

Miia Mäntylä, Heli Siirilä & Kimmo Riusala

# **MAAMERKKI PÄÄTIEN RISTEYKSESSÄ**

**Maaseudun kauppakeskittymien  
ja liikenneasemien alueelliset, taloudelliset  
ja sosiaaliset vaikutukset**

Vaasan yliopisto  
Levón-instituutti

2011



## ESIPUHE

Päivittäistavarakauppa on ollut suuressa murroksessa viime vuosikymmeninä. Palvelut ovat keskittyneet ja siirtyneet entistä suurempiin yksiköihin. Tämä on tarkoittanut asiointimatkojen pidentymistä etenkin harvaan asutulla alueella. Trendi on synnyttänyt myös vastustusta, joka on muuttunut aiempaa äänekäämmiksi uhkaavan ilmastonmuutoksen ja sen torjumisen myötä. Kauppoja halutaankin nyt pienempiin yksiköihin ja lähemmäs ihmistä.

Maaseudulla mielenkiintoinen osa keskustelua ovat pääteiden varsille syntyneet kauppakeskittymät, liikennemyymälät, jotka usein tarjoavat päivittäistavara-tuotteita, polttoainetta sekä erikoistavara-kaupan tuotteita, kuten vaatteita tai sisustustuotteita. Ovatko ne esimerkki suuntauksesta, joka johtaa lisääntyvään autoiluun, kun palvelut keskustoista pakenevat pääteiden varsille vai ovatko ne mahdollisuus lisätä pienen paikkakunnan palvelutarjontaa ja siten vähentää autoilun tarvetta?

Liikennemyymälöitä ja niiden vaikutuksia maaseudulla on toistaiseksi tutkittu varsin vähän. Tässä tutkimuksessa aiheeseen paneuduttiin Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmän esityksestä maa- ja metsätalousministeriön rahoituksella. Tutkimuksen suunnitteli ja työn aloitti tutkimuspäällikkö Kimmo Riusala. Tutkimuksen saattoivat loppuun tutkimuspäällikkö Miia Mäntylä ja projektipäällikkö Heli Siirilä. Julkaisun taitosta vastasi toimistos sihteeri Merja Kokko. Kiitokset heille paneutumisesta tärkeään aiheeseen.

Vaasassa syksyllä 2011

Jukka Peltoniemi

Levón-instituutin johtaja

# SISÄLTÖ

## ESIPUHE

1.	TAUSTA .....	7
	Maaseudun kauppakeskittymät ja liikenneasemat .....	7
	Päivittäistavarakaupan muutos .....	8
	Kaupan vaikutusten arviointi .....	9
	Maaseudun kaupalliset palvelut maaseutupoliittisissa ohjelmissa .....	12
2.	TUTKIMUKSEN TAVOITE JA MENETELMÄT .....	14
	Tavoite .....	14
	Tutkimuksen toteutus .....	16
3.	TUTKIMUKSEN TAUSTATIEDOT .....	20
	Tutkimuskohteiden kuvaus .....	20
	Kyselyvastaajien taustatiedot .....	27
4.	ALUEELLISET VAIKUTUKSET .....	29
	Palvelurakenne .....	29
	Alue- ja yhdyskuntarakenne .....	32
	Liikkuminen .....	34
	Elinympäristön laatu .....	35
5.	TALOUDELLISET VAIKUTUKSET .....	37
	Kauppa .....	37
	Yhdyskuntatalous .....	41
6.	SOSIAALISET VAIKUTUKSET .....	44
	Kuluttajat .....	44
	Sosiaalinen kanssakäyminen .....	45
7.	YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET .....	47
	Suhtautuminen liikenneasemiin .....	47
	Asukkaat ja asiantuntijat eri mieltä .....	48
	Paikallisuuden näkyminen .....	49
	Vaikutukset arkielämään .....	50
	Vaikutukset aluerakenteeseen ja palveluihin .....	51
	Tutkimusalueiden vertailua .....	52
	Ajatuksia tulevaisuudesta .....	53
	LÄHTEET .....	54
	LIITTEET .....	57
	LIITE 1. Asukaskysely ABC liikenneasemapaikkakunnalle .....	57
	LIITE 2. Asukaskysely Juustoportti-paikkakunnalle (Jalasjärvi) .....	61
	LIITE 3. Kyselyväittämien tulokset .....	65
	LIITE 4. Haastatteluteemat tutkimuspaikkakunnilla .....	66

# 1. TAUSTA

## Maaseudun kauppakeskittymät ja liikenneasemat

Aiemmat kaupan vaikutusten tarkasteluun liittyneet tutkimukset ja lainsäädäntö ovat keskittyneet vahvasti vähittäiskaupan suuryksiköiden ympärille. Nämä suuryksiköt sijaitsevat pääsääntöisesti kaupungeissa tai niiden välittömässä läheisyydessä. Vähemmälle huomiolle – vaikkakaan eivät huomiotta – ovat jääneet maaseudulle perustettavien kauppakeskittymien ja liikenneasemien vaikutukset. Vaikka nämä kauppakeskittymät eivät useinkaan täytä vähittäiskaupan suuryksiköiden kriteerejä eli yli 2 000 kerrosneliometriä, niiden merkitys pienille maaseutukunnille saattaa olla hyvinkin suuri. Etenkin alle 5 000 asukkaan kunnissa huoltamo- ja muilla oheispalveluilla varustettu liikenteen palvelualue voi olla erittäin merkittävä palvelukeskittymä, jonka vaikutukset aluerakenteen kehittämisen sekä paikallisten asukkaiden palveluiden saatavuuden kannalta ovat suuria. Palvelualueen merkitys alueen asukkaille ja yrityksille vaihtelee siitä riippuen, miten hyvin se on yhteyksissä paikalliseen tieverkkoon. Jos yhteys on hyvä, myös merkitys voi olla suuri ja monipuolinen. Vaikutukset voivat olla myönteisiä tai kielteisiä. (Tiehallinto 2007: 3–15.)

Viime vuosien aikana selkeästi osuuttaan vähittäiskaupan kentässä ovat kasvattaneet pääteiden varsilla sijaitsevat eri ketjujen liikennemyymälät, jotka tarjoavat vähittäiskauppapalveluita, polttoainetta ja kahvilan tai ravintolan. Maaseutukuntiin vahvasti levittäytynyttä ABC-ketjua voidaan pitää esimerkkinä kaupallisesta yksiköstä, jolla on muun muassa merkittäviä välittömiä ja välillisiä (esim. siivous-, kiinteistöhuolto-, jätehuolto- ja vartiointipalvelut sekä paikalliset tavarantoimittajasuhteet) työllistäviä vaikutuksia sijaintikunnissaan. Lisäksi ABC-liikenneasemalla sijaitsee usein kunnan opastus- ja neuvontapisteitä, joiden kautta myymälässä kävijät saavat tietoa esimerkiksi alueen matkailu- ja majoituspalveluista. Palvelujen tarjonta huoltoasemilla onkin siirtynyt selkeästi autojen huollosta kuluttajien huoltoon (Lähde 1999). Vuonna 2009 S-ryhmän polttoneste- ja liikennemyymälätoimialan liikevaihdosta noin 1,2 miljardia syntyi polttoaineiden myynnistä ja 500 miljoonaa ravintola- ja ruokakaupasta (Alkio 2010). Vuonna 2011 ABC-ketjuun kuului 107 liikennemyymälää, joissa on ravintola, päivittäistavarakauppa ja polttoaineen jakelu (ABC-liikennemyymälät 2011).

Huoltoasemien yhteydessä toimiville ja pitkään aukiolleille vähittäiskaupan pienyksiköille on syntynyt kysyntää, kun ihmiset ovat alkaneet arvostaa vapaa-aikaa, asioinnin nopeutta, ravintolaruokailua sekä mahdollisuutta hoitaa useampi asia samalla asiointikerralla. Pelkästään polttoainetta myyvien huoltoasemien markkinat ovat päivittäistavarakauppaa löysemmin sidoksissa lähialueeseen, tärkeämpiä ovat toimivat tieyhteydet. Päivittäistavaroita myyvän huoltoaseman

markkinoihin vaikuttavat lisäksi alueen muiden päivittäistavaramyymälöiden rakenne ja tarjonnan toisiaan korvaavuus kuluttajan näkökulmasta. Kaukana asutuksesta sijaitsevien huoltoasemien päivittäistavarakauppojen asiakkaina ovat pitkälti ohikulkevat täydennysostoksia tekevät autoilijat. Asuntoalueilla tai niiden lähellä sijaitsevien huoltoasemien päivittäistavarakaupat voivat toimia myös lähikauppana. Huoltamon yhteyteen perustetaan päivittäistavarakauppa sitä todennäköisemmin mitä isomman tien varressa se sijaitsee ja mitä enemmän alueella on asukkaita. (Lähde 1999: 22–24, 54, 55, 57.) Liikenneasemat eivät yleensä sijoitu keskustoihin tai hyvin syrjäisille alueille, koska niiden halutaan palvelevan sekä tiellä liikkujiakin että alueen asukkaita. Liikennemäärät, paikallisen väestön määrä ja kilpailutilanne vaikuttavat siis voimakkaasti niiden sijoittumiseen. (Tiehallinto 2007: 23.)

