n

puheenjohtaja. Haastattelujen kautta haluttiin saada syvempi käsitys kolmelta eri taholta siihen, miten väylän vaikutukset yrityselämään ja kunnan kilpailukykyyn nähdään. Elinkeinojohtajan vastuulla on kunnan elinkeinoelämän edellytysten kehittäminen. Hämeenkyrönväylä on osittain kunnan hanke ja sillä on suuria paikallisia vaikutuksia kaavoitukseen, liikenneyhteyksiin, kunnallistekniikkaan ja yhdyskuntarakenteeseen. Kunnan edustajan näkemys väylän vaikutuksista auttaa näkemään laajemman kuvan väylähankkeen vaikutuksista. Pirkanmaan Osuuskauppa on paikallisesti ja maakunnallisesti suuri toimija, jonka ratkaisut vähittäismyymälöiden ja liikenneasemien sijoittamisesta vaikuttavat merkittävästi esimerkiksi kauppakeskittymien muodostumiseen. Yrittäjien paikallisen edunvalvontajärjestön puheenjohtaja tuntee taas laajasti paikallisen yrityskentän toimijat, olosuhteet ja toiveet. Puheenjohtajalla on kattava näkemystä paikallisen elinkeinoelämän yleisestä tilasta.

Haastattelujen runko oli puolistrukturoitu sähköpostihaastattelu. Kaikille vastaajille oli ensin kolme samaa kysymystä. Loput kysymykset olivat kullekin asiantuntijalle räätälöityjä ja hänen toimenkuvaansa tai organisaatioonsa liittyviä. Haastateltavilta tahoilta tiedusteltiin ensin puhelimitse tai sähköpostitse halukkuutta vastata opinnäytetyön tutkimukseen. Tämän jälkeen haastattelun saate sekä kysymykset toimitettiin sähköpostilla. Esitettyjä kysymyksiä oli haastateltavasta riippuen 5–8 kappaletta. Haastattelujen vastaukset analysoitiin tekemällä vastauksista tutkimusongelman kannalta oleellisia havaintoja. Haastattelukysymykset ovat liitteenä 3.

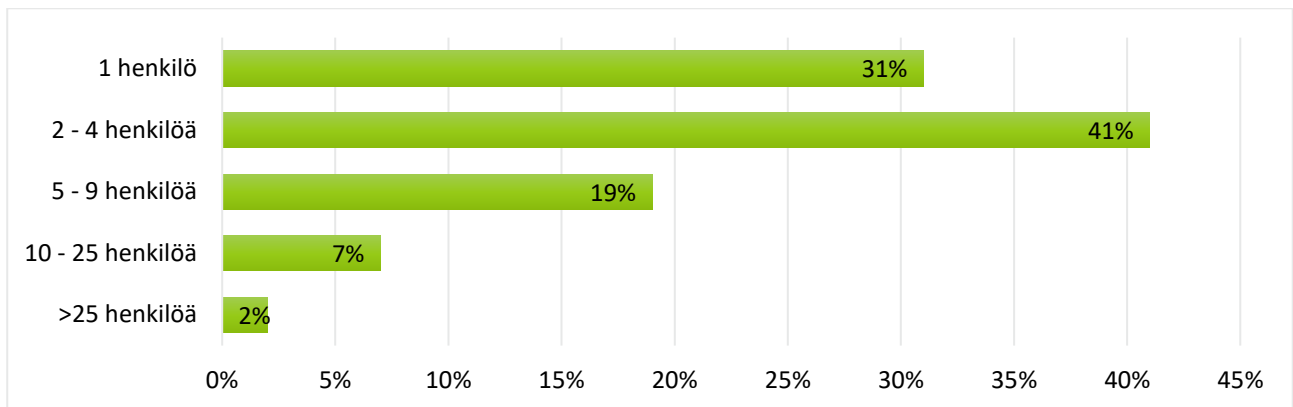
5.3 Kyselytutkimuksen tulokset

Hämeenkyrön Yrittäjät ry:n puheenjohtaja toimitti kyselyn linkkinä sähköpostitse yhdistyksen 190 jäsenyritykselle. Kyselyyn tuli määräajassa yhteensä 42 vastausta, joten kyselyn vastausprosentiksi muodostui 22 %.

Kyselyyn vastanneista 16 yritystä eli 38 % kaikista vastaajista ilmoitti toimialakseen palvelut. Toimialoista seuraavaksi eniten olivat edustettuina rakentaminen ja kauppa 17 % (n=7) osuuksilla. Vastaavan osuuden (17 %) toimialaa koskevissa vastauksissa myös ”Muu toimiala”. Teollisuuden ilmoitti toimialakseen neljä yritystä (9 %) ja alkutuotannon yksi yritys.

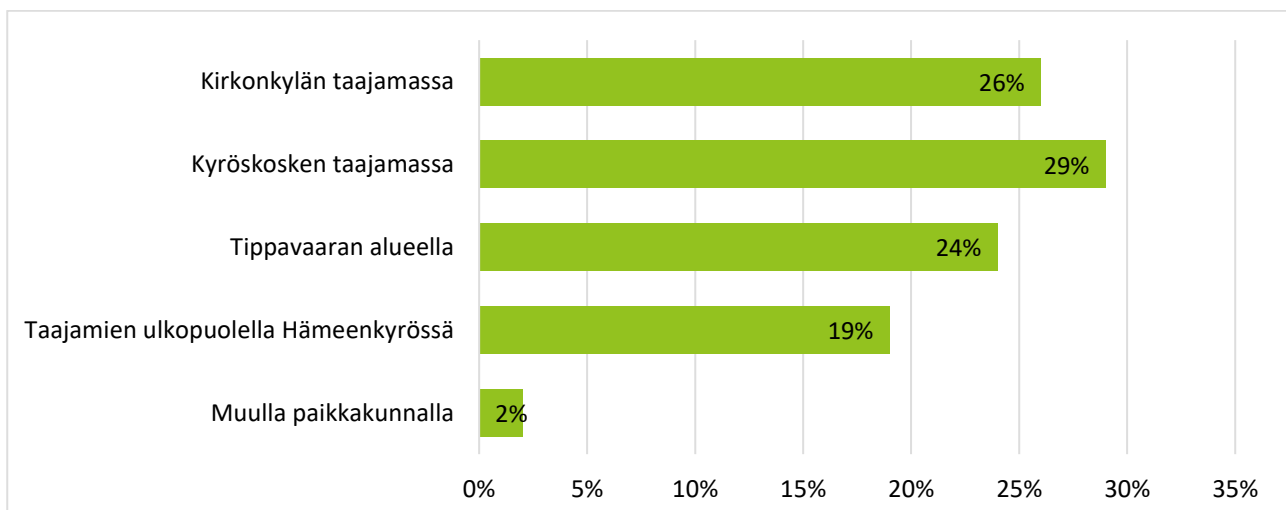
Vastaajayritysten kokoa kartoitettiin yritysten henkilöstömäärää tiedustelemalla (kuvio 5). Vastaajista lähes kaikki (91 %) olivat eli yksinyrittäjiä tai edustivat 2–4 tai 5–9 hengen

mikroyritystä. Vastaajista 7 % (n=3) edusti 10–25 hengen yritystä ja yhden vastaajan edustama yritys työllisti yli 25 henkeä.



Kuvio 5. Yritysten henkilöstömäärä (%) (n=42)

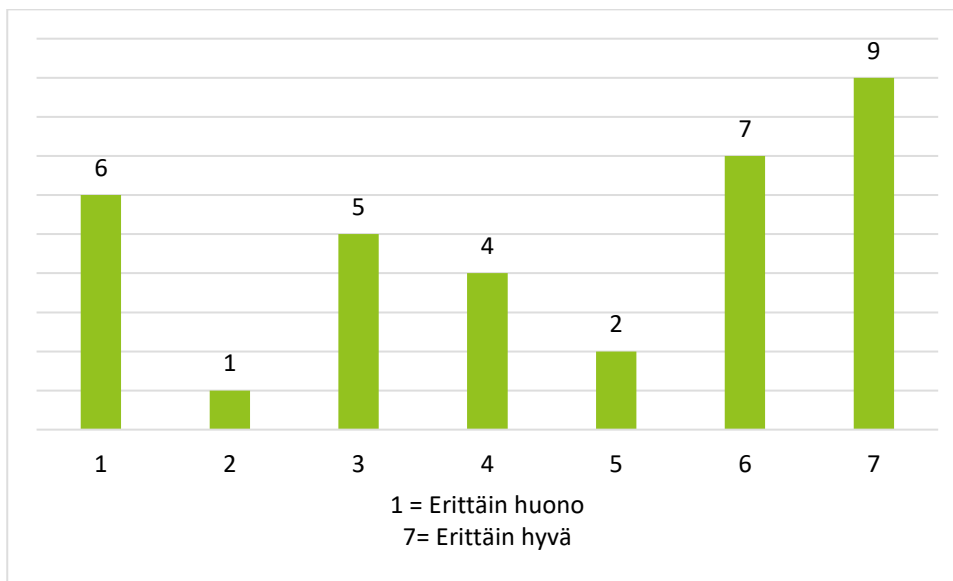
Tutkimuksen taustatiedoksi selvitettiin myös yritysten maantieteellistä sijaintia (kuvio 6). Sijainnilla arvioitiin olevan vaikutusta siihen, kokeeko yritys Hämeenkyrönväylällä olevan vaikutusta. Kyselyyn vastanneista yrityksistä noin joka kolmas (29 %, n=12) sijaitsi Kyröskosken taajamassa. Vastaajayrityksistä joka neljäs (26 %) sijaitsi kirkonkylän taajamassa ja samoin joka neljäs (24 %) Tippavaaran alueella. Taajamien ulkopuolisen Hämeenkyrön ilmoitti sijaintipaikakseen 8 vastaajaa (19 %) ja yksi yritys sijaitsi muulla paikkakunnalla kuin Hämeenkyrössä.



Kuvio 6. Yritysten sijainti (%) (n=42).

Kyselyn teemoista ensimmäinen oli Hämeenkyrönväylän vaikutukset yrityksen liiketoimintaan. Teeman ensimmäisessä kysymyksessä vastaajia pyydettiin kertomaan mielipide vuoden 2019 Hämeenkyrönväylän rahoitus- ja rakentamisuutisesta (kuvio 7). Vastauksen arvo 1 tarkoitti uutisen olleen erittäin huono ja arvo 7 erittäin hyvä. Vastaajat (n=35) arvioivat uutisen

keskiarvoltaan 4,4 tasoiseksi, mediaanin ollessa 5. Uutinen oli siten useamman vastaajan mielestä myönteinen kuin kielteinen. Molemmat ääripäät ovat selvästi edustettuina vastauksissa eli hajontaa ilmeni. Seitsemän vastaajaa jätti vastaamatta kysymykseen. Positiivisimmin uutiseen suhtautuivat Kyröskoskella sijaitsevat yritykset (6) ja negatiivisimmin taajamien ulkopuolella sijaitsevat yritykset (3,4). Kirkonkylällä sijaitsevien yritysten keskiarvo oli 4 ja Tip-pavaarassa sijaitsevien 3,8. Toimialoittain tarkasteltuna huonoin keskiarvo oli teollisuuden alan yrityksillä (3,25) ja paras muun toimialan yrityksillä (6).



Kuvio 7. Vastaajien mielipide väylän rakentamisuutisesta (n=35).

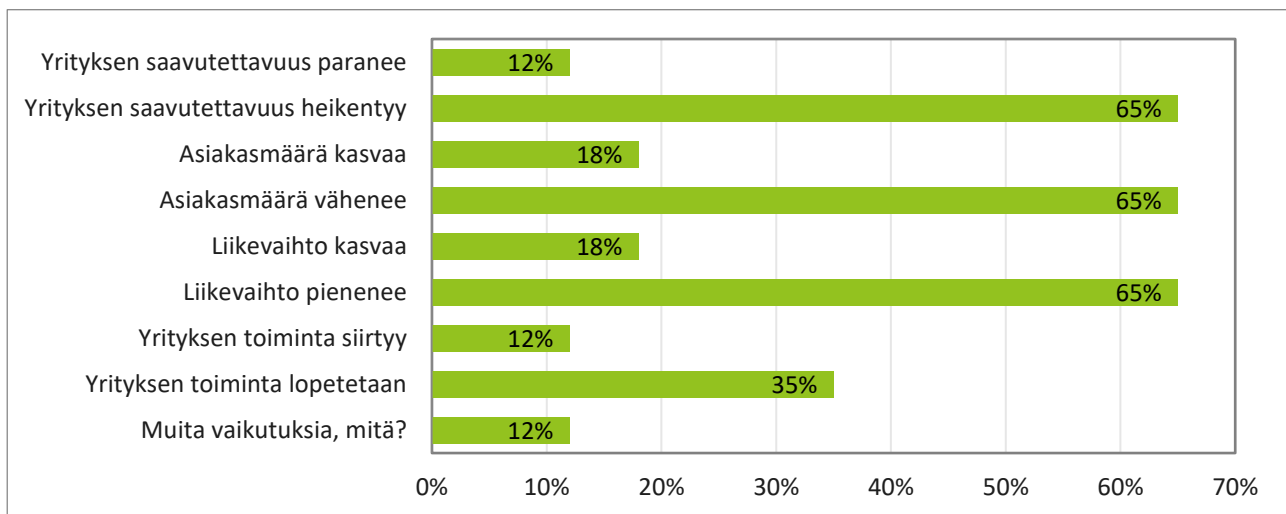
Vastaajayrityksiltä tiedusteltiin arvioita siitä, tuleeko Hämeenkyrönväylän tuomat muutokset (esim. uudet liikenneyhteydet, liikenteen siirtyminen, kaavoitus jne.) vaikuttamaan yrityksen liiketoimintaan (kuvio 8). Seitsemäntoista vastaajaa (40 %) arvioi muutosten vaikuttavan liiketoimintaan. 25 vastaajaa (60 %) koki että Hämeenkyrönväylällä ei ole vaikutusta. Kirkonkylän sijaintipaikakseen ilmoittaneista yhdestätoista yrityksestä seitsemän ilmoitti väylän vaikuttavan yrityksen liiketoimintaan. Kyröskoskella sijaitsevista kahdestatoista yrityksestä vain kolme ilmoitti väylän vaikuttavan liiketoimintaan.

	n	Prosentti
Kyllä	17	40%
Ei	25	60%

Kuvio 8. Vaikuttaako väylän tuomat muutokset yrityksen liiketoimintaan? (n=42).

Yrityksiltä, jotka arvioivat väylän vaikuttavan niiden liiketoimintaan tiedusteltiin jatkokysymyksenä arvioita siitä mitä vaikutuksia väylällä tulee olemaan (kuvio 9). Seitsemästätoista vastaajasta, jotka arvioivat vaikutuksia olevan yksitoista (65 %) arvioi yrityksen saavutettavuuden heikentyvän, kun kaksi (12%) vastaajaa arvioi sen paranevan. Yksitoista vastaajaa arvioi myös asiakasmäärän vähenevän. Samoin liikevaihdon pienentymistä ennakoivat yksitoista vastaajaa seitsemästätoista. Kuusi vastaajaa (35 %) ilmoitti että Hämeenkyrönväylän vaikutuksena yrityksen toiminta lopetetaan. Näistä kuudesta vastaajasta viisi arvioi myös yrityksensä saavutettavuuden heikentyvän sekä asiakasmäärien ja liikevaihdon pienenevän. Kuudesta yrityksestä, jotka arvioivat toiminnan lopettamista kaksi sijaitsi kirkonkylän taajamassa ja kaksi taajamien ulkopuolella.

Vastaajien annettiin myös halutessaan antaa oma vaihtoehtonsa vaikutuksista. Kahdesta tekstivastauksesta toisessa arvioitiin, että siirtoa uuden tien läheisyyteen harkitaan ja toisessa todettiin vaihtelun ja sesonkien merkityksen kasvavan.

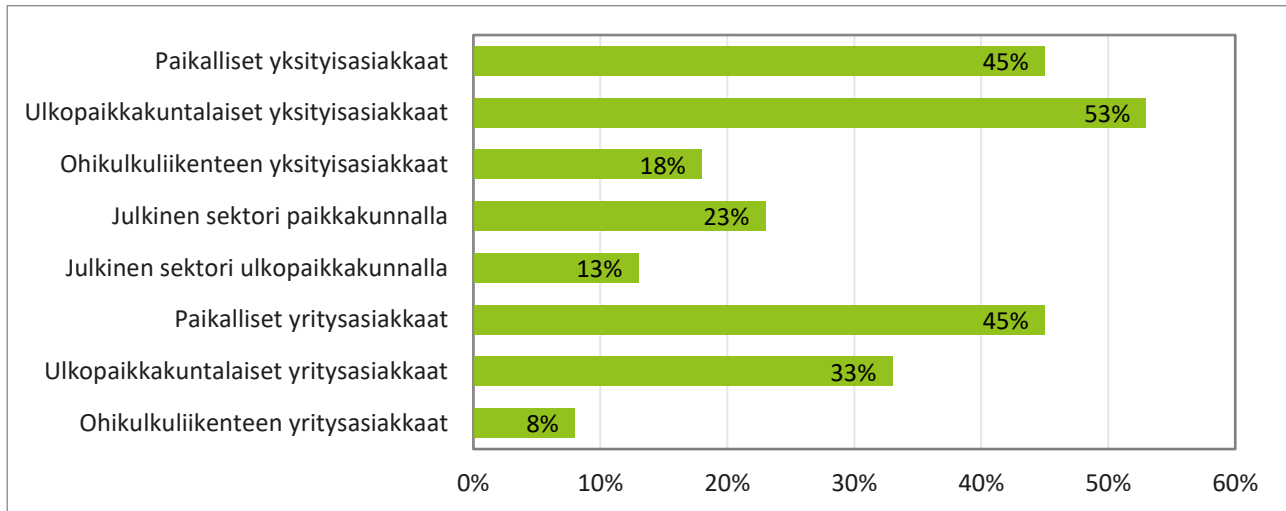


Kuvio 9. Yritysten arviot väylä vaikutuksista (%) (n=17).

Seuraavaksi vastaajilta tiedusteltiin vielä erikseen arvioita väylän vaikutuksesta yritystoiminnan sijoittumiseen. Vastaajista hieman yli kaksi kolmasosaa (69 %) arvioi, että väylällä ei ole vaikutusta. Viisi vastaajaa (12 %) ei osannut sanoa kantaansa. Kahdeksan yritystä (19 %) arvioi väylällä olevan vaikutusta sijoittumiseen. Näistä kahdeksasta yrityksestä viisi oli kirkonkylän taajamasta.

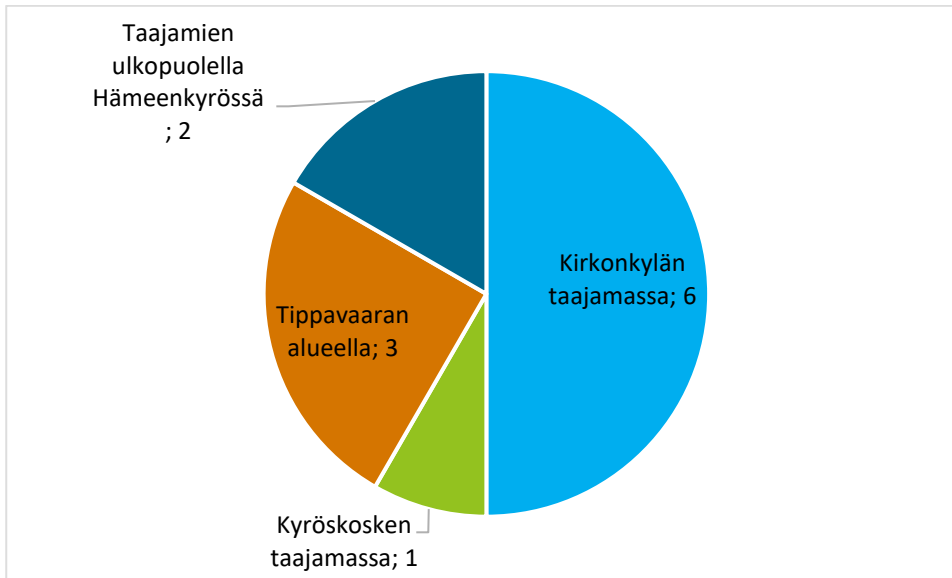
Yrityksien edustajia pyydettiin kertomaan enintään kolme yrityksensä tärkeintä asiakasryhmää (kuvio 10). Tärkeimmiksi asiakasryhmiksi ilmoitettiin useimmiten ulkopaikkakuntalaiset yksityisasiakkaat (53 %), paikalliset yksityisasiakkaat (45 %) ja paikalliset yritysasiakkaat (45 %).

%). Seitsemän (18 %) vastaajaa ilmoitti yhdeksi kolmesta tärkeimmästä asiakasryhmästään ohikulkuliikenteen yksityisasiakkaat ja kolme (8 %) vastaajaa ohikulkuliikenteen yksityisasiakkaat. Yhteensä kahdeksan eri vastaajaa ilmoitti ohikulkuliikenteen asiakkaat yhdeksi tärkeimmistä asiakasryhmistä. Näistä vastaajista viisi oli kirkonkylän taajamasta.



Kuvio 10. Yritysten tärkeimmät asiakasryhmät (%) (n=40).

Edellisen kysymykset jatkoksi vastaajilta tiedusteltiin arvioita siitä, tuleeko Hämeenkyrönväylä vaikuttamaan yrityksen asiakasvirtoihin tulevaisuudessa. Vastaajista (n=42) noin puolet (52 %) arvioi ettei väylällä ole vaikutusta asiakasvirtoihin. Näistä vastaajista 18 oli sellaisia, jotka eivät kokeneet väylän vaikuttavan liiketoimintaan muutenkaan (kuvio 8). Myönteisiä vaikutuksia asiakasvirtoihin arvioi saavan väylän myötä kolme (7 %) yritystä. Kaksitoista yritystä (29 %) koki väylän vaikuttavan negatiivisesti asiakasvirtoihin. Näistä yrityksistä puolet sijaitsi kirkonkylän taajamassa ja neljäsosa Tippavaaran alueella (kuvio 11). Viisi vastaajaa ei osannut sanoa kantaansa.



Kuvio 11. Asiakasvirtojen vähentymistä arvioivien yritysten sijainti (n=12).

Vastaajayrityksiltä kysyttiin arvioita valtatie 3:n lyhenevien matkustusaikojen vaikutuksesta yrityksen liiketoimintaan. Vastaajista noin puolet (52 %) koki ettei vaikutusta ole. Lähes kolmannes (29 %) vastaajista arvioi Tampereen suunnan nopeutuvan työmatkaliikenteen vaikuttavan. Neljä vastaajaa 42:sta arvioi yrityksen markkina-alueen kasvavan, kun taas viisi arvioi sen pienenevän. Joka kymmenes vastaaja (10 %) arvioi Ikaalisten suunnan nopeutuvan työmatkaliikenteen vaikuttavan toimintaan. Lisätekstikenttään ”Muu vaikutus, mikä?” oli tuotu erässä vastauksessa myös sanallisesti esiin Ikaalinen.

Ohitustie on rakennettu ikaalilaisia varten.

Kyselytutkimuksen toisena teemana oli väylän vaikutukset Hämeenkyrön elinkeinoelämään. Yrityksiä pyydettiin ensimmäisenä arvioimaan millä tavoin väylä tulee vaikuttamaan Hämeenkyrön kunnan kilpailukykyyn. Vastauksen arvo 1 tarkoitti erittäin kielteistä vaikutusta ja arvo 7 erittäin myönteistä vaikutusta. Vastaajat (n=34) arvioivat väylän vaikutuksen olevan miltei neutraali, mutta hieman myönteisen puolella keskiarvon ollessa 4,1. Vastauksien mediaani oli 4,5. Kyröskoskelle sijoittuneet yritykset suhtautuivat myönteisimmin (4,4) väylän elinkeinoelämän vaikutuksiin ja taajamien ulkopuolella olevat yritykset kielteisimmin (3,7). Toimialoittain tarkasteltuna erottui ainoastaan palveluyritykset, joiden vastauksien hajonta oli suurta. Yhden hengen yritykset suhtautuivat kielteisimmin väylän elinkeinoelämän vaikutuksiin (3,6) ja 10–25 hengen yritykset positiivisimmin (4,7).

Vastaajilta kysyttiin tulisiko kunnan huomioida elinkeinopolitiikassaan alueita (Kalalahti, kirkonkylän taajama jne. joihin liikenteen pois siirtyminen vaikuttaa eniten. Vastaajista (n=42)

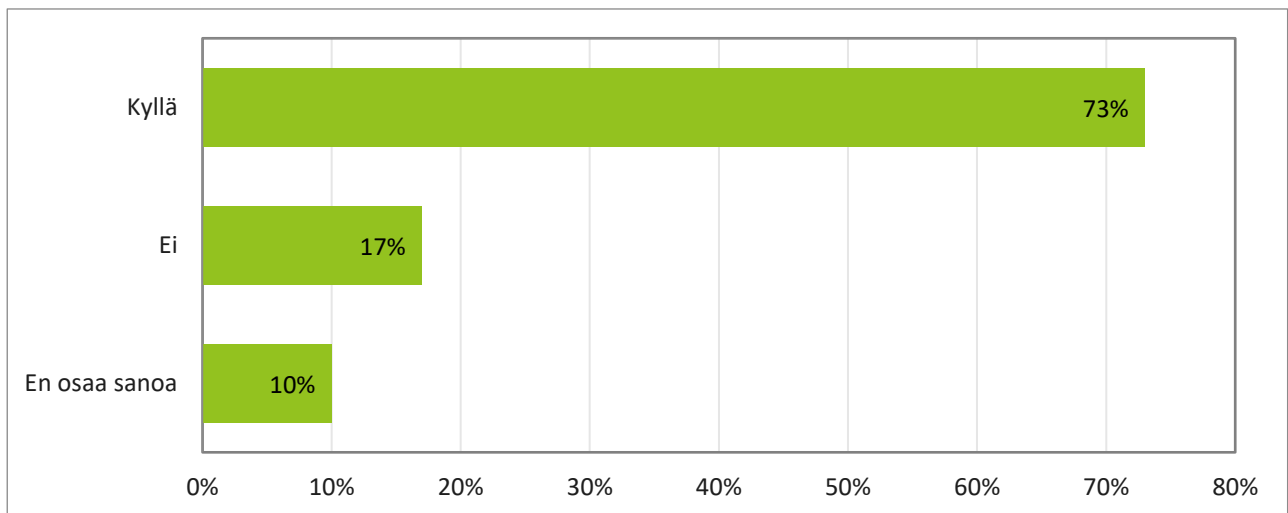
noin puolet (48 %) arvioi, että kunnan tulisi huomioida alueita. Viidennes (19 %) vastaajista suhtautui kielteisesti esitettyyn kysymykseen ja kolmannes (33 %) ei osannut sanoa kantaansa. Myönteisesti vastanneilta tiedusteltiin vapaaehtoisella tekstikentällä huomioimisen keinoja. Vastaajat toivat esiin alueiden kehittämisen markkinoinnin, palveluiden, alueiden asuinviihtyvyyden, teiden kunnossapidon sekä paikallisliikenteen parantamisen kautta. Vastauksissa nostettiin esiin myös Kyröskosken kohtalo.

Nyt on ehkä myöhäistä, koska kun tie valmistuu, niin käy kuin Kyröskoskelle. Uusia yrityksiä ei synny ja vanhat lopettavat yksi toisensa jälkeen.

Toinen vastaaja peräänkuulutti kunnan suunnitelmallista toimintaa.

Kunnalla pitäisi olla jo selvät suunnitelmat ja toimenpiteet menossa näille alueille.

Yrityksiltä tiedusteltiin kantaa kunnan vastuuseen edesauttaa toimillaan kuten toimitilojen rakentamisella ja vuokraamisella yrityksiä sijoittumaan eritasoliittymien läheisyyteen (kuvio 12). Hieman alle kolme neljästä (73 %) yrityksestä ilmoitti, että kunnan tulisi edesauttaa sijoittumista. Seitsemän (17 %) yritystä taas katsoi, ettei kunnan tulisi edesauttaa toimillaan sijoittumista ja neljä (10 %) ei osannut sanoa kantaansa.



Kuvio 12. Yritysten suhtautuminen kunnan vastuuseen edesauttaa toimillaan yritysten sijoittumista (%) (n=41).

Vastaajilta kysyttiin tapoja, joilla he kokevat väylän vaikuttavan tulevaisuudessa Hämeenkyrön elinkeinoelämää. Kysymyksen jatkoksi oli esitetty kaksi ääripäätä tulevaisuuden visioista "suuret mahdollisuudet" vai "hiljainen näivettyminen". Vastaukset pyydettiin kirjoittamaan avoimeen tekstikenttään ilman merkkirajoitusta. Vastauksia kysymykseen tuli yhteensä 34.

Vastauksien sisällön perusteella ne jaettiin kolmeen näkökulmaan: 8 vastaajaa näki väylän vaikutuksen positiivisina, 7 vastaajaa näkivät vaikutuksissa sekä positiivisia että negatiivisia tekijöitä ja 19 vastaajaa näkivät väylän vaikuttavan pelkästään negatiivisesti.

Positiivisia vaikutuksia esille tuoneiden vastaajien mukaan uudet yritysalueet liikenteen solmukohdissa tuovat uusia yrityksiä kuntaan ja väylä mahdollistaa asukkaiden määrän kasvamiseen paranevien yhteyksien myötä.

Liikenteen solmukohdat vetävät yleensä yrityksiä jos niihin luodaan hyvät liittymisyhteydet ja kunta toimii aktiivisesti jotta kiinnostuneille yrityksille pystytään niiden tarvitsemia sijoittumispaikkoja nopeallakin aikataululla tarjoamaan.

Esille tuotiin markkinoinnin tärkeys ja kunnan rooli yritysten sijoituspaikkojen tarjoajana myös nopeallakin aikataululla. Väylän positiivinen vaikutus Ikaalisten ja Parkanon suunnalla tuotiin myös esiin.

Uusi yritysalue tuo varmaankin jonkin verran uutta yritystoimintaa. Suurin positiivinen vaikutus tulee olemaan Ikaalinen / Parkano suunnalla. Tulevan uuden Hanhijärven yritysalueen yrityksethän eivät tule edes käyttämään ohitustietä.

Sekä positiivisia, että negatiivisia vaikutuksia esille tuoneiden vastauksien osalta kahdessa vastauksissa nähtiin myös, että markkinoinnin onnistuminen on tärkeässä roolissa. Yhdessä vastauksessa tuotiin esiin paikkakunnan parantuminen asuinalueena, mutta samalla palvelujen pysyvyys askarruttaa etenkin kirkonkylän osalta. Suurimmat mahdollisuudet nähtiin eritasoliittymien läheisyydessä.

Mahdollisuuksia, jos nyt heti aloitetaan eritasoliittymien läheisyyteen rakentamaan. Näihin uusia sekä nyt jo kunnassa olevia yrityksiä. Mikäli tätä ei tehdä, Hämeenkyrön puoli hiljenee kuin on jo käynyt kyröskoskelle. Mikäli rakentaminen viivästyy, ohikulkijat oppivat pysähtymään Ylöjärvelle tai Ikaalisiin. Ei kukaan viitsi enää ajaa sivuun, ja asioida hämeenkyrössä.

Eräs vastaaja näki kirkonkylän kohtalon samana kuin mitä hänen mielestään Kyröskoskelle on jo tapahtunut. Mahdollisuudet vastaaja näki Tippavaaran alueella.

Kirkonkylä tulee näivettymään, Kyröskoski on jo näivettynyt. Mahdollisuudet ovat tippavaarassa jos vain ohikulkijat saadaan sinne kääntymään.

Negatiivisesti vaikutuksiin suhtautuneiden vastauksista nousi useimmiten esiin kirkonkylän toimintojen hiljentyminen sekä nykyisen kolmostien varren yritysten kärsiminen liikennevirran siirtyessä ajamaan ohi.

Paikalliskulutukseen ei vaikutusta, mutta entistä harvempi ohikulkija tänne poikkeaa. Miksi poikkeaisi, kun ohi, tai siis läpi, pääseen entistä nopeammin.

Markkinoinnin merkitys tuotiin myös vaikutuksia negatiivisesti arvioivan vastauksessa:

Hiljainen näivettyminen. Pitää olla todella hyvät markkinoijat ja isot mainokset että joku poikkeaisi Hämeenkyröön.

Kirkonkylän tilannetta verrattiin niin Parkanon keskustan kuin Kyröskosken kohtaloon taajaman toimintojen hiljentyessä liikennevirran kulkiessa ohitse.

Kirkonkylällä on käymässä samalla tavalla mitä kyröskoskelle kävi, kun Tomanni avasi tippavaaraan. Uhkana on molempien keskustojen näivettyminen jossa liiketoiminnan harjoittaminen on lähes mahdotonta.

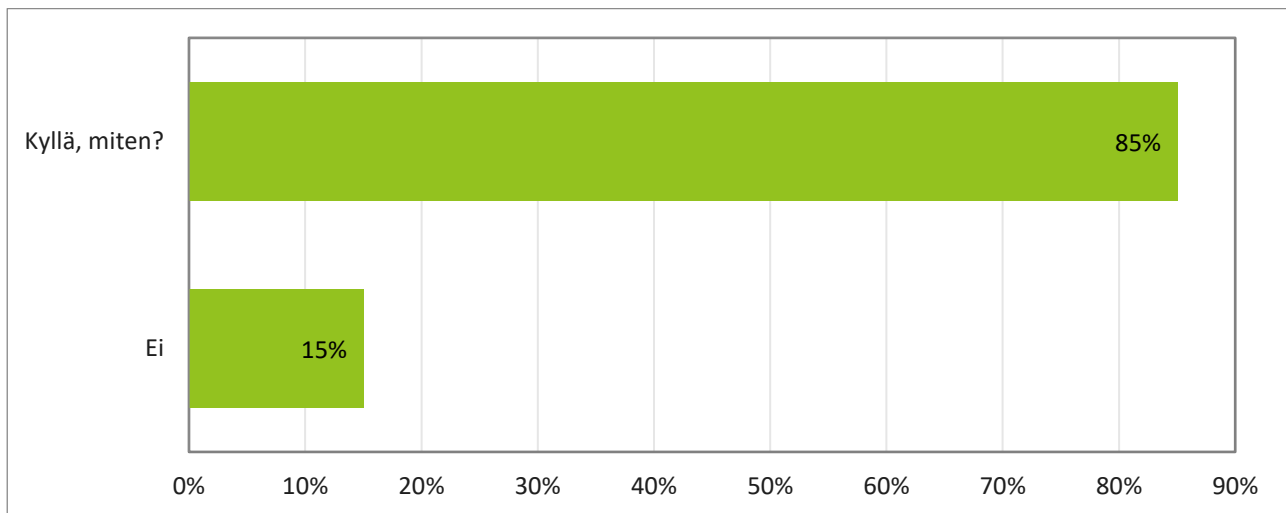
Eräs vastaaja nosti myös esiin väylän hyödyt pohjoisille naapurikunnille sekä kannanoton Ylöjärven rajaseudun kehittämiseksi.

Väylä hyödyttää pohjoisia naapurikuntia. Hämeenkyrön mahdollisuudet olisivat Ylöjärven rajasta alkaen. Tätä ei vaan ole haluttu tunnustaa. Etäisyys Tampereelta on ratkaisevin, 20 kilometriä tyhjää, hyvää rakennusmaata on tuhlausta, mutta tyyppyydellä ei ole rajaa kunnassamme.

Yhteenvetona vastauksista sai käsityksen markkinoinnin onnistumisen tärkeydestä vaikutuksiin eri tavoin suhtautuneiden vastaajien joukossa. Eritasoliittymien ympäristön kehittämisessä sekä Tippavaaran alueessa nähtiin mahdollisuuksia, kun taas kirkonkylän osalta esille nostettiin taajaman todennäköinen näivettyminen ja hiljeneminen.

Teemassa viimeisenä yrityksiltä kysyttiin pitäisikö Hämeenkyrön Yrittäjät ry:n huomioida väylän elinkeinoelämäänsä kohdistuvia vaikutuksia toiminnassaan (kuvio 13). Vastaajista 85 prosenttia arvioi, että tarpeita huomioimiseen on. Kuuden vastaajan mielestä tarvetta ei ollut. Myönteisesti vastanneilta kysyttiin lisäksi vapaaehtoisella tekstikentällä keinoja, joita yhdistykseltä kaivattaisiin. Hämeenkyrön Yrittäjät Ry:n jäsenyritykset toivoivat useammassa vastauksessa yhdistykseltä paikkakunnan yritysten ja palvelutarjonnan markkinoinnin

ehostamista muun muassa tienvarsiopasteiden, mainostamisen ja yleisen näkyvyyden muodossa. Vastauksissa nostettiin esille myös yhdistyksen oman näkyvyyden ja profiilin nostaminen. Vuoropuhelua kuntaan sekä päätöksentekoon osallistumista toivottiin yhdistykseltä lisää, samoin kun kaavoituksen ja tonttimyynnin edistämistä kunnan suuntaan sekä Kyröskosken ja Tippavaaran alueiden kehittämisen tarvetta. Yritykset toivoivat yhdistykseltä sekä vanhojen että uusien yrittäjien asioiden ajamista tasapuolisesti. Yritysten vastaanotto- ja toimitilojen tarve tuotiin myös esille sekä yritysten tarve saada yhdistykseltä matalan kynnyksen tukea.



Kuvio 13. Yritysten kanta Hämeenkyrön Yrittäjät ry:n toimien tarpeellisuudelle (%) (n=41).

5.4 Haastattelujen tulokset

Luvussa käydään läpi sähköpostihaastatteluiden tulokset. Haastatteluissa kaikilta kolmelta haastateltavalta tiedusteltiin arvioita Hämeenkyrönväylän vaikutuksista alueelliselle ja paikalliselle elinkeinoelämälle sekä kunnan kilpailukyvyille. Tämän lisäksi haastateltavalta kysyttiin heidän edustamansa organisaation toimintaan liittyviä tarkentavia kysymyksiä.

Hämeenkyrön elinkeinoelämä ja yritystoiminta. Haastateltavilta kysyttiin mitä vaikutuksia he arvioivat väylällä olevan paikkakunnan yrityksiin ja elinkeinoelämään. Hämeenkyrön Yrittäjät ry:n (myöh. yrittäjäjärjestö) puheenjohtaja arvioi, ettei väylän vaikutusten ole alkuvaiheessa kovin merkitykselliset. Puheenjohtaja arvioi osan yrityksistä menettävän asiakkaita, kun taas osa saa asiakkaita lisää.