## Päivittäistavarakaupan muutos

Pitkään jatkunut taloudellinen kasvu, talouden sääntelyn väheneminen ja voimakas maan sisäinen muuttoliike ovat muuttaneet päivittäistavarakaupan toimintaympäristöä eri tavoin eri puolilla maata. Päivittäistavarakauppa kilpailee kuluttajien ostovoimasta ja siirtää kapasiteettiaan sinne, missä väestöä ja ostovoimaa on eniten. Päivittäistavarakaupan rakennemuutoksen seurauksena myymälöiden lukumäärä puolittui vuosina 1980–2000. Silti maaseutumaisissa kunnissa on yhä enemmän päivittäistavarakauppoja asukasta kohden kuin kaupunkimaisissa kunnissa. Etäisyydet kauppoihin ovat kuitenkin maaseutumaisissa kunnissa pidempiä. (Kytö & Väliniemi 2007: 4–34, 47; Tulkki 2006.)

Valtakunnallisesti suurten myymälöiden lukumäärä ja myynti kasvoivat ja pienten vastaavasti vähenivät vuosina 1980–2000. Kehityksessä tapahtui kuitenkin 2000-luvun alussa käänne; myymälöiden lukumäärän lasku tasaantui ja pienten myymälöiden lukumäärä ja myynti kääntyivät kasvuun. Silti maaseutumaisissa kunnissa vähittäiskauppojen määrä väheni 2000-luvun alussa jopa asukasmäärän vähentymistä enemmän. Etenkin pienissä maaseutumaisissa pendelöintikunnissa olevia kaupunkeja ja kaukana pääteistä olevia kyläkaupunkeja on lopettanut ja liikennemyymälöitä tullut osin tilalle. (Kytö & Väliniemi 2007: 4–34, 47; Tulkki 2006.)

Päivittäistavarakauppojen nettolisäyksestä (124 myymälää) vuosina 2003–2005 liki puolet koostui niin sanotuista liikennemyymälöistä, joiden toiminta perustuu lähes täysin autolla liikkuviin asiakkaisiin. (Kytö & Väliniemi 2007: 4–34, 47; Tulkki 2006.) Viime aikoina on ryhdyttykin esittämään kritiikkiä pääteiden varsille sijoitettavia kaupakeskittymiä kohtaan muun muassa siitä syystä, että ne siirtävät palvelut pois taajamista ja lisäävät riippuvuutta autosta (Saarinen 2010). Liikennemyymälöissä sijaitsevat päivittäistavarakaupat ovat yleensä supermarketteja (1 001–2 500 m<sup>2</sup>), marketteja (400–1 000 m<sup>2</sup>) sekä isoja (200–399 m<sup>2</sup>) tai

pieniä valintamyymälöitä (100–199 m<sup>2</sup>) (Päivittäistavarakauppa ry 2009: 30, 31). Lisäksi liikennemyymälöissä on erikoisliikkeitä ja ravintolapalveluita.

Kokonaisuutena päivittäistavarakauppojen määrä on vähentynyt vuosina 2000–2008 noin 500:lla. Tänä aikana päivittäistavarakauppojen lukumäärä on kasvanut ainoastaan suurimpien vähintään 1 000 m<sup>2</sup> kauppojen kohdalla ja 200–399 m<sup>2</sup> kokoisten kauppojen kohdalla. Pienimmät alle 200 m<sup>2</sup>:n liikkeet ovat vähentyneet aikavälillä erittäin selvästi. Päivittäistavarakaupat ovat vähentyneet etenkin haja-asutusalueella ja niiden kylissä (–42 % vuosina 2000–2008) sekä jonkin verran alle 5 000 asukkaan taajamissa (–13 %). Asukkaiden etäisyys lähimpään kauppaan on kasvanut kaupunkiseutujen läheisellä haja-asutusalueella keskimäärin neljästä kilometristä 4,5 kilometriin ja kaupunkiseutujen ulkopuolisella haja-asutusalueella vajaasta kuudesta kilometristä noin 6,5 kilometriin. Kaupunkiseutujen läheisissä alle 1 000 asukkaan taajamissa etäisyys lähimpään kauppaan on noussut vajaasta kahdesta kilometristä 2,5 kilometriin vuosina 2000–2008. Muilla alueilla muutokset ovat olleet vähäisiä. Vaikka suurin osa uusista kaupoista syntyikin taajamiin, kaupoista yhä useampi on sijoittunut taajaman ulkopuolelle. Siten niiden lähiympäristössä on myös vähemmän asutusta verrattuna vanhoihin kauppoihin. (Rehunen 2009; Ympäristöministeriö 2009: 36, 73, 76, 78, 94.)

## Kaupan vaikutusten arviointi

Kaupan ja yhdyskuntasuunnittelun ajatusmaailmat ovat erilaisia. Kauppa reagoi nopeasti toimintaympäristön sekä kilpailutilanteen muutoksiin ja tekee päätöksensä liiketaloudellisin perustein. Lyhyen tähtäimen kauppapaikkasuunnittelu ylittää korkeintaan kolmen vuoden päähän. Yhdyskuntia taas rakennetaan ja ylläpidetään pitkällä tähtäimellä. Kunnat pyrkivät huolehtimaan koko väestönsä hyvinvoinnista ja niiden näkökulmasta kaupan palveluiden tulisi olla kohtuullisesti kaikkien väestöryhmien saatavilla. Jotta vähittäiskaupan palveluverkkojen suunnittelussa ja toteutuksessa otettaisiin riittävän hyvin huomioon nämä molemmat näkökulmat, asettaa maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL 58§) tiettyjä reunaehjoja erityisesti vähittäiskaupan suuryksikköjen vaikutusten selvittämiseen ja arviointiin. (Ympäristöministeriö 2004: 7–9; Koistinen 2005.)

Uuden suuryksikön (pinta-ala vähintään 2 000 kerrosneliometriä eli noin 1 500 neliometriä) tai palveluverkon muutosten vaikutukset selvitetään yleensä kaavoituksen yhteydessä. Silloin selvitetään esimerkiksi väestön ostokäyttäytymistä, ostovoiman siirtymistä, päivittäis- ja erikoistavarakaupan palveluja, palvelujen saatavuutta eri väestöryhmien kannalta sekä ihmisten liikkumista. Maakuntakaavoituksessa osoitetaan esimerkiksi maankäyttö- ja rakennuslaissa tarkoitettujen keskustatoimintojen alueet sekä alueet, jolle seudullisesti merkittäviä suuryksiköitä voidaan toteuttaa. Kuntien seutukaava tarkentaa maakuntakaava-

vaa. Kunnan asemakaavaa laadittaessa otetaan kantaa ympäristövaikutuksiin, sosiaalisiin vaikutuksiin, palvelujen saavutettavuuteen liittyviin kysymyksiin, pienmyymälöiden toimintaedellytysten tukemiseen ja kilpailun turvaamiseen. (Ympäristöministeriö 2004: 10, 19, 28, 48.)

Palvelujen saavutettavuuteen liittyvät myös esimerkiksi joukkoliikenne, myymälän sijainti suhteessa asutukseen, kevyenliikenteen väylät, palvelujen laatu, tuotteiden valikoima ja hintataso. Saavutettavuutta voidaan tarkastella etenkin autottomien ihmisten ja ikääntyneiden kannalta. Maankäyttö- ja rakennuslakia voidaan soveltaa myös sellaiseen vähittäiskaupan myymäläkeskittymään, joka on vaikutuksiltaan verrattavissa vähittäiskaupan suuryksikköön. Sen määritelmää ei ole laissa, mutta eduskunnan ympäristövaliokunnan mietinnön mukaan sillä tarkoitetaan yksittäistä liikerakennusta, jossa on useita myymälöitä tai usean liikerakennuksen muodostamaa kokonaisuutta, jolla on esimerkiksi yhteinen pysäköintialue tai markkinointi. Kauppakeskukset ja erikoiskaupan keskukset ovat esimerkkejä tällaisista yksiköistä. (Ympäristöministeriö 2004: 10–13, 27–29.)

Myös maaseudun liikenneasema voi jossain tapauksissa täyttää edellä mainitut kriteerit, sillä myymäläkeskittymien vaikutukset riippuvat muun muassa ympäröivän yhdyskunnan koosta ja keskittymän sijainnista. Yleensä yli 10 000 neliömetrin keskittymillä nähdään olevan merkittäviä vaikutuksia. Kuitenkin jo 2 000 tai 5 000 kerrosneliömetrin kokoisilla liikkeillä on maakuntakaavoissa nähty olevan merkittäviä vaikutuksia alueelle riippuen siitä, missä päin Suomea ne sijaitsevat, millainen on seudun alue- ja yhteiskuntarakenne, miten kaupat ovat sijoittuneet, paljonko alueella on väestöä, millaiset liikenneyhteydet ovat sekä millainen myymälän konsepti on. Maakuntakaavoissa seudullisesti merkittävänä suuryksikkönä onkin pidetty sitä pienempää kaupan yksikköä mitä vähemmän alueella on asukkaita. Lisäksi melko pienikin myymälä voi olla seudullisesti tärkeä, jos useat liikkeet sijaitsevat lähellä toisiaan. (Itä-Uudenmaan liitto 2004: 6; Koski 2007: 10, 23; Ympäristöministeriö 2004: 58; Ympäristöministeriö 2009: 34.) Pienimmillä paikkakunnilla pitkäkin etäisyys palveluun koetaan lyhyemmäksi kuin isoilla paikkakunnilla, joten maaseudulla ollaan valmiita asioimaan pidempiä matkoja kuin kaupungeissa (Santasalo, Heusala & Koskela 2003: 8).