Vanhan väylän varrella olevat yritykset joissa on käynyt tieltä poikkeavia asiakkaita tulevat kärsimään liikevaihdon vähenemistä, mutta taas Tippavaarassa olevat

yrietykset tulevat liikevaihtoon lisäämään. (Hämeenkyrön Yrittäjät ry:n puheenjohtaja)

Pirkanmaan Osuuskaupan ryhmäpäällikkö (myöh. ryhmäpäällikkö) arvioi väylän vilkastuttavan ja lisäävän paikkakunnan houkuttelevuutta. Ohikulkijoille on lisäksi tarjolla laajempi palvelutarjonta, joka lisää alueen mielenkiintoa. Hämeenkyrön kunnan elinkeinojohtaja (myöh. elinkeinojohtaja) mukaan uuden tielinjauksen vaikutuksia olevan vaikea arvioida, mutta negatiivinen vaikutus voi olla vanhan tielinjauksen varren yrityksiin, joiden asiakaskunnasta suuri osuus on satunnaisia ohikulkijoita. Elinkeinojohtaja mainitsi hyödyiksi uusien yritystonttien tuomat mahdollisuudet, alueen nopeamman saavutettavuuden idän suunnasta ja myös Hämeenkyröstä itään.

Alueellinen elinkeinoelämä. Seuraavana kysyttiin arvioita väylän vaikutuksista elinkeinoelämään alueellisesti. Elinkeinojohtajan toivomus olisi, että nopeutuneen yhteyden ja joustavien tonttiratkaisujen myötä alue saisi uutta yritystoimintaa ja että negatiiviset vaikutukset olisivat todellisuudessa ennakkopelkoja pienemmät. Ryhmäpäällikön mukaan paikallinen yhteistyö on keskeinen mahdollisuus alueellisesti, jota myös asiakkaat luultavasti arvostavat. Yrittäjäjärjestön puheenjohtaja arvioi alueellisen vaikutuksen olevan positiivinen sitten kun kaavoitus ja tontit saadaan myyntivalmiiksi.

Vaikutukset kunnan kilpailukykyyn. Ryhmäpäällikkö nosti kilpailukykyä nostavina tekijöinä esiin väylän mukanaan tuoman sujuvamman liikkumisen sekä palveluiden näkyvyyden väylän käyttäjille. Yrittäjäjärjestön puheenjohtaja totesi uusien teollisuustonttien etenkin sijainniltaan hyvän Hanhijärven alueella nostavan kunnan kilpailukykyä. Kunnan elinkeinojohtaja nosti myös esiin nopeutuneet yhteydet sekä monipuoliset tonttivaihtoehdot kilpailukykyä parantavina tekijöinä.

Väylä itsessään sujuvoittaa liikkumista. Vähintään yhtä merkityksellistä on alueen palvelujen näkyvyys väylän käyttäjille. Kun nämä asiat saadaan hyvällä yhteistyöllä toimimaan, voittavat kaikki osapuolet. (Pirkanmaan Osuuskaupan ryhmäpäällikkö)

Pirkanmaan Osuuskauppa. Pirkanmaan Osuuskaupan ryhmäpäälliköltä tiedusteltiin arviota väylän mukanaan tuoman uuden tielinjauksen ajoaikojen sekä liikennevirtojen vaikutuksista Osuuskaupan toimintaan. Ryhmäpäällikkö kertoi Osuuskaupan kasvattavan palvelutarjontaansa Hämeenkyrössä avaamalla Tippavaaraan uuden kokonaisuuden. Kokonaisuus

keskittyy ison S-marketin ympärille ja siihen liittyy myös ravintolatoimintaa osuuskaupan ruokatorin ja Hesburgerin myötä. Keskittymään tulee myös polttoainejakelua, sähköautojen lataus, autopesu sekä erillinen kokouskabinetti. Ryhmäpäällikön mukaan kokonaisuuteen haetaan myös vuokralaista täydentämään tarjontaa. Ryhmäpäällikön mukaan uusi S-market sekä liikennevirtojen muutos tulevat vaikuttamaan nykyiseen (kirkonkylän) S-marketiin. Vaikutuksia kirkonkylän sekä Kyröskosken Salen osalta seurataan ja toimintaa sopeutetaan vastaamaan asiakasmääriä ja myyntiä.

Hämeenkyrön Yrittäjät ry. Yrittäjäjärjestön puheenjohtajalta kysyttiin yrittäjäjärjestön näkökulmia alueellisen ja kunnallisen elinkeinopolitiikan kehittämiseksi. Puheenjohtajan mukaan kunnan pitäisi pystyä huomioimaan erilaisten yritysten tarpeita tonttien ja kaavoituksen suhteen sekä edistämään yritysmyönteisyyttä, joustavuutta sekä huomioimaan yritysvaikutukset päätöksenteossa. Puheenjohtaja arvioi kunnan elinvoimaisuuden ylläpitämiseksi olevan tärkeää saada houkuteltua kuntaan työllistäviä yrityksiä. Yritysten tulevaisuudennäkymistä kysyttäessä yrittäjäjärjestön puheenjohtaja kertoi kunnan yrityskanta olevan valtaosin pieniä yrityksiä ja niistä suurimman osan olevan vielä yksinyrittäjiä. Puheenjohtaja arvioi, että tulevaisuus ei näiden yritysten osalta tule muuttumaan merkittävästi.

Hämeenkyrön kunta. Kunnan elinkeinojohtajalta tiedusteltiin, onko kunnalla suunnitelmia huomioida elinkeinopolitiikassaan alueita joihin liikenteen siirtyminen vaikuttaa eniten. Elinkeinojohtajan mukaan aiheesta käydään keskustelua alueen yritysten kanssa ja kertoi kunnan intressinä olevan kirkonkylän ja koko kunnan pysyminen mahdollisimman elinvoimaisena ja palveluiltaan monipuolisena. Elinkeinojohtaja nosti esiin yritystontit, kun häneltä kysyttiin väylän vaikutuksista kunnan kaavoitukseen.

Hämeenkyrönväylä on vaikuttanut mm. niin, että kunta on pyrkinyt kaavoittamaan paljon yritystontteja väylän varteen/välittömään läheisyyteen. Uusia yritystontteja on kaavoitettu yli 100 hehtaaria. Jatkossa kunnalla on valmiudet reagoida tilanteen vaatimalla tavalla. Seuraamme tilannetta ja esiin nousevia tarpeita. (Hämeenkyrön kunnan elinkeinojohtaja)

Elinkeinojohtajalta kysyttiin, minkälaisia yrityksiä uusille alueille tavoitellaan. Hän nosti esiin Hanhijärven alueen, johon ajatellaan sijoittuvan paljon tilaa vaativia logistiikka-, teollisuus-, ja kiertotalousalojen toimijoita. Elinkeinojohtajan mukaan Tippavaaran alueen tontit ovat pääasiassa palvelualan yrityksille ja kaupalliseen toimintaan suunniteltu. Alueelle voi sijoittua myös muita yrityksiä, mutta pääasiassa sellaisia, joiden toiminta ei vaadi suuria piha-alueita.

Elinkeinojohtajalta erikseen kysyttäessä hän kertoi, ettei kunnalla ole tässä vaiheessa suunnitelmia edesauttaa yritysten sijoittumista uusien eritasoliittymien läheisyyteen esimerkiksi toimitilojen rakentamisen ja niiden vuokraamisen kautta.

6 JOHTOPÄÄTÖKSET

Opinnäytetyön tutkimusongelmana oli uuden tielinjauksen vaikutukset elinkeinoelämän kehittymiseen Hämeenkyrössä. Tässä luvussa tutkimuksen tuloksia tarkastellaan ongelmasta johdettujen tutkimuskysymysten pohjalta.

6.1 Elinkeinoelämän sijoittuminen

Teoreettisen tutkimuksen avulla selvitettiin Hämeenkyrön elinkeinoelämän paikalliset olosuhteet ja miten yritykset ovat sijoittuneet. Tutkimuksessa saatiin selville elinkeinoelämän toimialajakauman kehittyneen muun Suomen kanssa saman suuntaisesti. Palveluelinkeinot ovat ottaneet jalansijaa vuosikymmenten aikana yhä enemmän jalostukselta ja alkutuotannolta, vaikka Hämeenkyrössä on edelleen näiden toimialojen työpaikkoja koko maahan verrattuna enemmän.

Tutkimuksessa selvisi Hämeenkyrön työpaikkakeskittymien sijaitsevan Kyröskoskella, Tippavaarassa sekä kirkonkylällä. Kyröskosken yritysalue ja taajama on kasvanut aikanaan koskesta saadun energian ja vesiyhteyksien äärelle. Tippavaara ja kirkonkylä ovat taas kasvaneet hyvien liikenneyhteyksien äärelle ja nykyisen valtatie 3:n tielinjauksen ympärille. Alueilla on ollut etuja muihin alueisiin nähden, ja sen takia ne ovat kehittyneet elinkeinoelämän keskittymiksi. Elinkeinoelämä on hyötynyt myös jossain määrin kasautumiseduista, sillä taajamaympäristössä markkinat ovat olleet suuremmat ja yritysten on ollut helpompi erikoistua. Tämä on ollut nähtävissä etenkin Kyröskoskella, jossa aikaisemmin sijaitsi suuri määrä erilaisia erikoisliikkeitä.

Tutkimustulosten pohjalta voi päätellä, että kunnan strategiana on luoda Hämeenkyrönväylän varrelle uutta yritystoimintaa tarjoamalla kaavoitettuja tontteja eritasoliittymien lähistöltä. Kunta on vaikuttanut kaavoituksella jo aikaisemmin Tippavaaran alueen kehittymiseen yritystoiminnan alueeksi. Tutkimuksessa selvitettiin kaavoituksen tasoja. Kaavoituksesta voi huomata kunnan edelleen kehittävän Tippavaaraa yritysalueeksi ja alueen kehittämisen keskiössä olevan valtatie 3:n ja Häijääntien eritasoliittymä. Kyselytutkimuksen vastausten perusteella joidenkin yritysten keskuudessa on havaittavissa epätietoisuutta kunnan kaavoituksesta ja suunnitelmista. Osa yrittäjistä ei koe kunnan toimia riittäviksi, jotta yrityksiä saataisiin paikkakunnalle. Kyselytutkimuksen vastaajien joukosta nostettiin useasti esiin tärkeänä tekijänä yritystonttien saatavuus. Yrittäjät toivoivat tulosten perusteella kunnalta myös aktiivisia

toimia toimitilojen rakentamiseksi ja vuokraamiseksi, jotta yritykset voisivat sijoittua eritasoliittymien läheisyyteen. Myös kunnan elinkeinojohtaja ja yrittäjäjärjestön puheenjohtaja pitivät yritystonttien saatavuutta tärkeänä. Elinkeinojohtajan mukaan kunta tavoittelee etenkin Hanhijärven alueelle logistiikka- ja kiertotalousalojen toimijoita, jotka tarvitsevat paljon tilaa.

6.2 Vaikutukset taajamien kehittymiseen

Teoreettisen tutkimuksen tietojen perusteella tulevaisuudessa taajamien uusia keskustoja on syntymässä vahvimpien liikennevirtojen varteen ja samalla yhdyskuntarakenne pirstaloituu. Hämeenkyrössä kuvattu kehitys on mahdollinen Tippavaaran alueen kehittämisen seurauksena. Alue on saavutettavuudeltaan otollisella paikalla, mutta toisaalta hieman etäällä asu- kaskeskittymistä ja muiden taajamien palveluista. Tippavaaran alueen kehittämisen myötä yhdyskuntarakenne voi hajautua jo kolmen keskuksen välille, joista kirkonkylän rajaa erilleen väylä. Tippavaaran alueen kehitys voi toisaalta myös eheyttää kunnan yhdyskuntarakennetta tuomalla taajamat yhteen. Taajamien palvelut saattavat väylän seurauksena siirtyä Kyröskoskelta ja kirkonkylältä Tippavaaraan paremman saavutettavuuden äärelle. Tässä tutkimuksessa paikalliset yrittäjät toivoivat kunnalta muun muassa markkinoinnin sekä paikallisliikenteen parantamisen kautta tukea niille alueilla joihin liikenteen pois siirtyminen vaikuttaa eniten. Kunnan elinkeinojohtaja toi haastattelussa esiin vuoropuhelun, jota aiheesta jo käydään alueiden toimijoiden kanssa. Kyselytutkimuksen vastauksissa nostettiin useampaan kertaan esiin palveluiltaan hiljentyneen Kyröskosken kohtalo ja kirkonkylän tulevaisuutta verrattiin tähän.

Toimeksiantajan kautta nostettiin esille myös väylän tievaraus. Väylän tievaraus oli ollut olemassa vuosikymmenet ja on epäselvää, miten tievarauksen olemassaolo on ohjannut elinkeinoelämän ja yhdyskunnan rakentumista paikkakunnalla. Yritysalueiden kehittämiseen ja yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen olisi voitu panostaa eri tavalla, mikäli tietä varten olevaa varausta ei olisi ollut vaikuttamassa kehitykseen erityisesti taajamien välissä.

6.3 Vaikutukset yritysten liiketoimintaan

Tutkimuksessa selvisi, että ennusteiden mukaan uudelle väylälle siirtyy 80 % nykyisen tielinjauksen liikenteestä. Kyselytutkimuksesta saatujen tietojen perusteella Hämeenkyrönväylä tulee vaikuttamaan jollain tavalla 40 % yrittäjäjärjestön jäsenyrityksistä. Vaikutuksia

ennakoivien yritysten mukaan vaikutukset ovat suurimmaksi osaksi negatiivisia kuten saavutettavuuden heikentymistä ja asiakasmäärien pientymistä. Huomattavaa kuitenkin on että 60 % vastaajista arvioi, että väylällä ei ole liiketoimintaan vaikutuksia. Kaikki yritykset eivät sijaitse valtatie 3:n nykyisen linjauksen varrella eikä niiden liiketoimintaan välttämättä ole vaikutusta yrityksen fyysisellä sijainnilla. Tehdyssä kyselytutkimuksessa esimerkiksi ohiajoliikenteen asiakkaita ei ilmoitettu usein tärkeiksi asiakasryhmiksi, joten sekin vähentää ennakoituja vaikutuksia. Vaikutuksia koettiin selvästi eniten kirkonkylälle sijoittuneiden yritysten ja vähiten Kyröskoskelle sijoittuneiden yritysten osalta.

Merkittävä osa paikkakunnan asukkaista asuu kirkonkylän pohjoispuolella. Teoreettisen tutkimuksen pohjalta voi päätellä, että Tampereen suuntaan tai suunnasta tapahtuva liikenne ei heidän osaltaan tulevaisuudessa kulje kirkonkylän taajaman kautta vaan nopeampaa väylää pitkin sen ohi. Tielinjauksella voi siis päätellä olevan vaikutusta myös paikallisiin asiakasvirtoihin. Väylä rakennetaan taajamien kohdalla metsäsaarekkeisiin ja se alittaa nykyiset risteävät liikenneväylät. Väylän yhteydessä rakennettavat sillat lisäävät kevyen liikenteen liikkumismahdollisuuksia lukuun ottamatta metsäsaarekkeissa kulkeneita polkuja, joten paikkakunnan sisäisen saavutettavuuden voidaan katsoa säilyvän, vaikka muutoksia paikkakunnan liikennevirtoihin tuleekin.

Kyselytutkimuksessa yritykset arvioivat tärkeimmiksi asiakasryhmiksi sekä paikalliset että ulkopaikkakuntalaiset yksityisasiakkaat. Vastaajista noin puolet arvioi, ettei väylällä ole vaikutusta asiakasvirtoihin. Miltei kaikki näistä yrityksistä olivat aiemmin ilmoittaneet, ettei väylä vaikuta liiketoimintaan. Positiivisia vaikutuksia asiakasvirtoihin ennakoivat ainoastaan kolme vastaajayritystä. Näyttäisi siis, että väylä vaikuttaa ennakoarvioissa yritysten asiakasvirtoihin joko negatiivisesti tai ei ollenkaan, eikä samalla muitakaan vaikutuksia arvioida olevan.

Tutkimuksen mukaan kirkonkylän taajamassa sijaitsevat yritykset arvioivat yritystoiminnan uudelleensijoittumisen tai toiminnan lopettamisen tarpeen korkeammaksi kuin muualla sijaitsevat yritykset. Ylipäätään jonkinlaista uudelleensijoittumista ennakoivista yrityksistä viisi kahdeksasta oli kirkonkylän taajamasta. Kirkonkylällä sijaitsevat yritykset ilmoittivat myös muiden alueiden yrityksiä useammin arvioivansa asiakasvirtojen vähentyvän väylän seurauksena. Huomionarvoista on myös kolmen Tippavaarassa sijaitsevan yrityksen arviot asiakasvirtojen vähentymistä. Teorioiden perusteella Tippavaaran alueen saavutettavuuden tulisi parantua ja liikenteen keskittyä sinne. Asiaan saattaa vaikuttaa se, että todellisuudessa

syvennyksessä kulkeva väylä käytännössä ohittaa nykyisen Tippavaaran alueen ja alueelle täytyy poiketa väylältä eritasoliittymän kautta.

Teoreettisen tutkimuksen tuloksista voi päätellä, että Tampereen kaupunkiseudun länsipuolen kauppaa-, yritys-, ja asukaskeskittymien tuleminen ajallisesti entistä lähemmäs Hämeenkyröä vaikuttaa yritysten liiketoimintaan ja markkina-alueisiin. Tässä tutkimuksessa valtatie 3:n lyhenevien matka-aikojen todettiin vaikuttavan noin puoleen yrityksistä. Merkittävin vaikutus koettiin Tampereen suunnan nopeutuvasta työmatkaliikenteestä. Markkina-alueen muutoksia tai kilpailutilanteen muutoksia yritykset eivät kokeneet merkittävinä tekijöinä. Teorioissa esitettyä markkina-alueen kasvamista liikenneyhteyksien parantumisen kautta ei siis ainakaan hämeenkyröläisten yritysten osalta arvioitu olevan. Yritysten ilmoittamat tärkeimmät asiakasryhmät luultavasti vaikuttavat tähän; paikallisten asiakkaiden odotetaan pysyvän asiakkaina väylästä riippumatta. Lisäksi paikkakunnan yritykset ovat melko pieniä kahta isoa työllistäjää lukuun ottamatta. Ylöjärven ja Länsi-Tampereen yritykset taas voivat kokea väylän laajentavan niiden markkina-alueitaan siten että pohjoisen asukkaat pääsevät nopeammin asiakkaiksi heille.

6.4 Vaikutukset elinkeinoelämään yleisesti

Teoreettisen tutkimustiedon pohjalta voi päätellä Hämeenkyrönväylän olevan osa Suomen pääväyliin kuuluvan valtatie 3:n kehittämishanketta. Valmistuessaan väylä palvelee erityisesti pitkää työmatkaliikennettä ja elinkeinoelämän kuljetuksia. Maakuntakaavassa ja ELY-keskuksen raporteissa viitataan väylän sijasta Hämeenkyrön ohitukseen etenkin vanhempien dokumenttien osalta. Väyläviraston sekä Hämeenkyrön kunnan asiakirjoissa viitataan kuitenkin Hämeenkyrönväylään. Tielinjaus on siis saanut jossain vaiheessa suunnittelua neutraalimman kuvauksen ja nimen kuin ohitus. Väylä tosiasiallisesti ohittaa Hämeenkyrön kirkonkylän tyystin ja käytännössä myös tällä hetkellä rakennetun Tippavaaran alueen. Samalla ohitus antaa kuitenkin mahdollisuuksia esimerkiksi asuinviihtyvyyden parantamiseksi liikenteen osalta hiljentyvällä alueella ja kuten todettua väylän varren yritysalueille tavoitellaan uusia yrityksiä. Pirkanmaan Osuuskauppa onkin jo rakentamassa kaupan yksikköä Tippavaaraan.