Liikenneaseman määrittelyä on pidetty useissa maakuntakaavoissa ongelmallisina. Liikennemyymälä määritellään kuitenkin yleensä huoltoaseman yhteydessä toimivaksi, pääasiassa päivittäistavaroita myyväksi ja itsepalveluperiaatteeseen perustuvaksi myymäläksi. (Itä-Uudenmaan liitto 2004: 7.)

Vähittäiskaupan suuryksiköiden vaikutusten arviointi tarkentuu yleispiirteiseltä kaavatasolta yksityiskohtaisemmalle tasolle siirryttäessä. Eri kaavatasoilla selvittävät suuryksiköiden vaikutukset voidaan ryhmitellä seitsemään asiakokonaisuuteen (ks. esim. Ympäristöministeriö 2001; 2004: 14, 68–72, 76–78):



- 1) **Palvelurakenteeseen** (esimerkiksi palvelutarjonnan kehitys kunnan eri osissa)
- 2) **Alue- ja yhdyskuntarakenteeseen** (esimerkiksi vaikutukset kaupunkikuvaan ja keskusten välisiin suhteisiin, vaikutukset asumisen, työpaikkojen ja palveluiden keskinäiseen sijaintiin sekä kaupallisten palvelujen sijainnin suhde julkisiin palveluihin)
- 3) **Liikkumiseen** (esimerkiksi liikennemäärät, liikenteellinen saavutettavuus, henkilöautolla tehtävien asiointimatkojen määrä, kulkumuotojakauma sekä kevyen ja julkisen liikenteen käyttö)
- 4) **Elinympäristön laatuun** (esimerkiksi liikenteen päästöt ja melu, rakennettu ympäristö ja maisema sekä turvallisuus)
- 5) **Kuluttajiin** (esimerkiksi palvelujen saavutettavuus eri väestöryhmien kannalta)
- 6) **Kauppaan** (esimerkiksi ostovoiman siirtymät, markkinaosuus, myymälärakenteen muutokset, kilpailuasetelman muutokset)
- 7) **Yhdyskuntatalouteen** (esimerkiksi kunnille aiheutuvat välittömät ja välilliset menot/tulot, kuten liikennekustannukset ja liikenneväylien rakentamiskustannukset) kohdistuviin vaikutuksiin.

Kosken (2001:14, 64) mukaan vähittäiskaupan suuryksiköiden vaikutusten arviointia voisikin verrata palapelin kokoamiseen, jossa kokonaiskuva muodostuu useista yksittäisistä osasista. Vähittäiskaupan suuryksiköiden vaikutuksia on hyvä tarkastella myös toimijatahoittain. Se helpottaa vaikutusten kohdentumisen ja laajojen asiakokonaisuuksien ymmärtämistä. Erilaiset tavoitteet on tällöin helpompi ottaa huomioon. Suuryksiköiden vaikutuksia valtiontalouteen, kuntaan, asukkaaseen, kauppaan, kaupan työntekijään ja muulla kuin kaupan alalla toimivaan yritykseen on suositeltavaa tarkastella. Kunnan kannalta tärkeimmät vaikutukset kohdistuvat itse kuntaan, sen asukkaisiin, alueen kauppoihin ja muihin yrityksiin.

Koska suomalaiset käyvät vuoden 2005 tietojen mukaan yhä keskimäärin noin 3,9 kertaa viikossa kaupassa, kaupan sijainti ja sen helppo saavutettavuus ovat tärkeitä arkielämää helpottavia tekijöitä. Esimerkiksi 1990-luvun lopulla Suomessa tehdyssä tutkimuksessa on havaittu, että haja-asutusalueella asuvilla autottomilla ikäihmisillä on ollut vaikeuksia ostosten teossa kauppojen siirryttyä heistä yhä kauemmas. Suomalaisilla kaupunkiseuduilla (Turku, Lahti ja Mikkeli) 2000-luvun alussa tehdyssä tutkimuksessa on myös huomattu, että isojen päivittäistavarakauppojen läheisyyteen on syntynyt alueita, joissa päivittäistavarakaupan palvelut eivät ole kävelyetäisyydellä. Etenkin lapsiperheet ja eläkeläiset asuvat yhä kauempana päivittäistavarakaupoista. Päivittäistavarakaupan saavutettavuus on heikentynyt myös osassa lähiöistä ja pienissä taajamissa. Tämä johtaa siihen, että yhä isompi osa väestöstä ei pysty itsenäisesti asioimaan kaupassa. Kävelen saavutettavaa päivittäistavarakauppaa pidetään osana hyvää elinympäristöä ja ekologista elintapaa. (Koistinen & Väliniemi 2007: 1, 3, 38–41.)

Useimmissa maakuntakaavoissa kaupan palveluverkkoa pyritään kehittämään niin, että se tukee nykyistä yhteiskunta- ja palvelurakennetta, mahdollistaa lähi-palveluiden säilymisen ja kaupan palveluiden saavutettavuuden eri väestöryhmien kannalta, sijoittaa uudet suuryksiköt keskustoihin tai jo olemassa oleville keskus-tojen ulkopuolisille alueille sekä tukee kaupan toimintaedellytyksiä (Koski 2007: 9). Uuden yksikön vaikutukset kuntaan voivat olla myönteisiä, mutta niihin voi sisältyä myös riskejä, kuten yhdyskuntarakenteessa tapahtuvia ei-toivottuja muu-toksia, joten huolellisen etukäteisarvioinnin tekeminen on tärkeää. On esimerkiksi mahdollista, että päivittäistavarakaupan siirtyminen etäälle keskustasta lopettaa liikuntarajoitteisen henkilön tai vanhuksen omatoimisen kaupassakäynnin, mistä aiheutuu kunnan sosiaalitoimelle kustannuksia, koska sen on järjestettävä hänelle ostosten tekoa korvaavia palveluita. (Koski 2001: 14, 54.)

## **Maaseudun kaupalliset palvelut maaseutupoliittisissa ohjelmissa**

Eri tahojen laatimissa maaseutupoliittisissa ohjelmissa kiinnitetään vain vähän huomiota maaseudun kaupallisiin palveluihin tai päivittäistavarakauppaan. Aihe ei nouse esille esimerkiksi maaseudun yrittäjyyden kehittämisohjelmassa vuoteen 2020, jossa pohditaan monipuolisesti ja tulevaisuuteen katsoen maaseudun yrit-täjyyttä (Pietarinen 2010). Muissa ohjelmissa, kuten valtioneuvoston maaseutu-poliittisessa selonteossa eduskunnalle (Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmä 2009a: 18–20) palveluina käsitellään lähinnä julkisen sektorin tuottamia peruspalveluita kuten sosiaali- ja terveyspalveluita, yhteispalvelupisteitä ja turvallisuuspalveluita. Lisäksi niissä mainitaan tietoliikenne sekä tiestö. Kaupallisia palveluita on yleensä sivuttu maininnoilla kyläkauppojen merkityksestä sekä kaupallisen alan työllis-tävyydestä eli miten monta työpaikkaa maaseudulla on ei-julkisissa palveluissa. Kyläkauppojen merkitys tärkeänä maaseudun palveluna tunnustetaan ja niiden säilymistä toivotaan.

Tarkastelluista ohjelmista maaseutupoliittinen kokonaisuohjelma 2009–2013 käsittelee eniten maaseudun kauppapalveluita. Siinä todetaan, että yhteiskunnan ja maaseudun asukkaiden arjen muuttuminen ovat vaikuttaneet maaseudun kaup-poihin, koska maaseudun asukkaat ostavat usein päivittäistavaransa päivittäisen työmatkansa yhteydessä kaupunkien kaupan suuryksiköistä. Suomessa onkin moniin Euroopan valtioihin verrattuna harva päivittäistavaramyymälöiden verkosto, ja useimpien maaseudun asukkaiden kauppamatkat ovat pidentyneet 2000-luvulla. Maaseudun kaupat ovat erityisen tärkeitä autottomille henkilöille. Siksi maaseudun kauppojen toivotaan jatkossa kehittyvän monialapalvelupisteiksi, joista saisi päivittäistavarakaupan palvelujen lisäksi erilaisia julkisia palveluita. (Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmä 2009b: 52–53.)

Maaseutupoliittinen kokonaisuohjelma 2009–2013 käsittelee myös liikennemyymälöitä todeten, että niiden sijainnin suunnittelun yhteydessä painotetaan autoilijoiden ja tiellä liikkujien tarpeita. Tällöin vähemmälle huomiolle jäävät kylien asukkaiden palvelutarpeet. Liikennemyymälän toteuttaminen edellyttää sen hyväksymistä asemakaavassa, joten kunnilla on mahdollisuus vaikuttaa myymälöiden sijaantiin. Kokonaisuohjelman mukaan liikennemyymälöillä voidaan monipuolistaa kyläläisten palveluita tielläliikkujien vahvistaessa liiketoiminnan kannattavuutta. (Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmä 2009b.)