Johtopäätöksenä voi todeta väylän olevan sekä ohitustie että paikallisia mahdollisuuksia luova väylä. Hanke on osa tieliikenteen pääväylien kehityshankkeita eikä sen tärkein tarkoitus ole edesauttaa paikkakunnan elinkeinoelämää vaan luoda kaukoliikenteelle sujuvampi

tielinjaus. Kyselytutkimuksenkin vastauksissa tuotiin esiin väylän vaikuttavan positiivisemmin Ikaalisten ja Parkanon kuin Hämeenkyrön kilpailukykyyn. Teoreettisen tutkimuksen perusteella myös maakuntakaavassa väylän katsotaan parantavan nimenomaan Pohjoisen Pirkanmaan liikenteellisiä etuja.

Teoreettisen tutkimuksen sekä haastatteluiden perusteella Hämeenkyrönväylä näyttäisi lisäävän alueen vetovoimaa ja kilpailukykyä tuomalla sitä ajallisesti lähemmäs Tampereen kaupunkialuetta. Väylä sujuvoittaa liikennettä ja mahdollistaa nopeamman liikkuvuuden. Kyselytutkimus näyttää yritysten suhtautumisen väylän elinkeinoelämävaikutuksiin vaihtelevan laajasti. Noin puolet yrityksistä koki väylän vaikutukset negatiivisena ja puolet näki myös myönteisiä mahdollisuuksia. Tutkimuksen mukaan elinkeinoelämän onnistuneen markkinoinnin tärkeys ja yritysten toimipaikkojen saatavuus ovat yritysten näkökulmasta avainasemassa elinkeinoelämän kilpailukykyyn ylläpitämiseksi.

6.5 Hypoteesit

Teorian kautta löydettiin perustelut Hämeenkyrön elinkeinoelämän sijoittumiselle ja siihen mitkä tekijät yritystoiminnan muodostumiseen ovat vaikuttaneet. Ensimmäinen hypoteesi oli arvioitujen vaikutusten suuri hajonta kyselytutkimuksen vastaajissa. Tutkimuksen kannalta oleellisimpia kysymyksiä oli yritysten yleinen arvio siitä vaikuttaako väylä niiden liiketoimintaan. Hajontaa muodostui eri muuttujilla mitattuina. Väylän kokivat vaikuttavan niin isot kuin pienet yritykset sekä erilaisten toimialojen yritykset. Väylän kokivat vaikuttavan liiketoimintaan myös eri sijainneilla olevat yritykset.

Toisena hypoteesina oli kyselytutkimukseen vastaavat yritykset. Oletuksena oli, että kyselyyn motivoituisi vastaamaan enemmän sellaiset yritykset, jotka vaikutuksia kokevat kuin ne, jotka eivät niitä koe. Kuitenkin 60 % vastaajista ilmoitti, etteivät he koe väylän vaikuttavan liiketoimintaansa. Mikäli vastausprosentti olisi noussut suuremmaksi kuin 22 % olisi vaikutuksia kokeneiden osuus vastaajista voinut olla vieläkin pienempi. Tämä siis jos oletetaan että vaikutuksia kokeva yritys on motivoituneempi vastaamaan kuin sellainen, joka kokee ettei väylällä ole vaikutusta.

Kolmantena hypoteesina oli, että kirkonkylään sijoittunut yritys kokee todennäköisemmin väylän vaikutukset kielteisempänä kuin muualle sijoittunut yritys. Kirkonkylälle sijoittuneet yritykset arvioivat muita useammin väylän vaikuttavan liiketoimintaan ja myös tarpeen siirtää

yritystoiminta toiseen sijaantiin. Kirkonkylän yritykset arvioivat myös asiakasvirtojen vähentyvän useammin kuin muut. Kirkonkylän yritykset eivät kuitenkaan ylipäättään suhtautuneet muita negatiivisemmin uutiseen väylän rakentamisesta tai olleet muihin verrattuna kielteisellä kannalla väylän vaikutuksista paikkakunnan elinkeinoelämään yleisesti.

6.6 Kehittämisehdotukset

Tampereen kehätien varrella on vielä paljon tyhjää tonttimaata yrityksille. Näiden alueiden kanssa Hämeenkyrö joutuu kilpailemaan etenkin teollisuuden alan yritysten sijoittumispäätöksistä. Kehätien yhteydet ovat nopeammat useimpiin suuntiin kuin Hämeenkyröstä, ja kehätielle kaupunkien kupeeseen keskittyessä yritykset voivat saavuttaa helpommin kasautumisetuja kuin maaseudulla. Hämeenkyrön yritysalueiden etuna voisi olla tarjolla olevien tonttien suurempi koko ja joustavat ratkaisut esimerkiksi rakennusluvista. Tonttien hinnan tulisi olla myös edullisempi, jotta paikkakunta pystyy kilpailemaan yrityksistä.

Tutkimuksen tuloksissa nousi esiin vanhan valtatie 3:n tielinjauksen yritykset, jotka uusi väylä ohittaa kokonaan. Osaan yrityksistä tällä on vaikutusta ja osaan ei, riippuen yrityksen tärkeimmistä asiakasryhmistä. Tulosten perusteella markkinoinnin, paikallisliikenteen ja asuinviihtyvyyden kehittäminen ovat näiden yritysten kannalta isossa roolissa. Myös kunnan tuki markkinoinnissa sekä yritysten toimipaikkojen tarjoamisessa olisi tärkeää. Kirkonkylällä olevat yritykset arvioivat selvästi muita eniten joutuvansa sijoittumaan uudelleen ja poistuvan yritystoiminnan tilalle olisi tärkeä saada jatkajia.

Kyselytutkimuksessa suurimmat mahdollisuudet kehitykseen osoitettiin Tippavaaran alueelle. Tippavaaran alue vaikuttaisi olevan tutkimuksen mukaan kehittymässä kolmanneksi keskustaksi. Alueen kehityksellä olisi mahdollisuus yhdistää paikkakunnan taajamia yhteen, vaikka väylä tuleekin kulkemaan jo olemassa olevien keskustojen välissä. Väylä tulee kulkemaan muuhun taajamaan nähden syvennyksessä, joten taajamien näkyvä markkinointi sekä yritysten näkyvyys väylälle on huomioitava.

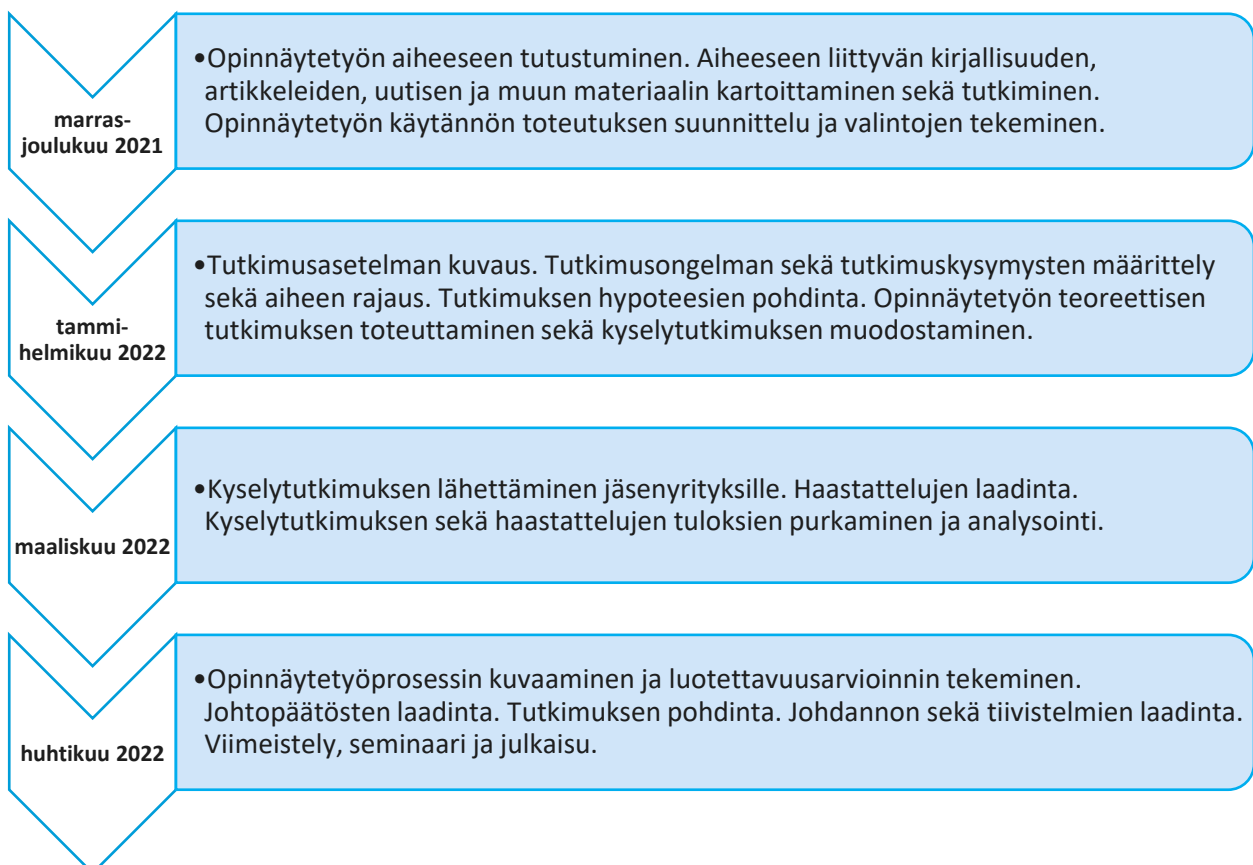
Tutkimuksen tuloksien mukaan Hämeenkyrön Yrittäjät ry:n jäsenyritykset toivoivat myös yhdistykseltä paikallisen liike-elämän markkinoinnin ja näkyvyyden ehostamista väylän vaikutusten johdosta. Yritykset nostivat esiin myös toimivan vuoropuhelun kuntaan sekä päätöksentekoon osallistumisen.

7 TUTKIMUSPROSESSIN ARVIOINTI

Kappaleessa kuvataan opinnäytetyön prosessi sekä kerrotaan luotettavuuden arvioinnista ja arvioidaan tutkimuksen onnistumista.

7.1 Tutkimusprosessi

Opinnäytetyöprosessi alkoi loppukesällä 2021 aiheen kartoituksella ja kehittämisellä. Aiheen päättämisen jälkeen opinnäytetyön tekijän muut opinnot olivat vielä kesken, joten prosessin varsinainen aloitus tapahtui vasta marraskuussa 2021. Prosessin ensimmäisiä vaiheita oli aiheeseen liittyvän materiaalin kartoitus sekä opinnäytetyön laatimisen teoriaan tutustuminen. Tavoitteena oli saattaa työ päätyökseen huhtikuun 2022 aikana ja tämä tavoite myös saavutettiin. Opinnäytetyön prosessin vaiheet on kuvattu kuviossa 14.



Kuvio 14. Opinnäytetyöprosessi.

Opinnäytetyön aikana tehtiin säännöllistä yhteistyötä toimeksiantajan edustajan kanssa. Yhteistyötä tehtiin kasvokkain palaverissa ja sähköpostitse sekä puhelimitse etenkin kyselytutkimuksen osalta. Kyselytutkimuksen laatimisessa oli apuna myös ryhmä testihenkilöitä, joille laadittiin erillinen testikysely toimivuuden tarkistamiseksi ja palautteen saamiseksi kyselyn sisällöstä. Prosessin aikana oli säännöllisiä palaveria myös opinnäytetyön ohjaajan kanssa. Ohjaajan avulla tarkasteltiin etenkin opinnäytetyön kokonaiskuvaa sekä täsmennettiin teoreettista puolta kuten tutkimusongelmaa, kysymyksiä sekä viitekehystä. Opinnäytetyön laatimiseen liittyvät yhteistyöpalaverit sekä muut erikseen huomioitavat tapahtumat ovat lueteltu liitteessä 4.

7.2 Tutkimuksen luotettavuus

Triangulaation käytöllä tutkimuksessa tarkoitetaan useamman tutkimusmenetelmän käyttöä yhtenä keinona luotettavuuden lisäämiseksi (Kananen, 2010, s. 72). Opinnäytetyön tutkimuksessa on käytetty triangulaation mukaisesti erilaisia tieteellisiä metodeja selittämään liikenneväylien vaikutuksia yritysten liiketoimintaan. Teoreettisen tutkimuksen pohjalta pyrittiin hahmottamaan taajamien muodostumisen, elinkeinoelämän sijoittumisen sekä liikenneväylien muodostumisen perusteita. Näitä perusteita verrattiin myöhemmin Hämeenkyrön ja Hämeenkyrönväylän paikallisiin olosuhteisiin. Teoreettisen tutkimuksen havaintojen kautta rakentui taas kvantitatiivisen kyselytutkimuksen lomakkeen runko ja aiheet. Kyselytutkimuksella haluttiin todentaa teorian kautta tehtyjä havaintoja siitä, miten tielinjaus vaikuttaa yrityksiin paikalliskunnalla. Kvalitatiivisten haastattelujen avulla haluttiin ottaa huomioon myös paikalliseen elinkeinoelämään vaikuttavat muut merkittävät tahot ja verrata heidän näkemyksiään teorian ja kyselytutkimuksen tuloksiin. Luotettavuuden varmistamiseksi tutkimuksen vaiheet ja tahojen kanssa tehty yhteistyö on kirjattu ylös ja lisätty opinnäytetyöhön.

Teoreettisen tutkimuksen luotettavuus. Opinnäytetyön teoriaan kerättiin laajasti tutkittavaan ongelmaan liittyvää aineistoa, joiden kautta etsittiin vastauksia tutkimuskysymyksiin. Teorioiden kautta esille nousseita asioita verrattiin paikallisiin olosuhteisiin ja sitä kautta huomattiin paikallisten olosuhteiden tukevan ainakin osittain yleisteorioita. Luotettavuuden kannalta hankalaa oli asiaan liittyvän aihepiirin laajuus ja aineiston suuri määrä. Lisäksi iso osa löydetystä aineistosta sopi paremmin tiiviin kaupunkiympäristön liikenneväylien kehitysten yritysvaikutusten arviointiin kuin maaseutupaikkakunnan pääväylän muutoksen vaikutusten

arviointiin. Opinnäytetyön tueksi tai vertailua varten ei löytynyt vastaavaa tutkimusta muualla Suomessa tehtyjen tiehankkeiden elinkeinovaikutuksista.

Haastattelututkimuksen luotettavuus. Sähköpostihaastattelut muodostivat opinnäytetyön laadullisen tutkimusmenetelmän mukaisen aineiston. Haastattelut koostuivat kolmen eri henkilön näkemyksistä. Vastauksissa henkilöt edustivat kukin organisaatiotaan. Haastatteluilla haluttiin syventää merkittävien toimijoiden näkemysten kautta teorian ja kyselyn kautta tuloksena saatuja näkökulmia. Haastateltavien vastaukset analysoitiin siten että vastauksen tarkoitus ei muuttunut vaan viesti pysyi samana. Tuloksien joukkoon lisättiin myös suoria lainauksia. Haastattelu laadittiin sähköpostin välityksellä neutraalilla saatekirjeellä varustettuna, joten haastattelija ei vaikuttanut vastauksiin läsnäolollaan. Kysymykset olivat valmiiksi laadittuja eikä sähköpostihaastattelu muotona anna mahdollisuuksia avoimelle keskustelulle. Avoimen keskustelun kautta olisi ollut mahdollisuus tuoda paremmin esille tahojen arvioita ja täsmentää asioita. Eri tahoille oli kuitenkin räätälöity omat kysymykset, jotta luotettavuutta saatiin lisättyä.

Kyselytutkimuksen luotettavuus. Opinnäytetyön määrällisen tutkimuksen menetelmä oli kyselytutkimus. Määrällisessä tutkimuksessa luotettavuutta arvioitaessa on käytössä kaksi käsitettä reliabiliteetti ja validiteetti (Kananen, 2010, s. 128). Kysely on validi, mikäli tutkimuksessa on onnistuttu mittaamaan sitä mitä on alun perin haluttukin mitata. Reliabiliteetti tarkoittaa sitä, ettei tulokset ole sattumanvaraisia, vaan toistettaessa ne olisivat samat (s. 128). Kyselyssä vastaajia pyydettiin antamaan arvioitaan vaikutuksista. Arviot eivät perustu tietoon vaan ovat vastaajan subjektiivisia olettamuksia asioiden kulusta, ja niihin voi vaikuttaa luke-mattomat asiat. Lomakkeen kysymykset pyrittiin erityisesti tämän takia laatimaan objektiiviseksi välttämällä vastaajan johdattelua.

Kyselytutkimukseen saatiin jäsenyrityksiltä yhteensä 42 vastausta ja vastausprosentiksi tuli 22 %. Hämeenkyrön Yrittäjät ry:hyn ei kuulu kaikki paikkakunnan yritykset, vaan noin neljäsosa kaikista yrityksistä. Kaikista paikkakunnan yrityksistä tähän kyselyyn vastasi siten noin 5 %. Toimialoittain tarkasteltuna kyselyyn vastasi vähemmän teollisuuden ja alkutuotannon toimijoita kuin mitä toimialajakauma on koko paikkakunnalla. Näitäkin toimijoita kyselyyn vastanneiden joukossa kuitenkin myös oli. Tiedossa ei ole onko yrittäjäjärjestössä jäsenenä tiettyjen toimialojen yrityksiä enemmän kuin toisia. Vastaajayrityksistä vain yhdessä oli yli 25 työntekijää töissä, mutta toisaalta paikkakunnan kaikista yrityksistä vain yhdeksässä on työntekijöitä 20 tai enemmän. Vastaajayritykset sijaitsivat myös laajasti ympäri paikkakuntaa, joten

vastaajien joukkoa voidaan pitää otoksena melko edustavana. Kysely suoritettiin anonyymisti, joten vastauksien tulisi ainakin ilmentää vastaajien todellista kantaa ilman tarvetta kaunistella tai valehdella. Anonyymissä kyselytutkimuksessa on luotettavuuden kannalta myös etuna, se että tutkija ei voi vaikuttaa vastaustilanteessa vastaajaan. Kyselytutkimuksen avulla saatiin melko pienestä vastausprosentista huolimatta vastauksia tutkimuskysymyksiin, joten sitä voidaan pitää validina. Kyselyyn asetettiin yleisesti yrityksiä tutkittaessa käytettäviä muuttujia (toimiala, koko, sijainti) jotta saatiin tutkittua erilaisiin yrityksiin kohdistuvia vaikutuksia. Reliabiliteettia varmistettiin käyttämällä kyselyn laatimisessa Webropol-sovellusta, jossa tiedot säilyvät muuttumattomina. Kyselylomakkeen kysymykset sekä vastausvaihtoehdot laadittiin huolellisesti yksiselitteisiksi, niin ettei tulkinnanvaraa jäänyt. Virheellisen tiedon saaminen minimoitiin kyselylomakkeella asettamalla ainoastaan yrityksen perustiedot pakollisiksi sekä antamalla vastaajalle mahdollisuus ohittaa hankala kysymys ”en osaa sanoa”- vaihtoehdolla. Avoimen tekstikentän vastauksien analysoinnissa virheiden mahdollisuus on olemassa, mutta avoimet vastaukset tulkittiin huolellisesti ja objektiivisesti.