Kyläkaupat on tuotu esiin aiemmissakin maaseutupoliittisissa kokonaisuohjelmissa. Maaseutupoliittinen kokonaisuohjelma 2001–2004 (Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmä 2000: 105) mainitsee kyläkauppojen määrän supistumisen. Siinä toivotaan lainsäädännöllisiä muutoksia kyläkauppojen toimintaedellytysten vahvistamiseksi. Sähköistä kauppaa sivutaan varovaisesti. Vuosien 2005–2008 kokonaisuohjelmassa (Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmä 2004: 200–201) tulee esiin, että vuonna 2003 valtioneuvosto antoi asetuksen haja-asutusalueiden kyläkauppatuesta ja kerrotaan, miten sitä voidaan hyödyntää. Tällä tavalla kiinnitettiin huomioita erityisesti harvaan asuttujen alueiden kaupallisiin palveluihin. Ohjelmassa pidetään lähtökohtana, ettei syrjäisten alueiden palvelujen ylläpidon perusteena voi käyttää kustannustehokkuutta, vaan on otettava huomioon myös alueen asukkaiden välttämättömät palvelutarpeet.

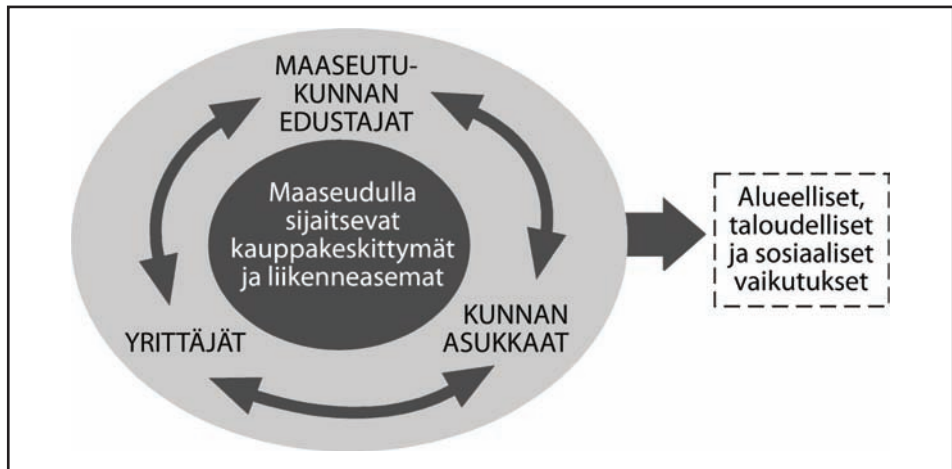
## 2. TUTKIMUKSEN TAVOITE JA MENETELMÄT

### Tavoite

Tämän tutkimuksen *tavoitteena oli selvittää, millaisia vaikutuksia maaseutukunnissa sijaitsevilla kauppakeskittymillä ja liikenneasemilla on niiden toimintaympäristöön.* Tutkimuksessa hyödynnettiin edellä esiteltyjä vähittäiskaupan suuryksikköjen vaikutusten arviointiin laadittuja arviointimenetelmiä, mutta niitä muokattiin laajuudeltaan ja sisällöltään tämän tutkimuksen tarpeisiin sopivaksi. Esimerkiksi sosiaalisia vaikutuksia ei ole yleensä vähittäiskaupan suuryksikköiden vaikutuksia käsittelevissä selvitystöissä otettu huomioon, mutta tässä tutkimuksessa ne nostettiin esiin. Maaseutukunnissa kauppakeskittymistä tai huoltoasemista muodostuu usein kyläläisten toisia ”olohuoneita”, joihin kokoonnutaan vaihtamaan kuulumisia ja solmimaan sosiaalisia verkostoja. Tällaisilla sosiaalisilla vaikutuksilla saattaa olla yllättävän suuri merkitys maaseutukuntien asukkaille.

Vähittäiskaupan suuryksiköitä käsittelevät vaikuttavuusarviointit keskittyvät lähes yksinomaan tilastollisten aineistojen, kuten päivittäistavarakaupan myyntitilastojen, ostovoiman siirtymien ja liikennemäärien analysointiin. Tässä tutkimuksessa haluttiin tuoda vahvemmin esille myös laadullisen tutkimuksen menetelmät, joiden avulla pystytään ymmärtämään paremmin numeroiden takana vallitsevaa todellisuutta. Tutkimuksessa se tarkoitti eri sidosryhmien teemahaastatteluja. Teemahaastattelussa haastateltavat ilmaisevat enemmän ja syvällisempiä ajatuksia kuin lomaketta täyttäessään tai strukturoiduissa haastatteluissa. Haastateltavat ovat myös motivoituneempia kertomaan näkemyksiään erilaisista asiakokonaisuuksista, myös sellaisista asioista, joista he eivät luultavimmin haluaisi antaa kirjallista palautetta.

Tässä tutkimuksessa keskityttiin tarkastelemaan maaseudulla sijaitsevien kauppakeskittymien ja liikenneasemien *alueellisia, taloudellisia ja sosiaalisia* vaikutuksia. Vaikutuksia tarkasteltiin kolmesta eri näkökulmasta: maaseutukunnan, yrittäjien ja kunnan asukkaiden (kuva 1). Alueellisina vaikutuksina pidettiin tässä tutkimuksessa maaseutukunnan palvelurakenteeseen, alue- ja yhteiskuntarakenteeseen, liikkumiseen ja elinympäristöön liittyviä vaikutuksia. Taloudelliset vaikutukset olivat rahassa mitattavia vaikutuksia muun muassa kunnan, yrittäjien ja kuluttajien talouteen sekä kuntaimagoon. Sosiaalisina vaikutuksina pidettiin kuluttajiin, kunnan yhteisöllisyyteen ja asukkaiden vuorovaikutukseen liittyviä vaikutuksia.



**Kuva 1.** Tutkimusongelmaa lähestyttiin kolmesta (kunta, yrittäjät ja asukkaat) näkökulmasta.

Tutkimuksen kohteeksi valittiin neljä maaseudulla sijaitsevaa kauppakeskittymää tai liikenneasemaa. Näistä kolme edustaa ABC-ketjun maaseudulla sijaitsevaa liikenneasemaa (ABC Kuortti, ABC Kiikoinen ja ABC Juuka) ja yksi perinteisempää kauppakeskittymää (Juustoportti). Pertunmaan kunnassa sijaitseva ABC Kuortti oli tutkimuksen toteutushetkellä toiminut noin kymmenen vuotta, ABC Kiikoinen noin viisi vuotta ja ABC Juuka reilun vuoden verran. Tämä loi mielenkiintoisen lähtökohdan liikenneasemien pitkän- ja lyhyen tähtäimen vaikutusten tarkasteluun. Tutkimuksessa mukana olevista maaseutukunnista Kiikoinen ja Jalasjärvi edustivat ydinmaaseutua ja Pertunmaa sekä Juuka harvaan asuttua maaseutua (Malinen, Kytölä, Keränen & Keränen 2006: 48–56).

Etelä-Savon maakunnassa Pertunmaan Kuortin kylässä valtatie 5:n välitörmässä läheisyydessä sijaitseva ABC-liikenneasema on esimerkki maaseudulla sijaitsevasta ABC-asemasta. Sen ympärille on kymmenessä vuodessa muodostunut Kuortin kylän uusi keskusta. Vanha Kuortti muodostaa Kuortin toisen keskustan, joka sijaitsee noin kaksi kilometriä ABC-liikenneasemalta Heinolan suuntaan. Toinen esimerkki maaseudulla sijaitsevasta ABC-asemasta on Satakunnassa Kiikoisten kunnassa valtatie 11:n ja kantatie 44:n risteyksessä sijaitseva ABC-liikenneasema. Se sijaitsee Vuolteen teollisuusalueella, jossa rakentaminen ja tonttikauppa on selkeästi aktivoitunut ABC-aseman rakentamisen jälkeen. Pohjois-Karjalassa sijaitseva Juuka tunnetaan vuolukiviteollisuudestaan ja vanhasta puu-Juusta. Juuan ABC sijaitsee Kajaanin ja Joensuun välisen valtatie 6:n varrella. Matkaa kirkonkylään on noin kilometri.

Esimerkki maaseudulla sijaitsevasta perinteisemmästä kauppakeskittymästä on Jalasjärven kunnassa, valtatie 3:n varrella kymmenen kilometriä keskustasta

etelään sijaitseva Juustoportti kahvila-ravintola, jonka tiloissa toimii myös erikoisliikkeitä. Vaikka Juustoportti on laajentanut toimintaansa myös Jalasjärven ulkopuolelle (kahvila-ravintola ja Juustokellari-piste Mäntsälässä sekä kahvila ja juustokellari Lempäälän Ideaparkissa), sen tukikohta on edelleen vahvasti ydinmaaseudulla Jalasjärven kunnassa.

Liikenneasemien ja Juustoportinkaltaisten kauppakeskittymien lisäksi myös tehtaanmyymälät sijaitsevat usein kaupunkialueiden ulkopuolella ja voivat tarjota muitakin palveluja. Tässä varsinaiset tehtaanmyymälät jätettiin kuitenkin tutkimuksen ulkopuolelle. Koska Juustoportin kahvila-ravintola pohjautuu Juustoportin meijerin tuotteisiin, Juustoporttia voidaan omalla tavallaan pitää tehtaanmyymälänä.

Kauppakeskittymät ja liikenneasemat ovat maaseudun kannalta melko uusi ilmiö, jonka vaikutukset voivat olla kahdensuuntaisia. Matkailu on maaseudun näkökulmasta kasvava elinkeino ja yhä tärkeämpi toimeentulon lähde. Myös vapaa-ajan asukkaiden sekä maaseudun ja kaupungin vuorovaikutuksen kannalta liikenteen pysähdyspaikat ovat tärkeitä. On kuitenkin mahdollista, että tämänkaltaiset yksiköt vaarantavat paikkakuntien pienyrittäjien toimeentuloa. Epäselvää on, miten uusia keskuksia on hyödynnetty kylien arkipäivässä muuten kuin ostos- ja tankkauspaikkana. Onko liikenneasemista ja kauppakeskittymistä mahdollista saada jatkossa yhteistyöverkostojen kautta enemmän hyötyä sitä ympäröivälle maaseudulle?

Tämä tutkimus on puolueeton ja eri sidosryhmien näkemykset huomioon ottava selvitys maaseudulla sijaitsevien kauppakeskittymien ja liikenneasemien vaikutuksista alueellaan. Tutkimus keskittyy liikenneasemiin ja kauppakeskittymiin, jotka ovat maaseutukunnissa pääteiden varrella. Yksinkertaisuuden vuoksi tutkimuksessa puhutaan yleensä liikenneasemista, vaikka tarkoitettaisiin Juustoportin tyyppistä muuta valtateiden varren liikekeskittymää. Liikenneasemalla tutkimuksessa tarkoitetaan päivittäistavara-kaupan, ravintola- tai kahvilapalveluiden, polttoainemyynnin ja mahdollisten erikoisliikkeiden kokonaisuutta.

## Tutkimuksen toteutus

Tutkimuksessa sovellettiin kauppakeskittymien vaikutusten arviointiin laadullisen tutkimuksen menetelmiä. Käytännössä tämä tarkoitti kauppakeskittymien vaikutuspiirissä olevien sidosryhmien edustajien näkemysten selvittämistä teemahaastattelujen avulla. Näin pyrittiin saamaan kokonaisvaltaisempi kuva kauppakeskittymien vaikutuksista kuin olisi mahdollista pelkkien tilastollisten aineistojen pohjalta. Tilastolliset aineistot ja muu kirjallinen materiaali antoivat arvokasta lähtökohdatietoa teemahaastattelujen suunnitteluun ja toteuttamiseen. Lisäksi toteutettiin asukaskysely, jota laadullisen tiedon ohien saataisiin yleis-tettävää määrällistä tietoa.

Tutkimusaineiston kerääminen toteutettiin kahdessa päävaiheessa. Tutkimuksen ensimmäinen vaihe alkoi kesäkuussa 2009 aihepiiriin perehtymisellä, kirjallisen materiaalin kokoamisella ja kyselyjen valmistelulla. Hankkeen ensimmäisen vaiheen aikana haastateltiin myös kymmentä tutkimuksen aihealueen keskeistä asiantuntijaa Suomessa. Lomakekysely tutkimuksen kohdekunnissa toteutettiin keväällä 2010. Kyselyllä selvitettiin yleisellä tasolla kauppakeskittymien ja liikenneasemien alueellisia, taloudellisia ja sosiaalisia vaikutuksia maalaiskuntaan ja sen asukkaiden elämään.

Kyselylomake lähetettiin yhteensä 1 150 henkilölle neljässä kohdekunnassa. ABC-paikkakunnille oli yhdenmukainen lomake (liite 1) ja Jalasjärvelle hieman erilainen versio (liite 2). Kyselyjä postitettiin suhteessa tutkimuskuntien asukaslukuun, joten Jalasjärvelle lähetettiin 350, Juukaan 300 ja Pertunmaalle sekä Kiiikoisiin 250 kyselylomaketta (taulukko 1). Kyselyn vastaanottajat valittiin satunnaisotannalla täysi-ikäisistä kuntien asukkaista. Kyselyn vastausprosentti oli 31 %. Vastauksia eri kunnista tuli melko tasaisesti: paras vastausprosentti oli Kiiikoisilla, toiseksi paras Pertunmaalla, kolmanneksi paras Juuassa ja heikoin Jalasjärvellä. Kiiikoisten ja Jalasjärven vastausprosenttien erotus oli 15 prosenttiyksikköä. Kaikkien tutkimusalueiden tasaisen edustuksen perusteella oli mahdollista vertailla luotettavasti eri alueiden välisiä tuloksia etenkin ABC-asemien välillä. Juuan liikenneasema on kuitenkin niin uusi, että vastaajat ovat monessa kysymyksessä kokeneet vaikeaksi vastata aseman merkityksestä ja vaikutuksista.

**Taulukko 1.** Kyselylomakkeiden ja vastauksien lukumäärä sekä vastausprosentti paikkakunnittain.

Paikkakunta	Lähetettyjä lomakkeita, kpl	Vastauksia, kpl	Vastausprosentti
Jalasjärvi	350	79	23
Juuka	300	95	32
Kiiikoinen	250	94	38
Pertunmaa	250	89	36
<b>Yhteensä</b>	<b>1150</b>	<b>357</b>	<b>31</b>

Kyselytulokset analysoitiin syksyllä 2010. Kyselyaineisto käsiteltiin SPSS-ohjelmalla hyödyntäen erityisesti ristiintaulukointia ja khiin neliötestiä. Khiin neliötestiä käytetään mittaamaan muuttujien välistä riippumattomuutta (Metsämuuronen 2003: 293). Ristiintaulukointiajot suoritettiin tutkimuksen kannalta oleellisten tekijöiden kannalta. Ristiintaulukoinnit tehtiin vastaajan

- paikkakunnan,
- sukupuolen,
- iän,
- koulutuksen,

- työtilanteen,
- kotitalouden koon,
- talouden omistamien autojen lukumäärän,
- kuntakeskusetäisyyden,
- liikenneaseman etäisyyden ja
- liikenneasemiin suhtautumisen mukaan.

Syvämmän tarkastelun kohteeksi otettiin kysymykset, joiden khiin neliötestin tulos oli alle 0,005, jotta kysymyksestä saatu tulos olisi luotettava eikä satunnainen. Riippuvuutta oli eri tekijöillä eri määrät. Tässä tutkimusraportissa kerrotaan tarkemmin vain niistä riippuvuuksista, jotka tulevat esille khiin neliötestissä ja jotka liittyvät tutkimuksen aihepiiriin.

Eniten riippuvaisia tekijöitä tuli esille vastaajien paikkakunnan mukaan, mikä tarkoittaa, että tuloksissa on paikkakuntaeroja. Toiseksi yleisimmin kyselyvastaus riippui vastaajan yleisestä suhtautumisesta maaseudulle perustettaviin suuriin liikenneasemiin eli siitä, suhtautuiko hän niihin kielteisesti, neutraalisti vai myönteisesti. Sukupuoli, ikä ja muut taustamuuttujat vaikuttivat vastauksiin vain harvoin.

Suoria jakaumia tarkastellaan raportissa niiltä osin, kuin on tutkimuksen kannalta tarkoituksenmukaista tuoda esille. Tutkimuksessa kerrotut prosenttiluvut ovat niin sanottuja valideja prosentteja. Validi prosentti kertoo, kuinka suuri osuus kyseiseen kysymykseen vastanneista henkilöistä oli kyseistä mieltä. Luku ei siis kerro osuutta kaikista vastaajista, tässä tutkimuksessa 357 vastaajasta.

Tutkimuksen toisen vaiheen aikana keväällä 2011 teemahaastattelujen avulla pureuduttiin syvemmälle vaikutusten syy- ja seuraussuhteisiin. Jokaisessa kohde-kunnassa haastateltiin joko henkilökohtaisesti tai puhelimitse kunnan, yrittäjien sekä asukkaiden edustajia. Kunnissa haastateltiin kunnanjohtajia, maaseutujohtajaa, elinkeinojohtajia ja/tai elinkeinoasiamiehiä. Kuntahaastatteluja tehtiin yhteensä kymmenen. Yrittäjistä haastateltiin etenkin vähittäiskaupan, mutta myös muiden toimialojen edustajia (muun muassa pankki, kampaamo, lahjatavaraliike ja huoltoasema). Lisäksi haastateltiin tutkimuksen kohteina olleiden ABC-asemien ja Juustoportin edustajia. Sopivia haastateltavia henkilöitä etsittiin muun muassa paikallisten yrittäjäjärjestöjen ja kuntien elinkeinoasiamiesten avustuksella. Yrityshaastatteluja tehtiin yhteensä 30. Kunnan asukkaiden näkemyksiä selvitettiin haastatteleamalla esimerkiksi kylätoiminnassa aktiivisesti mukana olevia henkilöitä. Asukashaastatteluja tehtiin yhteensä 24.

Tutkimuksessa eri tutkimusmenetelmät täydensivät toisiaan ja tuloksena oli mahdollisimman rikas ja monipuolinen tutkimusaineisto (taulukko 2). Raportissa kyselytuloksia syvennetään haastattelutuloksilla. Myös ainoastaan haastatteluissa esille tulleet asiat raportoidaan. Raportissa asukaskyselyn ja haastattelujen tuloksia esitellään tutkimuksen pääaihealueittain eli sen perusteella, millaisia alueellisia,



taloudellisia ja sosiaalisia vaikutuksia liikenneasemilla on. Muutamat kysymykset sopisivat useamman kuin yhden pääaihealueen alle. Raportissa esitetään useassa kohdin myös suoria lainauksia asukkaiden haastatteluista ja kyselyistä. Lainaukset on merkitty kursiiivilla.