Kyselytutkimuksen tulokset kirjoitettiin tekstimuotoon auki ja tuloksista osa havainnollistettiin taulukoiksi. Kyselylomake vastauksineen on opinnäytetyön liitteenä. Kyselytutkimus olisi siinänsä siirrettävissä myös muiden vastaavien ongelmien tutkimista varten, mutta kohderyhmästä riippuen tulokset luultavasti vaihtelisivat.

7.3 Tutkimuksen onnistuminen

Tutkimusongelmana oli uuden tielinjaukset vaikutukset elinkeinoelämän kehittymiseen. Tutkimus rajattiin koskemaan Hämeenkyrönväylän vaikutuksia paikalliseen elinkeinoelämään. Teoreettisessa tutkimuksessa tarkasteltiin elinkeinoelämän kenttää kokonaisuudessaan ensin yleisten teorioiden pohjalta ja sen jälkeen paikallisesti. Kyselytutkimus rajattiin koskemaan toimeksiantaja Hämeenkyrön Yrittäjät ry:n jäsenyrityksiä. Haastattelututkimuksessa tahot olivat niitä, joiden toiminta vaikuttaa merkittävästi paikallisiin olosuhteisiin. Käytössä oli kolme erilaista tutkimusmenetelmää, joiden avulla ongelmaa pyrittiin ymmärtämään.

Teoreettisen tutkimuksen avulla saatiin ymmärrys elinkeinoelämän rakentumisen perusteista, Hämeenkyrön paikallisista olosuhteista ja kaavoituksen sekä liikenneväylien kehittämisen tavoitteista. Teoreettisella tutkimuksella saatiin pohjaksi siis kiistatonta tietoa aiheesta. Kyselytutkimus rajattiin koskemaan yrittäjäjärjestön jäseniä kyselyn jakelun varmistamiseksi ja 190

yritystä vaikutti tarpeeksi suurelta kohderyhmältä kyselylle. Kyselytutkimuksen vastausprosentti olisi saanut olla suurempi. Toisaalta saadut tulokset tukivat osaltaan teoreettisen tutkimuksen havaintoja sekä hypoteeseja. Kyselyn kysymysten järjestystä sekä sanavalintoja jälkikäteen arvioimalla voi todeta, että kysymykset olisivat voineet olla vielä avoimempia. Lisäksi muutama kysymys oli teemallisesti melko lähellä toisiaan, vaikka ei aivan samaa asiaan kysyttykään. Vastaajia saatiin kuitenkin eroteltua toisistaan muuttujien käytöllä ja vastaajille annettiin myös mahdollisuus tuoda oma näkemyksensä esiin vapaalla tekstillä. Haastattelututkimus oli suppein tutkimuksellinen osio kolmesta. Sähköpostin välityksellä tehdyt haastattelut olivat suppeat, mutta niiden avulla saatiin lisää tietoa etenkin kunnan edustajan näkemyksistä.

Opinnäytetyön tutkimuksen tavoitteena oli selvittää miten hämeenkyröläiset yritykset arvioivat väylän vaikuttavan niiden liiketoimintaan ja miten tielinjaus vaikuttaa paikalliseen elinkeinoelämään. Tutkimus antoi toimeksiantajalle tavoitteen mukaista tietoa kohderyhmän arvioista sekä paikallista vaikutuksista ylipäättään. Tutkimus vastasi lisäksi tutkimusongelmasta johdettuihin kysymyksiin.

Kyselytutkimuksen sekä haastattelututkimuksen kautta saadut tiedot perustuvat pääosin arvioituihin vaikutuksiin ennen väylän käyttöönottoa. Opinnäytetyön ajallinen kehys ei mahdollistanut tutkimuksen jatkamista todellisiin toteutuneisiin vaikutuksiin. Jatkotutkimuksen aihe voisi olla tutkia tapahtuneita vaikutuksia yritysten liiketoimintaan sekä kunnan elinkeinoelämään esimerkiksi viiden tai kymmenen vuoden päästä. Jatkotutkimuksessa voitaisiin selvittää, miten yritysten ja työpaikkojen määrä sekä sijainti paikkakunnalla ovat muuttuneet väylän seurauksena. Uuden kyselytutkimuksen avulla selvitetäisiin, toteutuivatko yrittäjien arviot väylän vaikutuksista.

8 LOPUKSI

Opinnäytetyön aiheen löytäminen oli pitkä prosessi. Aiheen löydyttyä opinnäytetyön tekijä innostui siitä ja alkoi selvittämään Hämeenkyrönväylän taustoja kattavasti. Pk-yrittäjyyden tradenomiopintojen sekä työelämän kokemusten kautta opinnäytetyön tekijä oli kiinnostunut pienyrittäjien toimintaedellytysten tutkimisesta. Tätä kautta löytyi tutkimuksen painotus paikallakunnan yritysten liiketoimintaan. Väylän voi kuitenkin olettaa vaikuttavan koko kunnan kilpailukykyyn sekä kehittymiseen laajasti, joten tutkimukseen otettiin osaksi myös väylän vaikutukset paikalliseen elinkeinoelämään yleisellä tasolla.

Teoriaosuuden työstäminen oli koko projektin työläin vaihe ja valtaisan teoriamäärän rajaaminen sekä tutkimuksen kannalta olennaisten asioiden löytäminen tuottivat hankaluuksia. Opinnäytetyön toimeksiantajaksi löytyi paikallinen yrittäjien etujärjestö. Yhdistyksen puheenjohtajan sekä hallituksen avulla kyselyn sisältöön saatiin yrityksille relevantteja aiheita ja jakelu onnistui hyvin yhdistyksen jäsenten sähköpostilistan kautta.

Opinnäytetyö eteni suunnitellussa aikataulussaan, vaikka välillä sekä sekava maailmantilanne, että opinnäytetyön tekijän muuttunut elämäntilanne tuntuivat olevan etenemistä vastaan. Onneksi aikataulussa oli kuitenkin väljyyttä muuttujille. Kolmen tutkimusmetodin yhdistäminen oli hankalaa ja jälkikäteen arvioituna vähempikin metodien käyttö olisi ehkä riittänyt. Metodeja yhdistelemällä tutkimukseen saatiin kuitenkin rakennettua hyvä kokonaiskuva aiheesta ja teorialtutkimuksen hypoteeseja päästiin testaamaan onnistuneesti.

Toivottavasti tutkimuksen avulla toimeksiantaja Hämeenkyrön Yrittäjät ry:n, yhdistyksen jäsenyritysten sekä Hämeenkyrön kunnan ja muiden paikallisten toimijoiden ymmärrys Hämeenkyrönväylän vaikutuksesta paikalliseen elinkeinoelämään lisääntyy.

LÄHTEET

- Aarrevaara, E., & Rönkko, E. (2015) *Maaseututaajamien rakennettu ympäristö aluehistorian ja kulttuuriperinnön näkökulmista*. Lahden ammattikorkeakoulu.
<https://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-2017062914053>
- Alenius, A., Heiniluoma, J., Liukku, P., & Tolonen, K. (16.11.2018). *Kannanotto vuoden 2019 valtion talousarvioon*. EDK-2018-AK-224208.
- Aro, T. (12.10.2016). *Kaupunkien kovat ja pehmeät vetovoimatekijät*. Oulu: Kaupunkisuunnitteluseminaari x. <https://www.ouka.fi/documents/64220/16476345/Timo+Aro-Kaupunkien+kovat+ja+pehme%C3%A4t+vetovoimatekij%C3%A4t.pdf/209e2320-6aaf-454c-af33-eb4f512a7825>
- Harisalo, R. (2005). Riskit yhteiskunnassa ja markkinoilla: Itävaltalaisen teorian näkökulma. Teoksessa H. Kuusela & R. Ollikainen (toim.), *Riskit ja riskienhallinta* s. 55–71. Tampereen yliopistopaino-Juvenes Print Oy.
- Heinonen, J. (2013). *Kunnan yritysilmapiirin vaikutus yritystoiminnan kehittämiseen*. [Väitöskirja, Turun yliopisto]. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-249-328-6>
- Huovinen, J. (11.5.2020). Hämeenkyrön uusi nelikaistainen ohitustie rakenteille kesällä – Kokonaiskustannus yli 65 miljoonaa euroa. *Aamulehti*. <https://www.aamulehti.fi/pirkanmaa/art-2000007442692.html>
- Hämeenkyrön kunta. (i.a.-a). *Ajantasa-asemakaava*. <https://www.infogis.fi/hameenkyro/?link=OV8O0P7JDj>
- Hämeenkyrön kunta. (i.a.-b). *Hämeenkyrön elinkeinopalvelut*. <https://hameenkyro.fi/palvelut/tyo-ja-yrittaminen/toimitilat/>
- Hämeenkyrön kunta. (2.11.2015). *Hämeenkyrön strateginen yleiskaava 2040*. <https://hameenkyro.fi/wp-content/uploads/2021/01/hameenkyrosykhv20151102.pdf>
- Hämeenkyrön kunta. (16.4.2018). *Kuntastrategia: Menestyvä Hämeenkyrö 2030*. <https://hameenkyro.fi/palvelut/kunta-ja-hallinto/kuntastrategia-menestyva-hameenkyro-2030/>
- Hämeenkyrön kunta. (2021). *Kaavoituskatsaus 2021*. https://hameenkyro.fi/wp-content/uploads/2021/09/Hameenkyro_kaavoituskatsaus_2021_final.pdf
- Hämeenkyrön Yrittäjät Ry. (2021). *Kotisivu*. <https://www.yrittajat.fi/paikallisyhdistykset/hameenkyron-yrittajat/>
- Hämeenniemi, M. (2019). *Yritysten sijoittumiseen vaikuttavat tekijät: Porterin timanttiteoria ja yritysten sijoittumispäätökset* [Pro gradu -tutkielma, Itä-Suomen yliopisto].
<http://urn.fi/urn:nbn:fi:uef-20190323>

- Jauhiainen, J., & Niemenmaa, V. (2006). *Alueellinen suunnittelu*. Osuuskunta Vastapaino.
- Jyväskylän Yliopisto. (2015). *Teoreettinen tutkimus*. <https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/tutkimusstrategiat/teoreettinen-tutkimus>.
- Kananen, J. (2010). *Opinnäytetyön kirjoittamisen käytännön opas*. Jyväskylän ammattikorkeakoulu, liiketoiminta ja palvelut -yksikkö.
- Korte, H. (24.11.2021). Pitkä odotus päättyy: Hämeenkyröläiset saavat uuden ruokakaupan ja hampurilais-ravintolan ehkä jo ensi vuonna – ”Saivat joulun kuukauden etuajassa”. *Aamulehti*. <https://www.aamulehti.fi/talous/art-2000008427152.html>
- Kukkonen, H. (2015). Suomalainen maaseututaajama 1970-luvun lopulta nykypäivään. Teoksessa E. Aarrevaara (toim.), *Suomalainen maaseututaajama muutospaineessa: Suomalainen maaseututaajama 2010-luvulla-tutkimushankkeen loppuraportti* s. 109–113). Lahden ammattikorkeakoulu. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-951-827-226-0>
- Kuntaliitto (18.3.2020). *Kuntien yrityspalvelut*. <https://www.kuntaliitto.fi/elinvoima-ja-tyollisyys/kuntien-elinkeinopolitiikka/kuntien-yrityspalvelut>
- Laakso, S., & Loikkanen, H. (2004) *Kaupunkitalous. Johdatus kaupungistumiseen, kaupunkien maankäyttöön sekä yritysten ja kotitalouksien sijoittumiseen*. Gaudeamus Kirja Oy.
- Laakso, S., & Moilanen, P. (2011). *Yritystoiminnan sijoittuminen ja työpaikkakeskittymien muodostuminen monikeskuksisessa aluerakenteessa*. Sektoritutkimuksen neuvottelukunnan julkaisu 5/2011. http://www.hare.vn.fi/upload/Julkaisut/15733/4712_SETU_5-2011.pdf
- Lampinen, S. (2015). *Tässä tie, missä kaupunki. Liikennesuunnittelu ja yhdyskuntarakenteen hajautuminen* [Väitöskirja, Tampereen yliopisto]. Tampere University Press. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-951-44-9894-7>
- Linnamaa, R. (2004). *Verkostojen toimivuus ja alueen kilpailukyky*. Haus kehittämiskeskus Oy.
- Luoto, K. (2011). *Pirkanmaan historiallisesti merkittävät tiet*. Pirkanmaan Maakuntamuseo. https://issuu.com/vapriikki/docs/tieselvitys_raportti
- Maanmittauslaitos. (2021). *Vanhat painetut kartat*. <http://vanhatpainetutkartat.maanmittauslaitos.fi/>
- Mannila, M. (2021). *Kulkuyhteydet ohjaavat yrityksen sijoittumispäätöstä*. Vaasan Ammattikorkeakoulun julkaisu. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-5784-47-3>
- Matkahuolto. (2022). *Bussiaikataulut*. <https://www.matkahuolto.fi/matkustajat/bussiaikataulut>.

- Metsäranta, H., Riukula, K., Kauhanen, A., & Fornaro, P. (2019). *Liikennejärjestelmän työmarkkinavaikutukset ja niiden arviointi* (Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2019:69). <http://urn.fi/URN:ISBN:%20978-952-287-806-9>
- Nallari, R., & Griffith, B. (2013). *Clusters of Competitiveness. Directions in Development--Private Sector Development*. World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/15788>
- Nallinmaa-Luoto, T., & Agge, M. (2003). *Hämeenkyrön historia III – vuodesta 1866 vuoteen 2000*. Otavan Kirjapaino Oy.
- Ojasalo, K., Moilanen, T. & Ritalahti, J. (2015). *Kehittämistyön menetelmät: Uudenlaista osaamista liiketoimintaan* (3.–4. painos.). Sanoma Pro Oy.
- Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus). (2015). *Valtatie 3 Tampere–Vaasa palvelutasolähtöinen kehittämiskäytäväselvitys*. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-314-242-8>
- Pirkanmaan Liitto. (2014). *Suunnat Pirkanmaan kasvulle ja työlle – työpaikka-alueet 2040*. https://maakuntakaava2040.pirkanmaa.fi/sites/default/files/Suunnat_Pirkanmaan_kasvulle_ja_tyolle_15012015.pdf
- Pirkanmaan Liitto. (2017a). Pirkanmaan Maakuntakaava 2040. *Kaavamerkinnot ja määräykset*. https://maakuntakaava2040.pirkanmaa.fi/sites/default/files/Kaavamerkinnot_ja_maaraykset_MKV27032017_0.pdf
- Pirkanmaan Liitto. (2017b). *Pirkanmaan Maakuntakaava 2040*. https://maakuntakaava2040.pirkanmaa.fi/sites/default/files/Maakuntakaava_2040_MKV_27032017_.pdf
- Pirkanmaan Liitto. (2017c). Pirkanmaan Maakuntakaava 2040. *Kaavaselostus*. https://maakuntakaava2040.pirkanmaa.fi/sites/default/files/Kaavaselostus_MKV_27032017_pienempi.pdf
- Pirkanmaan Liitto. (2017d). Pirkanmaan Maakuntakaava 2040. *Liikenteellisten vaikutusten arviointi*. https://maakuntakaava2040.pirkanmaa.fi/sites/default/files/Liikenteelliset_vaikutukset_loppuraportti_0.pdf
- Pirkanmaan Liitto. (2019). Pirkanmaan Maakuntakaava 2040. *Esite maakuntakaavasta*. https://maakuntakaava2040.pirkanmaa.fi/sites/default/files/Pirkanmaan_maakuntakaava_2040_esite_FINAL.pdf
- Rönkkö, E. (2015). Maaseudun kirkonkylien ja kulttuuriympäristöjen muutos 1970-luvun lopulta 2010-luvulle. Teoksessa E. Aarrevaara (toim.), *Suomalainen maaseututaajama muutospaineessa: Suomalainen maaseututaajama 2010-luvulla-tutkimushankkeen loppuraportti* (s. 20–33). Lahden ammattikorkeakoulu. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-951-827-226-0>

- Porter, M. E. (2008). *Clusters, Innovation, and Competitiveness: Findings and Implications for Policy*. Paper prepared for European Presidency Conference on Innovation and Clusters, Stockholm, Sweden.
- Tampereen kaupunkiseutu. (2022). Tampereen kaupunkiseudun työssäkäyntikatsaus 2011–2019. <https://tampereenseutu.fi/wp-content/uploads/2022/02/Tampereen-kaupunkiseudun-tyossakayntikatsaus-2011-2019-1.pdf>
- Tall, J., Petäjä, E., Varamäki, E., & Sorama, K. (2016). *Kuntien elinkeinotoimien tulevaisuuden näkymät Etelä-Pohjanmaalla* (Seinäjoen ammattikorkeakoulun julkaisusarja B. Raportteja ja selvityksiä 117). <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-7109-47-2>
- Tilastokeskus. (2021a). *Kuntien avainluvut*. Hämeenkyrö. <https://pxnet2.stat.fi:443/PXWeb/sq/5d2742ad-e4e8-4f97-8aea-a7397b27d83f>
- Tilastokeskus. (2021b). *Alueellinen yritystoimintatilasto*. <https://pxnet2.stat.fi:443/PXWeb/sq/e6eb5580-043b-4486-9ed4-cbc43812a945>
- Tilastokeskus. (2021c). *Kunnittainen toimipaikkalaskuri*. <https://pxnet2.stat.fi:443/PXWeb/sq/f364573a-1baa-4f00-aeba-1921f50dcbfa>
- Tilastokeskus. (2021d). *Kunnittainen toimipaikkalaskuri*. <https://pxnet2.stat.fi:443/PXWeb/sq/bb5760dc-dea5-4259-8d81-7b212289afc1>
- Tulikoura, S., Gordon, D., & Grönberg, I. 2013. *Pääkaupunkiseudun työpaikkakeskittymät – klustereitako?* Helsingin kaupungin suunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2013:22.
- Viitala, R., & Jylhä, E. (2014). *Liiketoimintaosaaminen: Menestyvän yritystoiminnan perusta*. Edita Publishing Oy.
- Valtioneuvosto. (2021). *Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2023*. (Valtioneuvoston julkaisuja 2021:75). <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-749-2>
- Väylävirasto. (i.a.-a). *Pääväyläverkko*. <https://vayla.fi/vaylista/liikennejarjestelma/paavayla-verkko>
- Väylävirasto. (i.a.-b). *Vt 3 Hämeenkyrönväylä*. <https://vayla.fi/vt3-hameenkyronvayla>
- Väylävirasto. (2020a). *Vt 3 Hämeenkyrönväylä: Väylävirasto ja Hämeenkyrön kunta allekirjoittivat Hämeenkyrönväylän toteutus sopimuksen*. <https://vayla.fi/-/vt-3-hameenkyron-vayla-vaylavirasto-ja-hameenkyron-kunta-allekirjoittivat-hameenkyronvaylan-toteutus-sopimuksen>
- Väylävirasto. (2020b). *Tieliikenteen liikennemäärät 2012–2020*. <https://paikkatieto.vayla-pilvi.fi/arcgis/apps/webappviewer/index.html?id=9303658f44134d5bb82d7e7d55e11644>

WSP-Finland Oy. (2017). *Elinkeinoelämän kuljetukset tieverkolla – volyymi – ja arvoanalyysi*.
https://ek.fi/wp-content/uploads/Elinkeinoelaman-kuljetukset-tieverkolla_volyymi-ja-arvo-analyysi_WSP-Finland.pdf

Äijö, T. (2008). *Kilpailukyky huippukuntoon: Suomalaisyritys kansainvälistyy*. WSOYpro.