**Taulukko 2. Tutkimusaineisto.**

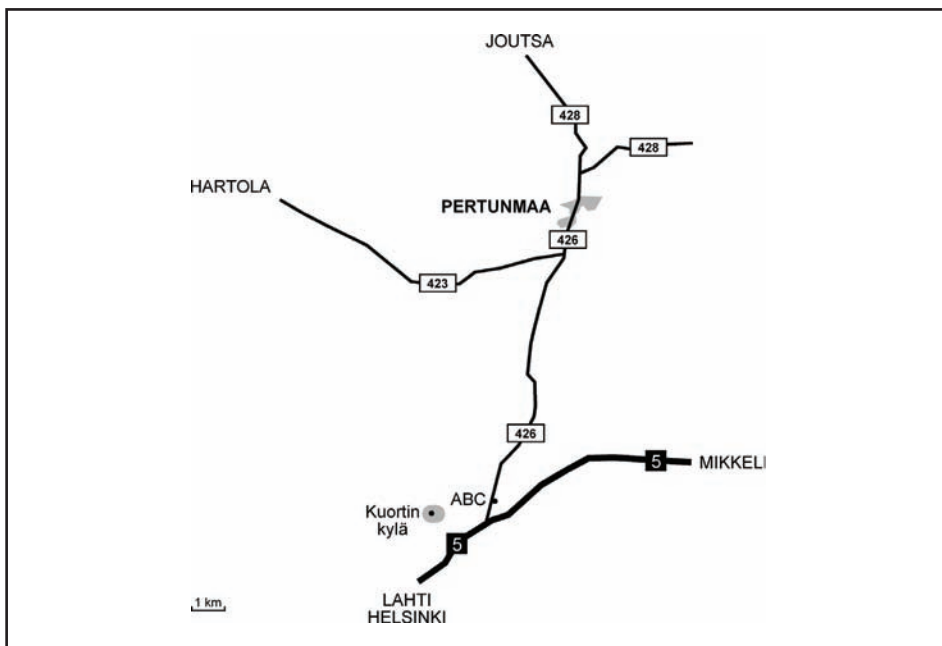
	<b>Lukumäärä</b>
<b>Haastattelut yhteensä</b>	<b>74</b>
- Asiantuntijahaastatteluja	10
- Kuntahaastatteluja	10
- Asukashaastatteluja	24
- Yrityshaastatteluja	30
<b>Kyselyvastauksia</b>	<b>357</b>

Tutkimuksen asiantuntijahaastattelut ja asukaskyselyt toteutti tutkimuspäällikkö, KTM *Kimmo Riisala*, joka myös suunnitteli tutkimuksen. Työn saattoivat loppuun projektipäällikkö, HTM *Heli Siirilä* ja tutkimuspäällikkö, KTM *Miia Mäntylä*. Siirilä tallensi ja analysoi kyselyvastaukset, haastatteli yrittäjiä, asukkaita, kuntien ja kauppakeskittymien johdon edustajia sekä osallistui raportin kirjoittamiseen. Mäntylä teki haastatteluja, perehtyi kirjalliseen aineistoon, analysoi tutkimuksen tuloksia ja osallistui raportin kirjoittamiseen. Toimistosihiteeri *Merja Kokko* piirsi julkaisun kartat ja taittoi raportin.

### 3. TUTKIMUKSEN TAUSTATIEDOT

#### Tutkimuskohteiden kuvaus

**Pertunmaa** sijaitsee Etelä-Savossa, noin 60 kilometriä Mikkelistä lounaaseen. Siellä oli 1 383 asukasta vuonna 2010 (Väestörekisterikeskus 2011). Pertunmaalla on perinteisesti ollut kaksi keskusta, kirkonkylä ja lähempänä päätietä sijaitseva Kuortin kylä. Kuortin ABC-asema sijaitsee noin 10 kilometrin päässä Pertunmaan keskustasta ja 2 kilometrin päässä Kuortin kylästä (kuva 2). Kuortin liikennemyymälässä asioi noin kolme miljoonaa henkilöä vuodessa. Kuortin liikekeskus sai alkunsa, kun kunta alkoi kaavoittaa aluetta vuosien 1999 ja 2000 vaihteessa valtatie 5:n uuden linjauksen myötä. ABC Kuortti on perustettu vuonna 2000. Tiehallinnon selvityksen mukaan Kuortin ABC ei juuri kilpaile Pertunmaan keskustan kanssa, mutta moni Kuortin kylän palveluista on siirtynyt liikenneaseman lähelle. Toisaalta Kuortin palvelut kokonaisuudessaan ovat lisääntyneet liikenneaseman myötä. (Tiehallinto 2007: 24.) Keskimääräinen vuorokausiliikenne eli automäärä, joka ohittaa ABC-aseman vuorokaudessa oli 10 946 vuonna 1997 ja 14 535 vuonna 2009 (Prokkola 2010). Kuortin ABC on tutkimus-alueista liikenteellisesti ja asiakasmäärältään vilkkain.



**Kuva 2.** Kuortin ABC sijaitsee lähellä Kuortin kylän keskustaa 10 km:n päässä Pertunmaan keskustasta.

Pertunmaalla ABC Kuortin (kuva 3) tarjoamia omia palveluja ovat S-market, ravintola ja polttonesteen myynti. Lisäksi aseman yhteydessä toimii apteekki, nahkatarvikeliike, Alko sekä puu- ja lahjatavaraliike. Alkoa suunniteltiin liikenneaseman yhteyteen jo asemaa rakennettaessa, mutta se toteutui vasta kymmenen vuotta myöhemmin (Laukkanen 2010). Käytettävissä ovat myös Veikkauksen online ja Toto-line -pisteet, peliautomaatteja, pankkiautomaatti sekä postilaatikko ja ekopiste. Asema palvelee 24 tuntia vuorokaudessa. (ABC Kuortti 2010; Knaappila 2010.) Apteekki on siirtynyt ABC-asemalle Pertunmaan kirkonkylästä vuoden 2010 alussa ja apteekkari vaihtui vuoden 2011 alussa. Aseman läheisyydessä Kuortin kylässä toimii myös rautakauppa, autokorjaamo, LVI-myymälä, lihanjalostamo ja -myymälä, grilli-pizzeria sekä keittiötarvikemyymälä. (Saarinen 2010; Tiehallinto 2007: 24.) Kuortin ABC on Suomen suurimpia liikenneasemia. Sen kokonaispinta-ala on 3 200 m<sup>2</sup>, josta ABC:llä on kauppa- ja ravintolakäytössään 2 700 m<sup>2</sup>. Puu- ja lahjatavaraliikkeellä on tilaa 200 m<sup>2</sup>, Alkolla 150 m<sup>2</sup>, apteekilla 100 m<sup>2</sup> ja nahkatarvikeliikkeellä muutama neliö.

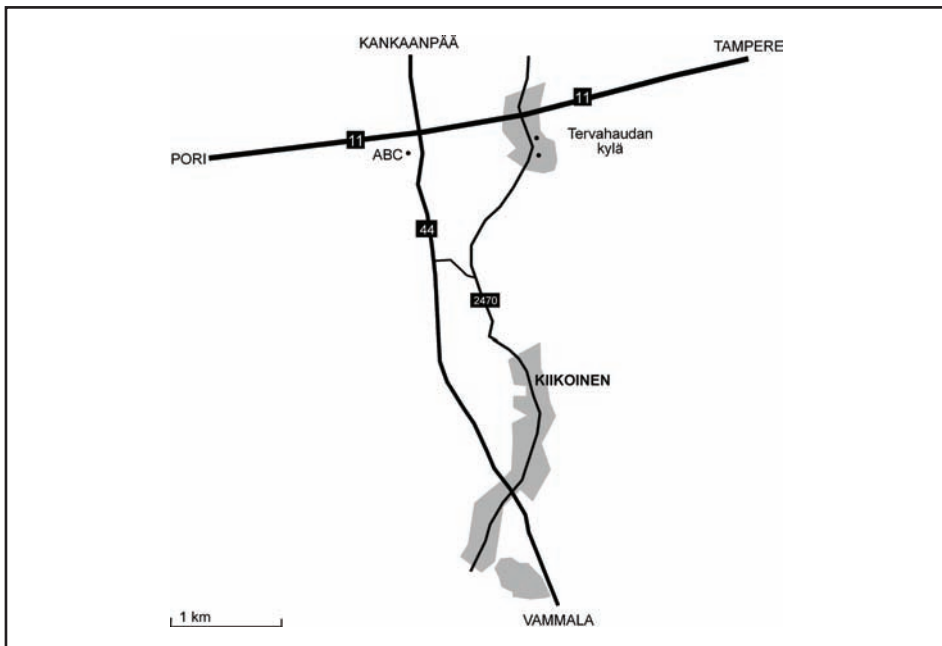


**Kuva 3.** Kuortin ABC on Suomen suurimpia liikenneasemia (kuva: Kirsi Paasonen, Osuuskauppa Suur-Savo).

**Kiikoinen** sijaitsee Satakunnassa Porin ja Tampereen puolivälissä. Sen väkiluku vuonna 2010 oli 1 268 henkilöä (Väestörekisterikeskus 2011). Kiikoisten palvelurakenne on hajautunut. Kirkonkylällä sijaitsevat lähinnä julkiset palvelut, kuten kirkko, kunnantalo, terveyskeskus ja koulu sekä Lavian sivuapteekki. Muutaman kilometrin päässä keskustasta valtatie 11:n varrella Tervahaudan kylässä sijaitsee

kaksi K-ryhmän päivittäistavarakauppaa. Kirkonkylällä kauppapalveluja ei ole ollut vuosiin.