LIITTEET

Liite 1. Kyselytutkimuksen saatekirje

Liite 2. Kyselylomake ja vastaukset

Liite 3. Haastattelukysymykset

Liite 4. Opinnäytetyön yhteistyöpalaverit ja muut tapahtumat

Liite 1. Kyselytutkimuksen saatekirje

Hämeenkyrönväylä – uhka vai mahdollisuus?

Valtatie 3:n uusi tielinjaus Hämeenkyrönväylä on rakenteilla ja se on tarkoitus ottaa käyttöön loppuvuodesta 2022. Hämeenkyrönväylän myötä kirkonkylän ohiajoliikenne loppuu ja vanha tie muuttuu paikallistieksi. Väylän varteen rakennetaan kolme uutta eritasoliittymää, joiden läheisyyteen kunta kaavoittaa tontteja yritystoiminnalle.

Hämeenkyrönväylä yrityskyselyllä kartoitetaan Hämeenkyrön Yrittäjät ry:n jäsenyritysten arvioita väylän vaikutuksista yritysten liiketoimintaan sekä paikkakunnan elinkeinoelämään. Kyselytutkimus on osa Hämeenkyrön Yrittäjät Ry:n toimeksiantona tehtävää opinnäytetyötä. Seinäjoen Ammattikorkeakoulun (SeAMK) tradenomitutkinnon opinnäytetyössä Juhani Honkilahti tutkii elinkeinoelämän sijoittumista sekä liikenneyhteyksien vaikutusta yritysten sijoittumiseen ja liiketoimintaan.

Kysymyksiin vastataan nimettömänä eikä yksittäisen henkilön vastauksia voi tunnistaa aineistosta julkaistavista tuloksista. Kyselyn avulla yrittäjäjärjestö, kunta sekä hämeenkyröläiset saavat tärkeää tietoa paikkakunnan yritysten näkökulmista Hämeenkyrönväylän vaikutuksiin. Sinun vastauksesi on tärkeä ja samalla mahdollisuus tuoda esiin väylähankkeen vaikutuksia yrityksiin. Kyselytutkimuksen tulokset tullaan esittelemään Hämeenkyrön Yrittäjät ry:n jäsenille sekä Hämeenkyrön kunnan edustajille.

Voit vastata kyselyyn verkkolomakkeella. Viimeinen vastauspäivä on tiistai 22.3.2022.

Linkki kyselyyn: <https://link.webropol.com/s/Hameenkyronvayla-kysely>

Kaikkien kyselyyn vastanneiden kesken arvotaan 2 kpl 50 euron lahjakortteja Frantsilan Kehäkukkaan.

Paljon kiitoksia vastauksista ja yhteistyöstä!

Juhani Honkilahti

Ilkka Häkli

**

Lisätietoja kyselytutkimuksesta voit kysyä tutkimuksen laatijalta Juhani Honkilahdelta tai Hämeenkyrön Yrittäjät ry:n puheenjohtaja Ilkka Häkliltä

Liite 2. Kyselylomake ja vastaukset

Hämeenkyrönväylä yrityskysely

Vastaajien kokonaismäärä: 42

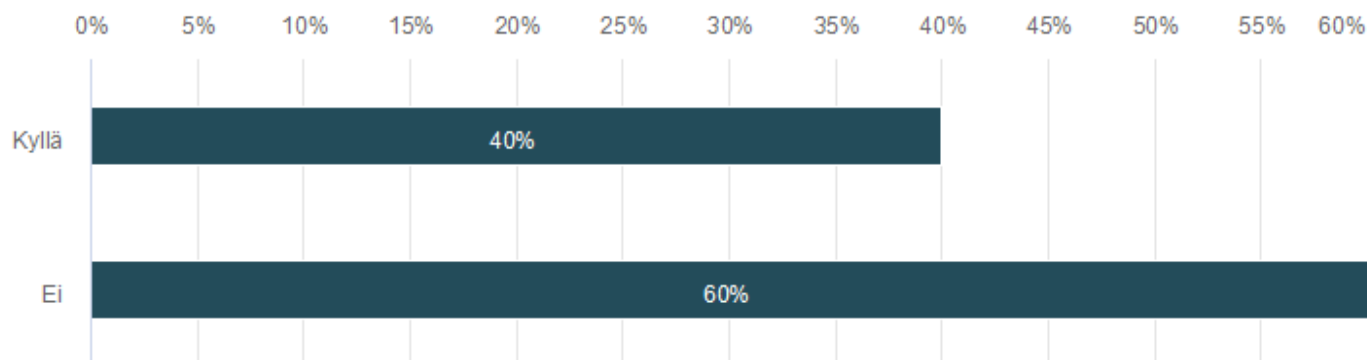
1. Vuosikymmeniä esillä olleen valtatie 3:n uuden linjauksen Hämeenkyrönväylän rahoitus ja rakentaminen varmistui vuonna 2019. Oliko uutinen mielestänne?

Vastaajien määrä: 35

Minimiarvo	Maksimiarvo	Keskiarvo	Mediaani	Summa	Keskihajonta
1,0	7,0	4,4	5,0	155,0	2,3

2. Koetteko Hämeenkyrönväylän tuomien muutosten (esim. uudet liikenneyhteydet, liikenteen siirtyminen, kaavoitus jne.) vaikuttavan yrityksenne liiketoimintaan?

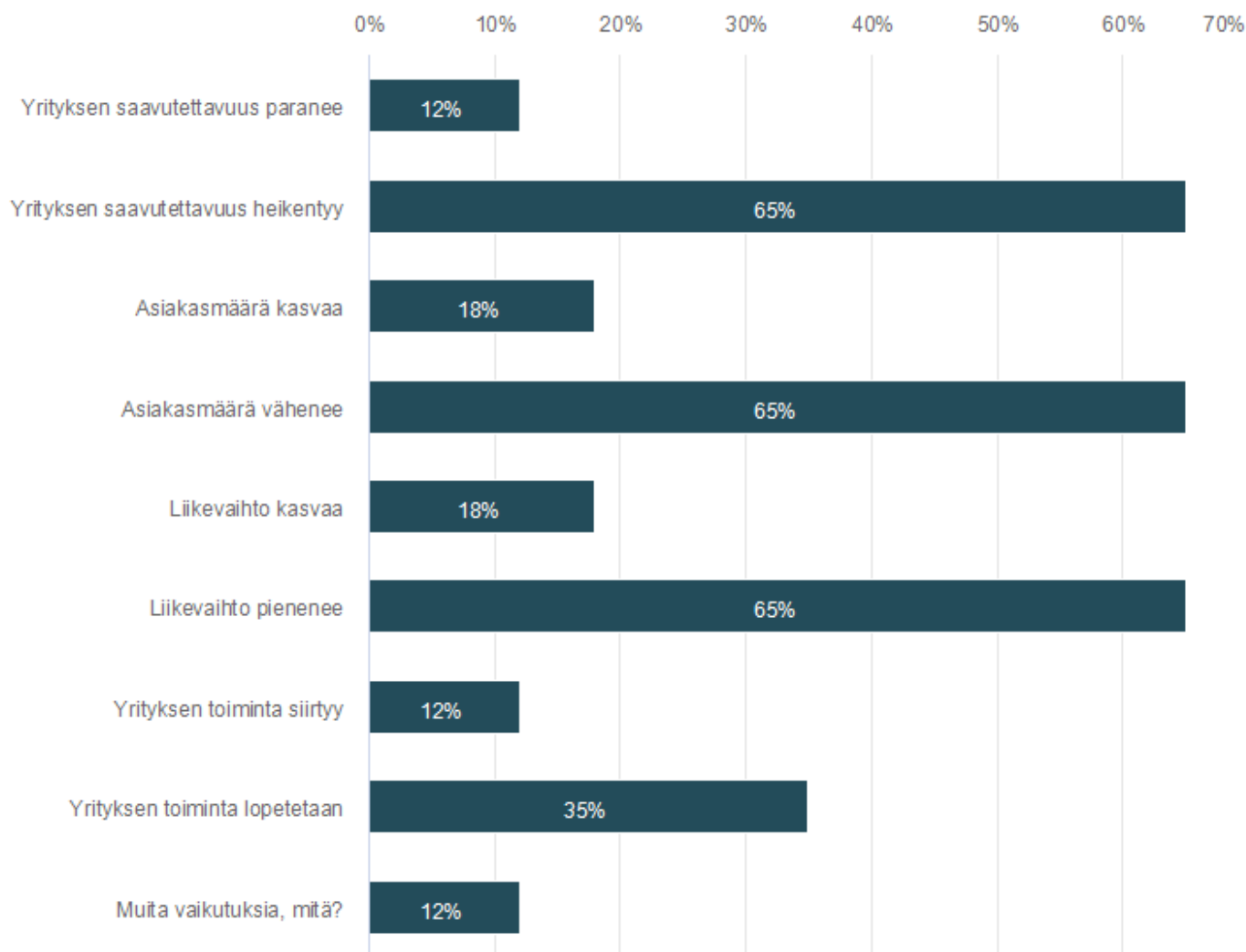
Vastaajien määrä: 42, valittujen vastausten lukumäärä: 42



	n	Prosentti
Kyllä	17	40,5%
Ei	25	59,5%

3. Mikäli vastasitte kyllä, kertokaa minkälaisia vaikutuksia arvioitte muutoksilla olevan?

Vastaajien määrä: 17, valittujen vastausten lukumäärä: 51



	n	Prosentti
Yrityksen saavutettavuus paranee	2	11,8%
Yrityksen saavutettavuus heikentyy	11	64,7%
Asiakasmäärä kasvaa	3	17,6%
Asiakasmäärä vähenee	11	64,7%
Liikevaihto kasvaa	3	17,6%

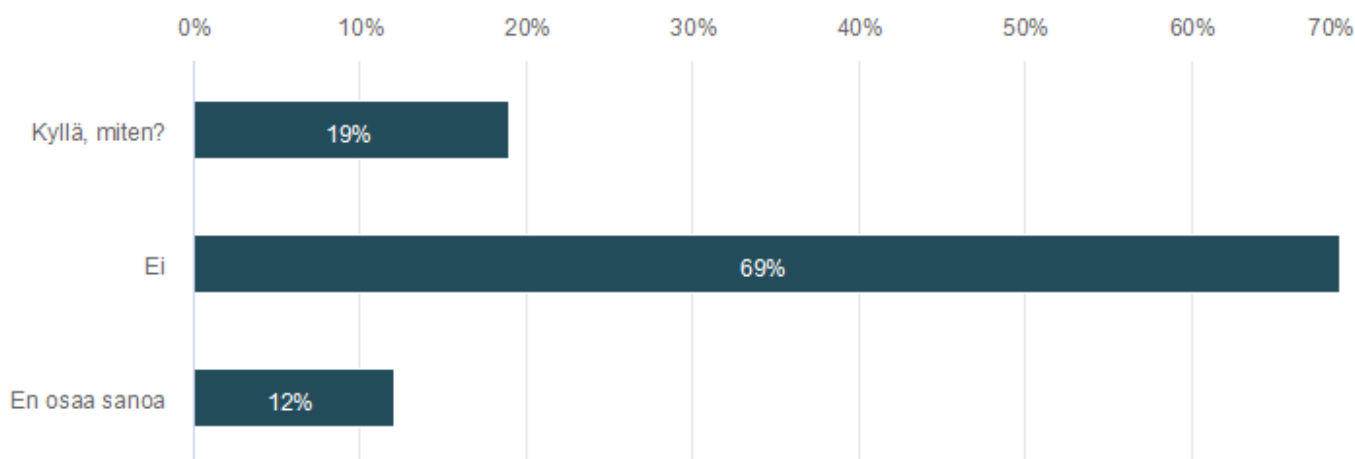
Liikevaihto pienenee	11	64,7%
Yrityksen toiminta siirtyy	2	11,8%
Yrityksen toiminta lopetetaan	6	35,3%
Muita vaikutuksia, mitä?	2	11,8%

Lisätekstikenttään annetut vastaukset

Vastausvaihtoehdot	Teksti
Muita vaikutuksia, mitä?	Pitää miettiä yrityksen siirtoa uuden tien läheisyyteen, jos meinaa jatkaa
Muita vaikutuksia, mitä?	Vaihtelu kasvaa, sesonkien merkitys kasvaa

4. Vaikuttaako Hämeenkyrönväylä yritystoimintanne sijoittumiseen tulevaisuudessa?

Vastaajien määrä: 42



	n	Prosentti
Kyllä, miten?	8	19,0%
Ei	29	69,1%
En osaa sanoa	5	11,9%

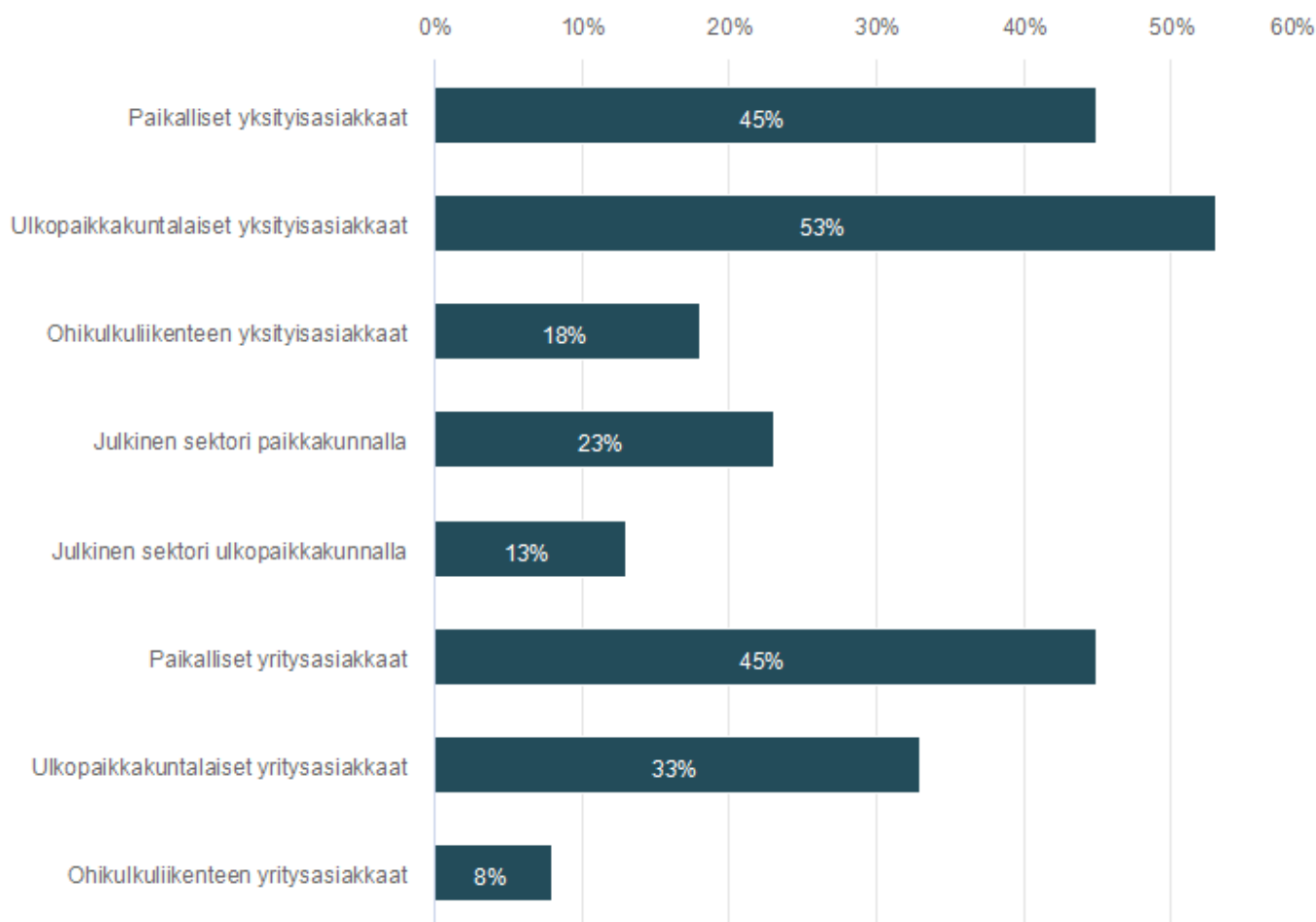
Lisätekstikenttään annetut vastaukset

Vastausvaihtoehdot	Teksti
Kyllä, miten?	muutto muualle

Kyllä, miten?	muutto paikkakunnalta
Kyllä, miten?	Matka kohti tamperetta lyhenee
Kyllä, miten?	Toiminta muokataan uudelleen
Kyllä, miten?	Oman liiketilan hankinta ja sen sijainti
Kyllä, miten?	Yritystoiminnan edellytyksiä on haettava muista yrittäjiä suosivasta kunnasta
Kyllä, miten?	Ohikulkuliikenna ei hae palveluja

5. Mitkä ovat yrityksenne tärkeimmät asiakasryhmät? (maks. 3)

Vastaajien määrä: 40, valittujen vastausten lukumäärä: 94



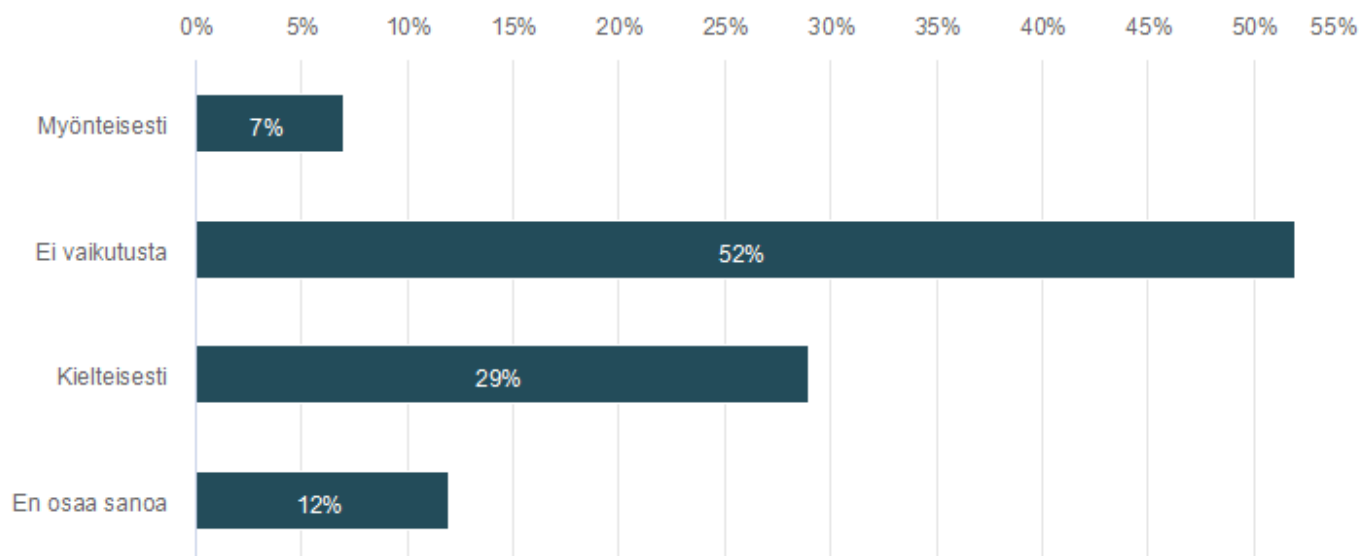
	n	Prosentti
Paikalliset yksityisasiakkaat	18	45,0%
Ulkopaikkakuntalaiset yksityisasiakkaat	21	52,5%

Ohikulkuliikenteen yksityisasiakkaat	7	17,5%
Julkinen sektori paikkakunnalla	9	22,5%
Julkinen sektori ulkopaikkakunnalla	5	12,5%
Paikalliset yritysasiakkaat	18	45,0%
Ulkopaikkakuntalaiset yritysasiakkaat	13	32,5%
Ohikulkuliikenteen yritysasiakkaat	3	7,5%

6. ELY-keskuksen arvion mukaan 80% vanhan VT-3 tielinjauksen liikenteestä siirtyy Hämeenkyrönväylälle. Nykyinen tielinjaus muuttuu paikallistieksi.