Kiikoisten ABC on noin kolmen kilometrin etäisyydellä Kiikoisten keskustasta valtatie 11 ja kantatien 44 risteyksessä. Liikennemyymälä perustettiin kunnan aloitteesta Vuolteen teollisuusalueelle. Kunta oli suunnitellut alueen kehittämistä pitkään ja EU:n aluekehittämistuen saaminen liikenteen palvelualueen toteuttamiseksi aloitti kehittämisen. Kunta otti yhteyttä Satakunnan Osuuskauppaan, joka neuvotteli liikenneaseman perustamisesta ABC-ketjuohjauksen kanssa. Aseman rakentaminen edisti ison kaavahankkeen toteutumista alueella. Kuntakeskuksen ja kilometrin päässä sijaitsevan Tervahaudan kylätaajaman palvelutarjonnan on arvioitu heikkenevän hieman liikenneaseman alueen kehittämisen myötä (kuva 4), mutta elinkeinojen tukemisen kannalta kokonaisuudessaan hanketta on pidetty onnistuneena. (Tiehallinto 2007: 26.) Toistaiseksi Tervahaudan palvelutarjontaan ei ole tullut muutoksia.



**Kuva 4.** Kiikoisten ABC:n sijainti suhteessa kunnan muihin palveluihin muodostaa kolmion.

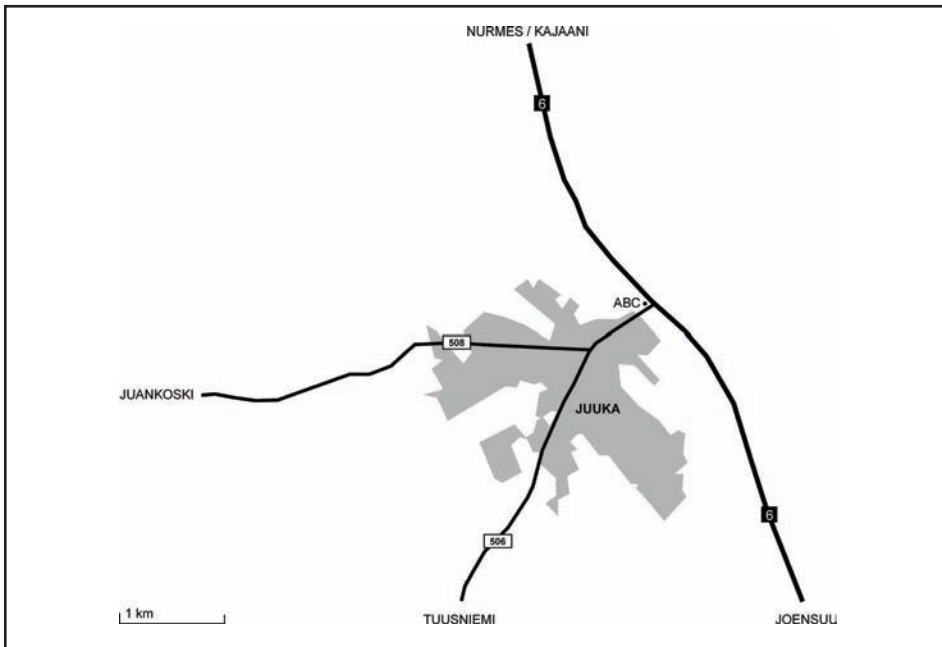
ABC Kiikoinen (kuva 5) avattiin vuonna 2006. Vuonna 2008 se palkittiin ABC-ketjun liikennemyymäläkaupan vuoden työryhmänä ja vuonna 2010 vuoden keittiötyöryhmänä (ABC Kiikoinen valittu... 2009; Kinnari 2010). ABC Kiikoisten omiin palveluihin kuuluvat ABC-market, ravintola ja polttonesteen myynti.

Paikalliset tuotteet kuuluvat mahdollisuuksien mukaan tarjontaan. ABC-asema on auki klo 6–24. Varsinainen liikennemyymälä on kooltaan lähes 600 m<sup>2</sup>. Samalla tontilla viereisessä liikekiinteistössä toimivat myös kukka-, lahja- ja vaatekauppa, makeis- ja vaatekauppa, eläintarvikekauppa sekä pankki. Aiemmin kiinteistössä on toiminut muun muassa parturi ja urheiluvälineiden outlet-myymä. Myös tämä kiinteistö on kooltaan lähes 600 m<sup>2</sup>. Autoliike toimii viereisellä tontilla. ABC:llä käytettävissä ovat lisäksi Veikkauksen online-piste, peliautomaatteja, pankkiautomaatti ja postilaaatikko. (ABC Kiiikoinen 2010.) Kiiikoisten ABC:n alueen ohittava keskimääräinen vuorokausiliikenne oli vuonna 1997 tutkimusalueista pienin ja vuonna 2009 toiseksi suurin. Vuonna 1997 liikennemäärä oli 3 810 autoa päivässä ja vuonna 2009 jo 6 407 autoa (Prokkola 2010). Asiakkaita liikennemyymälässä oli vuoden 2007 tietojen mukaan noin 360 000 henkilöä vuodessa (Tiehallinto 2007: 26).



**Kuva 5.** Kiiikoisten ABC on melko pieni liikenneasema (kuva: Chanett Mahlamäki, Satakunnan Osuuskauppa).

**Juuka** sijaitsee Pohjois-Karjalassa ja on vahvaa mökkeilyaluetta. Juuan kirkonkylästä noin 40 kilometrin päässä Lieksan kaupungin puolella sijaitsee Kolin kansallispuisto, joka on tärkeä matkailukohde. Keskustassa on useita päivittäistavarakauppoja ja erikoisliikkeitä. Maantieteellisesti laajan kunnan asutuksen painopiste on keskustassa ja suuremmissa kyläkeskuksissa. Nunnanlahdessa, noin 13 kilometrin päässä Juuan keskustasta sijaitsee vahvaa vuolukiviteollisuutta. Vuonna 2010 Juuassa asui 5 705 henkilöä (Väestörekisterikeskus 2011). ABC-asema perustettiin Juukaan vuoden 2009 alussa, ja se on vain kilometrin päässä Juuan keskustasta (kuva 6). ABC-liikenneasema saapui Juukaan, kun kyseisellä paikalla aiemmin toiminut yrittäjä siirtyi eläkkeelle ja paikallinen S-osuuskunta osti toiminnot.



**Kuva 6.** Juuan ABC sijaitsee lähes kunnan keskustassa.

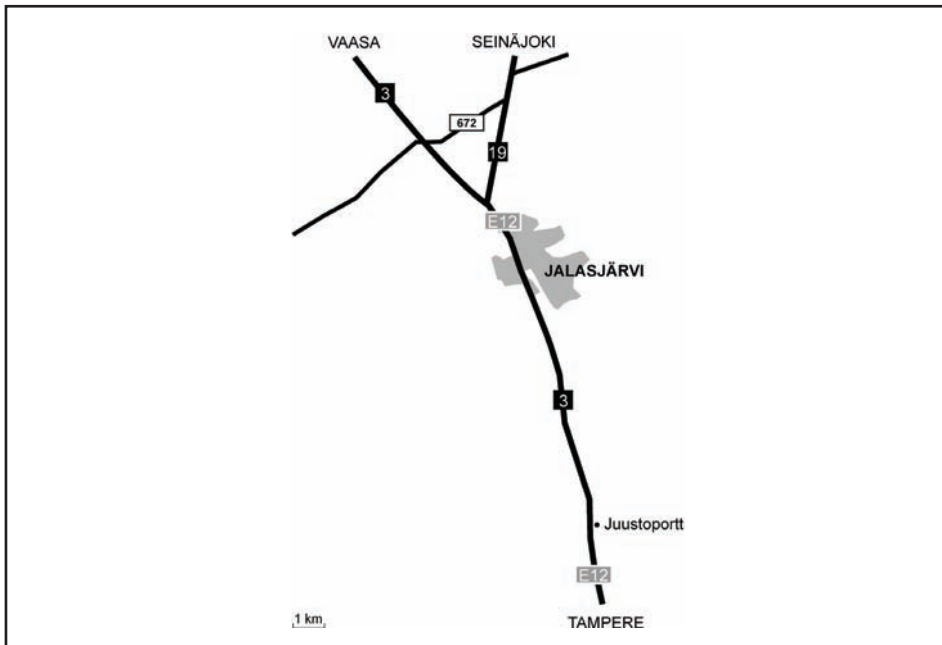
ABC Juuka (kuva 7) tarjoaa omina palveluinaan ABC-marketin, ravintolan, auto-pesun ja polttonesteen myynnin. ABC-market lupaa tarjota paikallisia kukkia, lahja-tavaroita sekä leipomo- ja muita tuotteita. Asemalla on Veikkauksen online-piste, peliautomaatteja ja postilaatikko, minkä lisäksi sieltä voi hankkia kalastus-lupia. Liikennemyymälä palvelee klo 6–24. (ABC Juuka 2010.) ABC-marketin pinta-ala on 158 m<sup>2</sup> ja ravintolan 260 m<sup>2</sup>. Koko kiinteistön pinta-ala on 599 m<sup>2</sup>. Juuan ABC-aseman sijaintipaikan ohittava liikenne on pysynyt melko ennallaan vuosien 1997 ja 2009 välillä. Vuonna 1997 keskimääräinen vuorokausiliikenne oli 5 112 autoa ja vuonna 2009 se oli vain hieman enemmän eli 5 241 autoa (Prokkola 2010). Alue onkin tutkimusalueista vähäliikenteisin. Myös palvelutarjonnaltaan Juuan ABC on pienin, sillä sen ympärille ei ole ainakaan vielä syntynyt muiden palvelujen keskittymää. Toisaalta matkaa kunnan keskustan palveluihin on vain kilometri ja asema on iältään nuori.