Koetteko Hämeenkyrönväylän vaikuttavan tulevaisuudessa yrityksenne asiakasvirtoihin:

Vastaajien määrä: 42

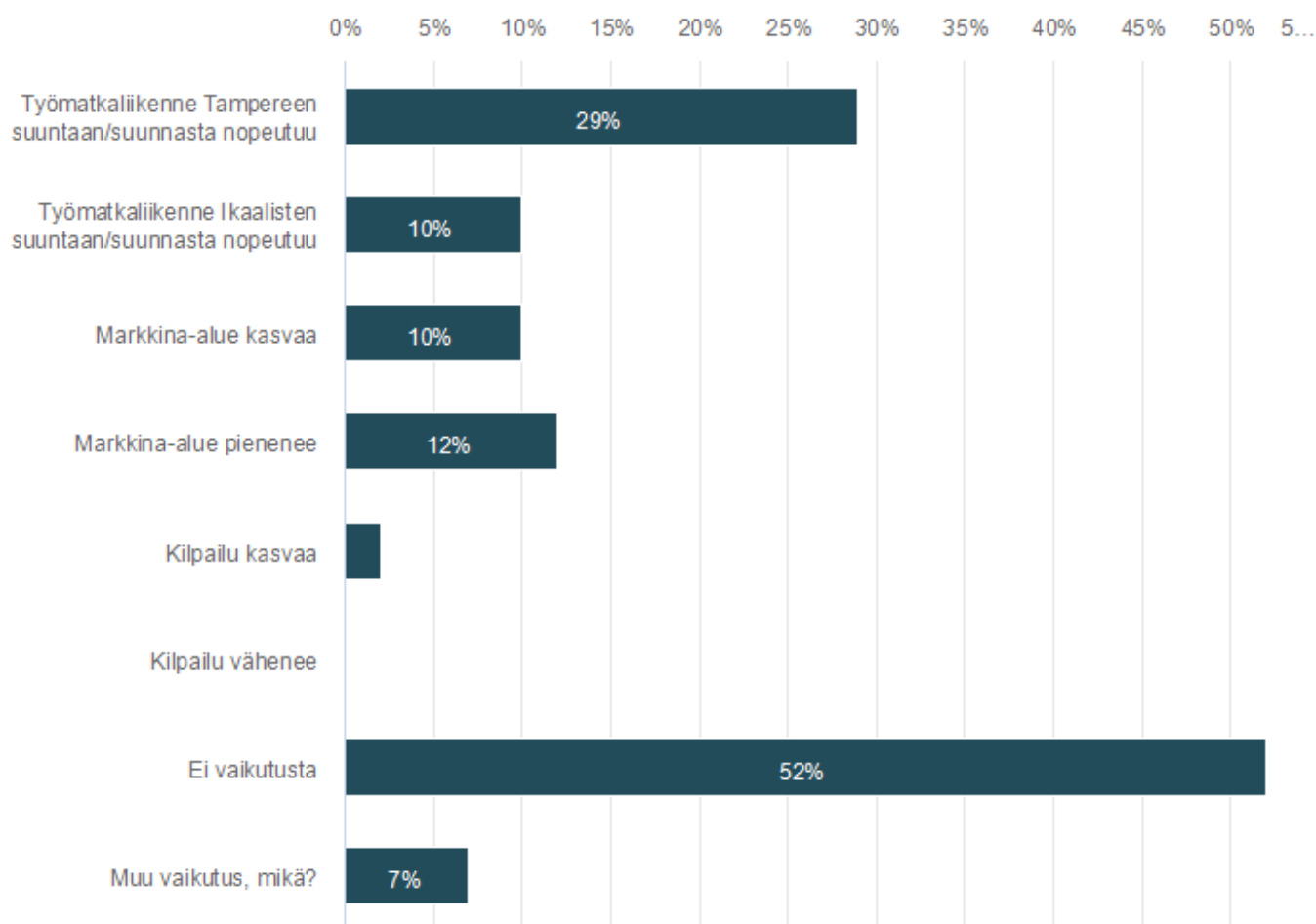


	n	Prosentti
Myönteisesti	3	7,1%
Ei vaikutusta	22	52,4%
Kielteisesti	12	28,6%
En osaa sanoa	5	11,9%

7. Hämeenkyrönväylä lyhentää matka-aikaa esimerkiksi Tampereelle ainakin kirkonkylän pohjoispuolelta lähdettäessä.

Minkälaisia vaikutuksia valtatie 3:n matka-aikojen lyhenemisellä on yrityksenne liiketoimintaan?

Vastaajien määrä: 42, valittujen vastausten lukumäärä: 51



	n	Prosentti
Työmatkaliikenne Tampereen suuntaan/suunnasta nopeutuu	12	28,6%
Työmatkaliikenne Ikaalisten suuntaan/suunnasta nopeutuu	4	9,5%
Markkina-alue kasvaa	4	9,5%
Markkina-alue pienenee	5	11,9%
Kilpailu kasvaa	1	2,4%
Kilpailu vähenee	0	0,0%
Ei vaikutusta	22	52,4%
Muu vaikutus, mikä?	3	7,1%

Lisätekstikenttään annetut vastaukset

Vastausvaihtoehdot	Teksti
Muu vaikutus, mikä?	Suunnitelmissa poistua paikkakunnalta
Muu vaikutus, mikä?	Mahdoton arvioida vielä
Muu vaikutus, mikä?	Ohitustie on rakennettu Ikaalilaisia varten

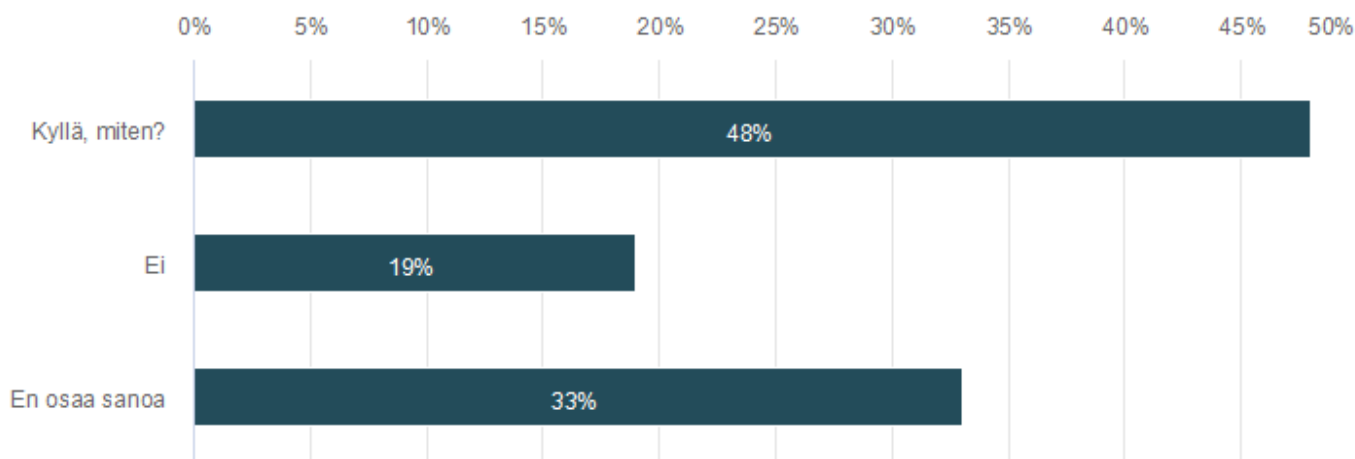
8. Hämeenkyrönväylä tulee vaikuttamaan kunnan kilpailukykyyn:

Vastaajien määrä: 34

Minimiarvo	Maksimiarvo	Keskiarvo	Mediaani	Summa	Keskihajonta
1,0	7,0	4,1	4,5	139,0	2,0

9. Tulisiko Hämeenkyrön kunnan huomioida elinkeinopolitiikassaan alueita (Kalalahti, kirkonkylän taajama jne.) joihin liikenteen pois siirtyminen vaikuttaa eniten?

Vastaajien määrä: 42



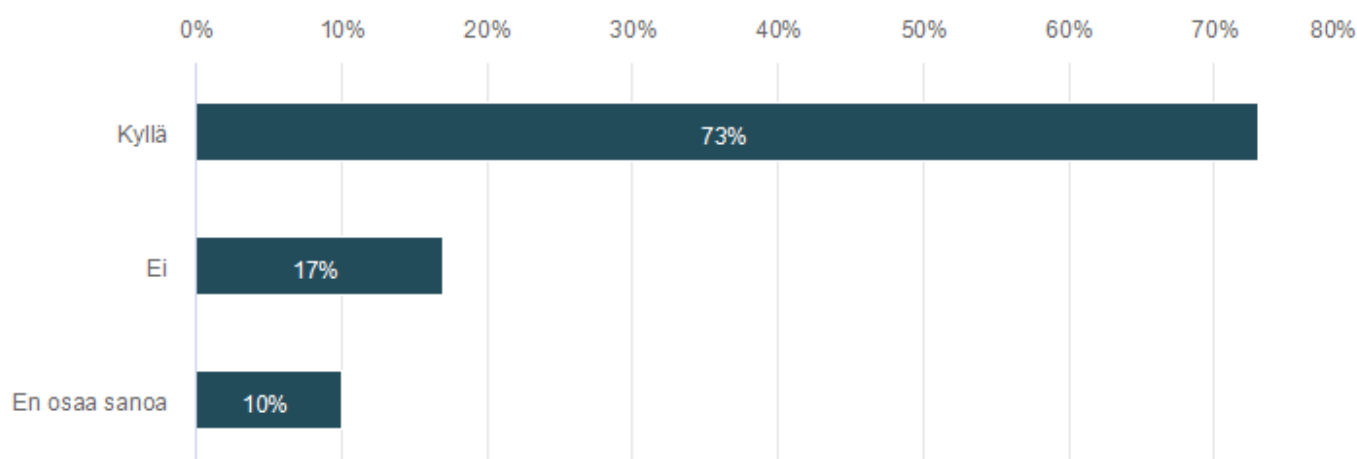
	n	Prosentti
Kyllä, miten?	20	47,6%
Ei	8	19,1%
En osaa sanoa	14	33,3%

Lisätekstikenttään annetut vastaukset

Vastausvaihtoehdot	Teksti
Kyllä, miten?	Paikallisliikenteen helpottaminen ja teiden kunnon merkittävä kohentaminen
Kyllä, miten?	Kunnalla pitäisi olla jo selvät suunnitelmat ja toimenpiteet menossa näille alueille
Kyllä, miten?	älkää unohtako Kyröskoskea
Kyllä, miten?	Panostaa asuinviihtyvyyteen sekä palveluihin sekä rahan hankkimiseen paikkakunnan ulkopuolelta. Asukaspinta ei monelle yritykselle yksinkertaisesti riitä
Kyllä, miten?	markkinoinnilla
Kyllä, miten?	Nyt on ehkä myöhäistä, koska kun tie valmistuu, niin käy kuin Kyröskoskelle. Uusia yrityksiä ei synny ja vanhat lopettavat yksi toisensa jälkeen.
Kyllä, miten?	Tontit vaikka ilmaiseksi
Kyllä, miten?	Kunnanjohto on muurautunut -90. Vaihdos nuorempaan sukupolveen on välttämättömyys
Kyllä, miten?	Pitämällä alueet hyvässä kunnossa
Kyllä, miten?	Hyvä mainostus
Kyllä, miten?	Myös ko. alueita tulee kehittää

10. Tulisiko kunnan edesauttaa toimillaan (esim. toimitilojen rakentaminen ja niiden vuokraaminen) yritysten sijoittumista eritasoliittymien läheisyyteen?

Vastaajien määrä: 41



	n	Prosentti
Kyllä	30	73,2%
Ei	7	17,1%
En osaa sanoa	4	9,7%

11. Millä tavoin koette väylän vaikuttavan Hämeenkyrön elinkeinoelämään tulevaisuudessa - näkyvissä suuria mahdollisuuksia vai hiljainen näivettyminen?

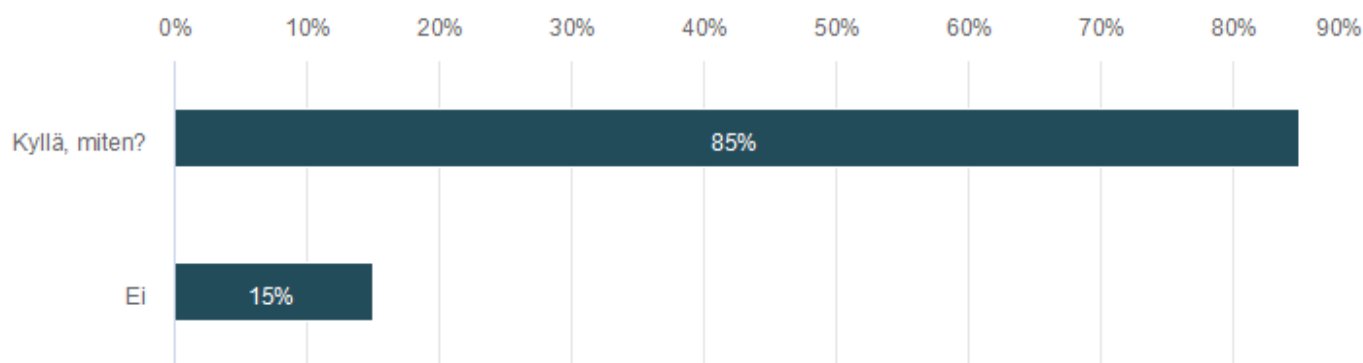
Vastaajien määrä: 34

Vastaukset
Jos markkinointi hoidetaan hyvin - positiivisesti Mutta jos asia jätetään "Herran haltuun" - negatiivisesti
Näkyvissä hiljainen näivettyminen, jos mitään radikaalia keinoa vetovoiman lisäämiseksi ei keksitä
Paikalliskulutukseen ei vaikutusta, mutta entistä harvempi ohikulkija tänne poikkeaa. Miksi poikkeaisi, kun ohi, tai siis läpi, pääseen entistä nopeammin.
Hiljainen näivettyminen. Käy kuten Parkanon keskustalle. Liikennevirta ohittaa keskustan.
Paranee asuinalueena, mutta palvelujen jatkuminen on riski,
Hiljainen näivettyminen. Pitää olla todella hyvät markkinoijat ja isot mainokset että joku poikkeaisi Hämeenkyröön
Hiljainen näivettyminen palvelujen suhteen. Teollisuuteen todennäköisesti ei vaikutusta. Ohikulku on OHIKULKU!!!!
Mahdollisuuksia on, mutta valitettavasti todennäköisempää on paikkakunnan hiljenemisen. Houkuttelevia toimitiloja olisi jo pitänyt lähteä suunnittelemaan väylän varrelle.
viimeinen sammuttaa valot
tuo uusia yrityksiä kuntaan, asukkaita muuttaa hyvien yhteyksien myötä
Nukkuma lähio
Kaikki vastaavat ohitustiet on vaikuttanut vain negatiivisesti. En tiedä yhtään aluetta jossa tulos olisi voitollinen.
Kirkonkylä näivetty yrityksistä, Kyröskoski hiljenee. Kuka haluaa perustaa uutta yritystoimintaa jo valmiiksi hiljaiselle paikkakunnalle.
Kirkonkylällä on käymässä samalla tavalla mitä kyröskoskelle kävi, kun Tomanni avasi tippavaaraan. Uhkana on molempien keskustojen näivettyminen jossa liiketoiminnan harjoittaminen on lähes mahdotonta.
Riippuu kuinka munta markinoidi ja mikä on politiikka muita kuin s-ryhmää kohtaan.

Hiljainen näivettyminen joka on jo alkanut aikoja sitten paljon tyhjää liike tilaa kyröskoskella
Mahdollisuuksia, jos nyt heti aloitetaan eritasoliittymien läheisyyteen rakentamaan. Näihin uusia sekä nyt jo kunnassa olevia yrityksiä. Mikäli tätä ei tehdä, Hämeenkyrön puoli hiljenee kuin on jo käynyt kyröskoskelle. Mikäli rakentaminen viivästyy, ohikulkijat oppivat pysähtymään Ylöjärvelle tai Ikaalisiin. Ei kukaan viitsi enää ajaa sivuun, ja asioida hämeenkyrössä.
äänekäs näivettyminen
Väylä vaikuttaa positiivisesti alueen kehittämiseen jos ei tämän päiväinen polttoaine politiikka kaada kaikkea liikennöintiä kiskojen varteen eli valtin toiminta
Uusi yritysalue tuo varmaankin jonkin verran uutta yritystoimintaa. Suurin positiivinen vaikutus tulee olemaan Ikaalinen / Parkano suunnalla. Tulevan uuden Hanhijärven yritysalueen yrityksethän eivät tule edes käyttämään ohitustietä
Hiljenee raakasti
Näivetty
Heikentää, vuokrattavat hallitilat nollassa. Yli vuoden etsinyt sopivaa hallia omalle yritykselle.
On mahdollisuus, mutta myös lyhytaikaista negatiivista vaikutusta. Muutos on aina muutos.
Myönteisesti vaikuttaa
Hämeenkyrö on Pirkanmaan kunnista vähiten houkutteleva ja eniten näivettynyt. Muualla ollaan edistyksellisiä ja tavoitteellisia, niin Hämeenkyrössä ollaan vielä -90 luvulla.
Näkyvissä suuria mahdollisuuksia, kun vain ostaan oikein markkinoida asioita.
Kirkonkylä tulee näivettymään, Kyröskoski on jo näivettynyt. Mahdollisuudet ovat tippavaarassa jos vain ohikulkijat saadaan sinne kääntymään.
Täynnä mahdollisuuksia. Uusia yrityksiä, uusia kerrostaloja, uusia omakotitaloja, uusia asukkaita, uusia mahdollisuuksia toteuttaa unelmia Paikallisia ja historiaa unohtamatta!
Kaikki nykyiset kolmostien yritykset tulevat kärsimään.
Liikenteen solmukohdat vetävät yleensä yrityksiä jos niihin luodaan hyvät liittymisyhteydet ja kunta toimii aktiivisesti jotta kiinnostuneille yrityksille pystytään niiden tarvitsemia sijoittumispaikkoja nopeallakin aikataululla tarjoamaan.
Väylä hyödyttää pohjoisia naapurikuntia. Hämeenkyrön mahdollisuudet olisivat Ylöjärven rajasta alkaen. Tätä ei vaan ole haluttu tunnustaa. Etäisyys Tampereelta on ratkaisevin, 20 kilometriä tyhjää ,hyvää rakennusmaata on tuhlausta, mutta typeryydellä ei ole rajaa kunnassamme.
Hiljainen näivettyminen
Mahdollisuuksia

12. Tulisiko Hämeenkyrön Yrittäjät ry:n huomioida toiminnassaan tielinjauksen vaikutukset elinkeinoelämään?

Vastaajien määrä: 41



	n	Prosentti
Kyllä, miten?	35	85,4%
Ei	6	14,6%

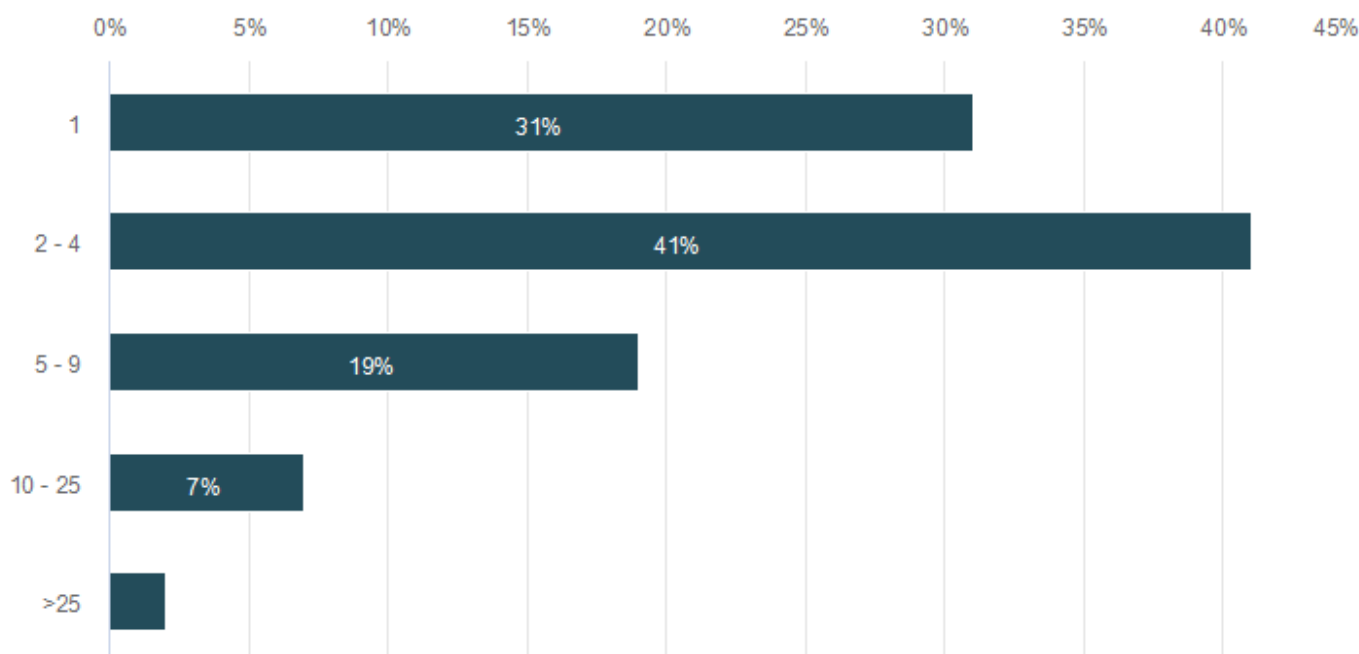
Lisätekstikenttään annetut vastaukset

Vastausvaihtoehdot	Teksti
Kyllä, miten?	Tiedotusta ja omaa näkyvyyttään lisäten.
Kyllä, miten?	Markkinointi
Kyllä, miten?	Hyvät opasteet ja isot mainokset ennen ohitustietä
Kyllä, miten?	Suosittelua paikallisia palveluja ja hankintoja
Kyllä, miten?	Vuoropuhelua kunnan kanssa, kun kunta ei itse tajua
Kyllä, miten?	yriytysten vastaanototiloja olisi saatava kuntaan
Kyllä, miten?	aktiivista markkinointia mitä yrityksiä Hämeenkyröstä löytyy. Tienvarsimainoksien suunnittelu ja lupien haku ohitustien varteen ajoissa
Kyllä, miten?	yhdistyksen pitäisi lobata rajusti kaavoituksen ja tonttien myynnissä kuntaa, jotta asiat saadaan eteenpäin
Kyllä, miten?	Erullisia tontteja
Kyllä, miten?	vaihtaa puheenjohtaja
Kyllä, miten?	markkinoinnilla ja puuttamalla valtion polttoainepolitiikkaan
Kyllä, miten?	Painostaa kuntaa kehittämään Tippavaaran ja Kyröskosken aluetta täysillä
Kyllä, miten?	Vanhat lisää näkyvyyttä
Kyllä, miten?	Olla linkkinä mahdollisiin toimitiloihin
Kyllä, miten?	Aika näyttää miten

Kyllä, miten?	Yrittäjien tulee uudistautua, kasvaa ja saavuttaa merkittävämpi vaikuttavuus kuntapäätöksiin
Kyllä, miten?	Kyllä ja ei. On paljon yrittäjiä jotka eivät tarvitse lainkaan suuria toimitiloja. Entisistäänkin yrittäjistä pitää myös huolehtia etteivät muuta paikkakunnalta pois. yr
Kyllä, miten?	Tarjota matalan kynnyksen tukea
Kyllä, miten?	Auttaa mainostuksessa
Kyllä, miten?	Pyritään pitämään vanhan linjan yrittäjien sekä mahdollisten uusien yrittäjien asioita tasapuolisesti esillä.
Kyllä, miten?	vaikea rasti

13. Mikä on yrityksenne henkilöstömäärä?

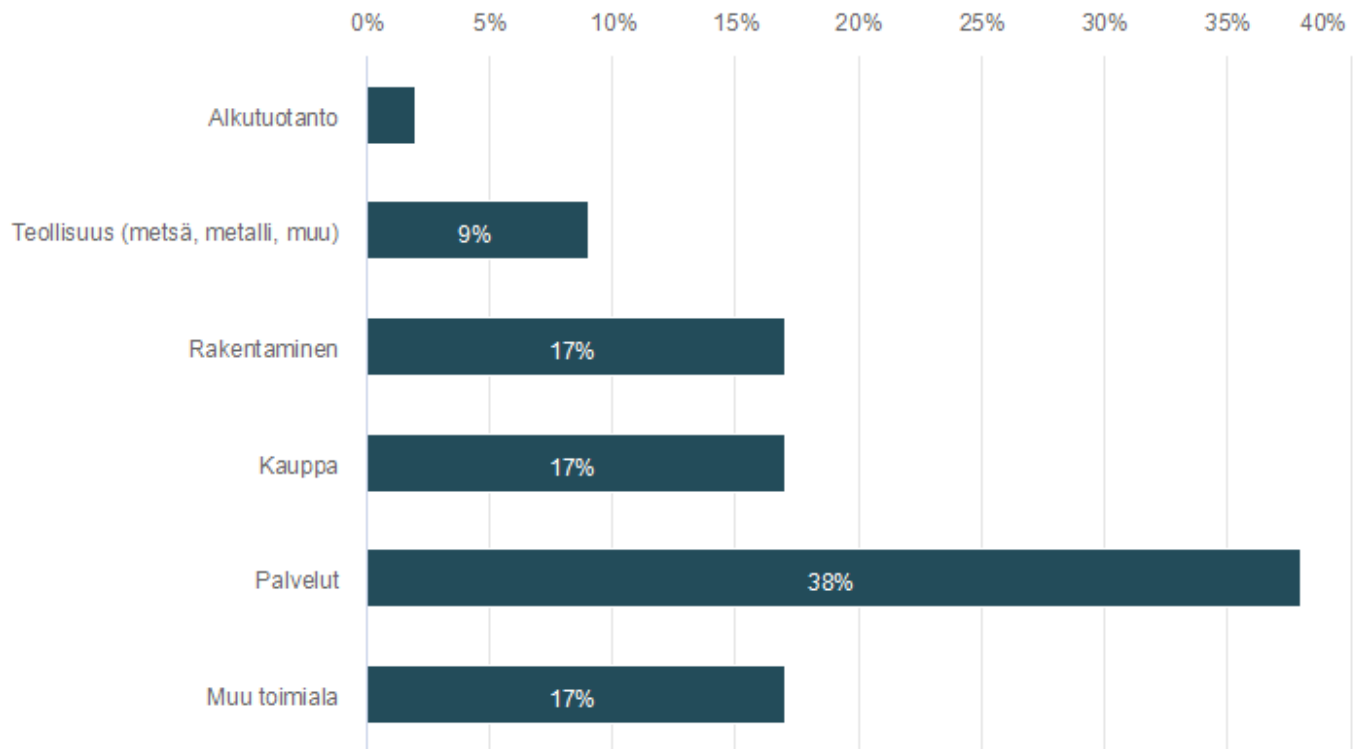
Vastaajien määrä: 42



	n	Prosentti
1	13	31,0%
2 - 4	17	40,5%
5 - 9	8	19,0%
10 - 25	3	7,1%
>25	1	2,4%

14. Mikä on yrityksenne toimiala?

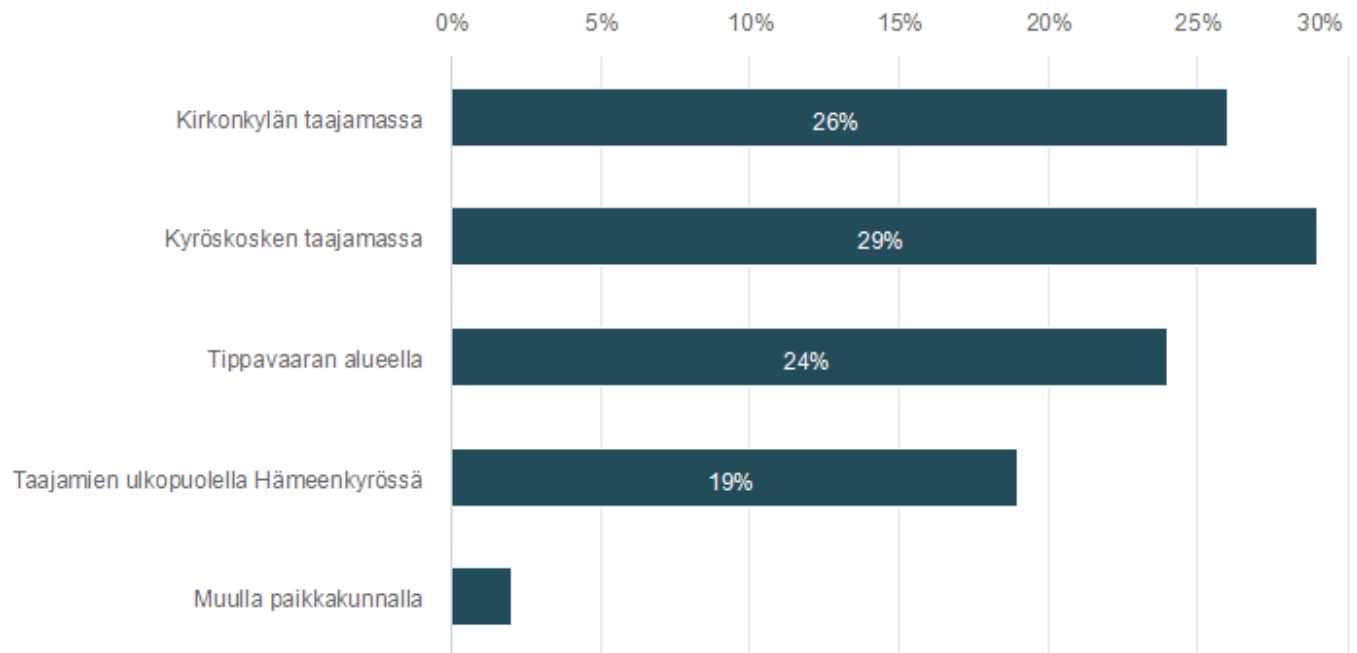
Vastaajien määrä: 42



	n	Prosentti
Alkutuotanto	1	2,4%
Teollisuus (metsä, metalli, muu)	4	9,5%
Rakentaminen	7	16,6%
Kauppa	7	16,7%
Palvelut	16	38,1%
Muu toimiala	7	16,7%

15. Missä yrityksenne sijaitsee?

Vastaajien määrä: 42



	n	Prosentti
Kirkonkylän taajamassa	11	26,2%
Kyröskosken taajamassa	12	28,6%
Tippavaaran alueella	10	23,8%
Taajamien ulkopuolella Hämeenkyrössä	8	19,0%
Muulla paikkakunnalla	1	2,4%

Liite 3. Haastattelukysymykset

Kysymykset Hämeenkyrön kunnan tekniselle johtajalle

- Mitä vaikutuksia arvioit Hämeenkyrönväylällä olevan paikkakunnan yrityksiin ja elinkeinoelämään? Hyödyt/haitat?
- Minkälaisia alueellisia vaikutuksia arvioit Hämeenkyrönväylällä olevan elinkeinoelämälle?
- Miten arvioit Hämeenkyrönväylän vaikuttavan yleisellä tasolla kunnan kilpailukykyyn tulevaisuudessa?
- Hämeenkyrönväylän myötä Kirkonkylän ja vanhan VT3:n linjauksen liikenne vähennee merkittävästi. Vaikutusta voi olla myös asiakasvirtoihin. Onko kunnalla suunnitelmia huomioida elinkeinopolitiikassaan alueilta joihin liikenteen pois siirtyminen vaikuttaa eniten?
- Miten Hämeenkyrönväylä on vaikuttanut kunnan kaavoitukseen erityisesti yritysten osalta ja miten se tulee vaikuttamaan jatkossa?
- Minkälaisia yrityksiä kunta tavoittelee uusille yritysalueille sijoittuvan?
- Kirkonkylän ja Kyröskosken välissä olevaa Tippavaaran aluetta kehitetään. Alueelle kaavoitetaan uusia tontteja yrityksille sekä asuntorakentamiselle. Mitkä tavoitteet kunnalla on Tippavaaran alueen kehittämisessä?
- Onko kunnalla suunnitelmia esimerkiksi toimitilojen rakentamisella ja niiden vuokraamisella edesauttaa yritysten sijoittumista uusien eritasoliittymien läheisyyteen

Kysymykset Hämeenkyrön Yrittäjät ry:n puheenjohtajalle

- Mitä vaikutuksia arvioit Hämeenkyrönväylällä olevan paikkakunnan yrityksiin ja elinkeinoelämään? Hyödyt/haitat?
- Minkälaisia alueellisia vaikutuksia arvioit Hämeenkyrönväylällä olevan elinkeinoelämälle?
- Miten arvioit Hämeenkyrönväylän vaikuttavan yleisellä tasolla kunnan kilpailukykyyn tulevaisuudessa?
- Miten alueellista ja kunnallista elinkeinopolitiikkaa pitäisi jatkossa yrittäjäjärjestön näkökulmasta kehittää?
- Millaiset yleiset tulevaisuudennäkymät hämeenkyröläisillä yrityksillä on yrittäjäjärjestön näkökulmasta?

Kysymykset Pirkanmaan Osuuskaupan ryhmäpäällikölle

- Mitä vaikutuksia arvioit Hämeenkyrönväylällä olevan paikkakunnan yrityksiin ja elinkeinoelämään? Hyödyt/haitat?
- Minkälaisia alueellisia vaikutuksia arvioit Hämeenkyrönväylällä olevan elinkeinoelämälle?
- Miten arvioit Hämeenkyrönväylän vaikuttavan yleisellä tasolla kunnan kilpailukykyyn tulevaisuudessa?

- Miten Hämeenkyrönväylän mukanaan tuomat tielinjauksen, ajoaikojen sekä liikennevirtojen muutokset vaikuttavat Pirkanmaan Osuuskaupan toimintaan paikkakunnalla tai alueellisesti?
- Pirkanmaan Osuuskauppa on ilmoittanut rakentavansa uuden S-marketin Tippaavaaraan lähelle uutta eritasoliittymää. Onko Pirkanmaan Osuuskaupalla suunnitelmia lopettaa tai supistaa toimintojaan muualla paikkakunnalla?

Liite 4. Opinnäytetyön yhteistyöpalaverit ja muut tapahtumat

3.11.2021. Opinnäytetyön aiheanalyysilomakkeen toimittaminen koululle. Ohjaajan nimeäminen.

4.11.2021. Yhteydenotto Hämeenkyrön Yrittäjät ry:n puheenjohtajaan (toimeksiantaja). Aiheen esittely ja pohdinta yhdessä.

11.11.2021. Teams-palaveri Opinnäytetyön ohjaajan kanssa. Aiheena opinnäytetyösuunnitelman läpikäynti sekä suuntaviivojen tarkastelu.

29.11.2021. Kokous Hämeenkyrön Yrittäjät ry:n hallituksen kanssa. Aiheena tehtävän opinnäytetyön sekä tutkimuksen esittely. Näkökulmien sekä aiheen pohdintaa yhdessä hallituksen kanssa. Toimeksiantosopimuksen allekirjoittaminen.

11.1.2022. Teams-palaveri opinnäytetyön ohjaajan kanssa. Aiheena teorian kirjoittamisen sekä kyselyn laatimisen suunnittelu sekä tutkimusongelman ja kysymysten asettelu.

17.1.2022 Palaveri yrittäjäjärjestön puheenjohtaja ja kahden hallituksen jäsenen kanssa. Aiheena. Kyselytutkimuksen teemojen, kysymysten sekä jakelun suunnittelua. Lisäksi haastattelujen suunnittelua.

1.2.2022. Opinnäytetyön seminaarin liittyvät tiedonhakutunnit Teamsissä. Aiheena tiedonhaun laajentaminen ja monipuolistaminen

8.2.2022. Teams-palaveri opinnäytetyön ohjaajan kanssa. Aiheena teorian tarkastelua sekä kyselytutkimuksen ja haastatteluiden suunnittelua.

17.2.2022. Puhelinpalaveri toimeksiantajan (puheenjohtaja) kanssa. Aiheena Kyselytutkimuksen laatimisen, jakelun sekä markkinoinnin suunnittelu. Kyselytutkimuksen kysymysten sekä vastausvaihtoehtojen laadintaa.

4.3.2022. Kyselytutkimuksen testaus testikyselyn avulla. Testaajina 5 eri tahoa, ml. toimeksiantaja. Palautteiden mukaisia korjauksia.

7.3.2022. Puhelinpalaveri Webropol-asioista markkinatutkimuspalveluiden asiantuntija Marja Katajavirran kanssa. Katsottu yhdessä kyselyn tietosuoja-asiat. keskusteltu kysymysvaihtoehtoista ja asetteluista.

8.3.2022. Teams-palaveri opinnäytetyön ohjaajan kanssa. Aiheena opinnäytetyön lähdeluettelon kautta sisällön tarkastelu ja parannuskohteiden havainnointi. Tarkastettu kyselytutkimus läpi kysymysten ja vastausten asettelujen sekä saatekirjeen osalta.

9.3.2022. Kyselytutkimuksen saatekirjeen ja linkin toimittaminen kohderyhmälle. Kyselytutkimus oli avoimena vastaajille 9–22.3, jonka aikana vastaajamääriä seurattiin aktiivisesti.

17.3.2022. Muistutuskirjeen toimittaminen kyselytutkimuksen kohderyhmälle.

21.3.2022. Opinnäytetyön toimittaminen kieliasun ja lähdeluettelon tarkastukseen. Palaute saatu 21.3 ja korjauksia tehty ehdotusten mukaisesti.

24.3.2022. Haastattelukysymysten ja saatekirjelmän toimittaminen haastateltaville. Vastaukset saatiin 31.3.

28.3.2022. Opinnäytetyön toimittaminen uudelleen kieliasun ja lähdeluettelon tarkastukseen. Palaute saatu 28.3 ja korjauksia tehty ehdotusten mukaisesti.

29.3.2022. Teams-palaveri opinnäytetyön ohjaajan kanssa. Tarkastettu kyselytutkimuksen tulokset ja käyty läpi opinnäytetyön sisältöä sekä viimeistelyä.