**Kuva 7.** Juuan ABC on pienehkö liikenneasema, jossa on vähän muita palveluja (kuva: Jukolan Osuuskauppa).

**Jalasjärvi** sijaitsee Etelä-Pohjanmaalla valtatie 3:n varrella. Jalasjärvellä oli 8 277 asukasta vuonna 2010 (Väestörekisterikeskus 2011). Asutus on jakautunut kuntataajamaan sekä yhdeksään eri kylään (Jalasjärvi 2011). Jalasjärvellä on yrittäjäys ja erityisesti maatalousyrittäjäys vahvaa. Keskustassa sijaitsee suurin osa kaupallisista palveluista, kuten päivittäistavarakaupat ja pienet erikoisliikkeet. Jalasjärvellä on myös eri valmistajien tehtaannmyymälöitä, kuten tekstiili- ja sisustustuotteiden tehtaannmyymälä.

Juustoportin kahvila-myymälästä on matkaa Jalasjärven keskusta noin kymmenen kilometriä (kuva 8). Juustoportti on perustettu vuonna 1989, joten se on tutkimuskohteista selvästi vanhin. Juustoportti Oy:n päätoimialaa on juustojen ja muiden maitotuotteiden valmistus.



**Kuva 8.** Juustoportin sijaitsee Jalasjärvellä kunnan keskustan eteläpuolella.

Juustoportti (kuva 9) tarjoaa omina palveluinaan ravintola- ja kahvilapalveluita, juusto- ja herkkukauppaa sekä opastettuja esittelyjä toiminnastaan. Juusto- ja herkkukauppaa voi pitää pienimuotoisena, joskin valikoimaltaan rajoitettuna päivittäistavarakauppana, koska sieltä löytyvät maitotuotteet, kuten maito, juusto, voi ja jogurtti sekä juomat, liha- ja hillosäilykkeet, leivät, makeiset ja suolaiset herkut. Lisäksi samoissa tiloissa toimii vaate-, sisustus- ja kenkäliikkeet (Marimekko, Pentik ja Topman) sekä Veikkauksen online-piste. Juustoportin yhteydessä on myös postilaatikko. Polttonestettä voi ostaa Nesteen 24 tuntia vuorokaudessa toimivalta asemalta. (Juustoportti Jalasjärvi 2010.) Juustoportin ohittava keskimääräinen vuorokausiliikenne oli 5 050 autoa vuonna 1997. Kasvua on jonkin verran tapahtunut ja vuonna 2009 vuorokausiliikenne oli keskimäärin 5 927 autoa. (Prokkola 2010.) Juustoportin ympäristöön ei ole kertynyt muiden palvelujen keskittymää.





**Kuva 9.** Juustoportti on keskikokoinen valtateiden varren kauppakeskittymä (kuva: Juustoportti).

Tutkimusalueiden asemia verrattaessa havaitaan, että Kuortin liikenneasema ympäristöineen on palveluiltaan monipuolisin. Palveluja on syntynyt paljon etenkin viereisille tonteille. Myös itse liikenneasema on muita tutkimuskohteita suurempi. Selvästi vähiten palveluita on tarjolla Juuan liikenneasemalla. Kiikoisten ja Jalasjärven liikenneasemat ovat keskenään suunnilleen yhtä monipuolisia palvelutarjonnaltaan. Kiikoisilla palvelut ovat kahdessa erillisessä rakennuksessa samalla tontilla. Jalasjärvellä kaikki kaupat sijaitsevat yhdessä rakennuksessa.

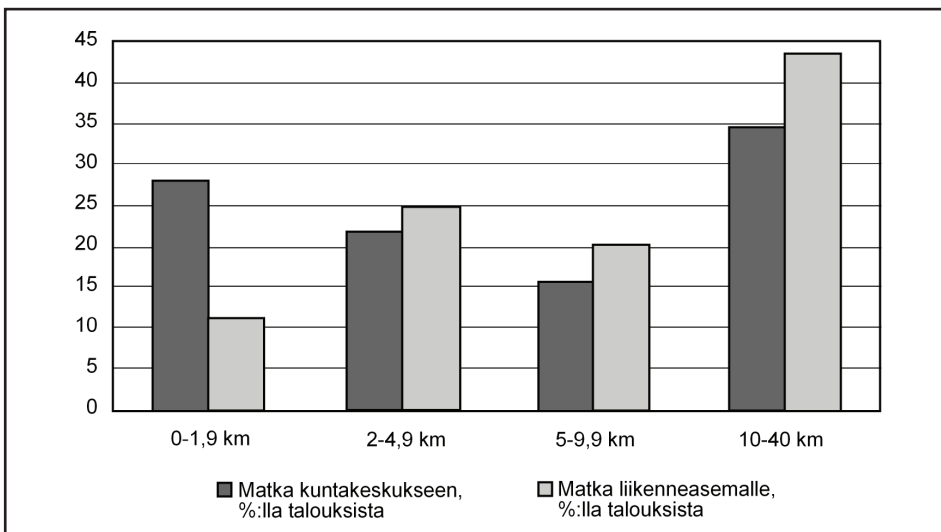
## Kyselyvastaajien taustatiedot

Vastaajista pieni enemmistö oli naisia (56 %). Ikäryhmittäin tarkasteltuna 35–54- sekä 55–64-vuotiaat olivat aktiivisimpia vastaajia, molempia oli vastaajista lähes kolmannes. Selkeästi vähiten vastasivat 18–34-vuotiaat (13 %). Eri ikäryhmien vastausaktiivisuudessa ei ollut mainittavaa vaihtelua eri alueilla. Verrattaessa eri ikäryhmien vastausaktiivisuutta tutkimuskuntien väestöön tulee ilmi, että 55–64-vuotiaiden osuus vastanneista oli huomattavasti väestöosuuttaan suurempi. 18–34-vuotiaiden ja 35–54-vuotiaiden osuus vastaajista oli samansuuruinen kuin heidän osuutensa väestöstä on.

Pienet taloudet ovat tutkimuksessa parhaiten edustettuna, sillä yhden tai kahden hengen talouksia oli vastaajista 65 prosenttia. Lapsia asui yhteensä 92 vastaajan taloudessa eli 26 prosentilla kyselyyn vastanneista. Lapsiperheitä vastaajissa oli eniten Jalasjärvellä ja vähiten Pertunmaalla. Naimisissa tai avoliitossa oli neljä viidestä vastaajasta.

Vastaajien koulutustaso oli suhteellisen matala, sillä 41 prosenttia vastaajista oli suorittanut korkeintaan kansa-, keski- tai peruskoulun. Ammattikoulu-, ylioppilas- tai opistotasoinen tutkinto oli 47 prosentilla. Matala koulutustaso selittyy vastaajien suhteellisen korkealla iällä. Korkeakoulututkinnon suorittaneita oli noin kymmenen prosenttia vastaajista. Työssäkäyviä tai yrittäjiä oli tasan puolet vastanneista, loput olivat opiskelijoita, eläkeläisiä, työttömiä tai muulla tavoin työelämän ulkopuolella.

Kävelyetäisyydellä eli 0–1,9 kilometrin päässä kuntakeskuksesta asui 28 prosenttia vastaajista ja pyöräilyetäisyydellä eli 2,0–4,9 kilometrin etäisyydellä viidennes vastaajista. Pyöräily- tai autoiluetäisyydellä eli 5–9,9 kilometrin päässä kuntakeskuksesta asui noin 16 prosenttia vastaajista ja automatka eli yli kymmenen kilometriä kuntakeskukseen on hieman yli kolmanneksella vastaajista (kuva 10). Koska tutkimuksessa tarkasteltavat liikenneasemat tai kauppakeskittymät sijaitsevat Juukaa lukuun ottamatta kuntakeskuksen ulkopuolella, oli vastaajilla liikenneasemille keskimäärin pidempi matka kuin kuntakeskukseen. Yli kymmenen kilometriä kotikuntansa liikenneasemaan oli lähes puolella eli 44 prosentilla vastaajista.



**Kuva 10.** Vastaajatalouksien matka kuntakeskukseen ja liikenneasemalle.

Kyselyn vastaajista suurella enemmistöllä oli yksi tai useampi auto käytössään. Vain seitsemällä prosentilla vastaajista ei ollut kotitaloutensa käytössä autoa. Sekä asiantuntija- että tutkimusalueen asukkaiden haastatteluisissa useimmat ihmiset toivat esille, että maaseudulla ei pärjää ilman autoa. Autottoman on pärjätäkseen käytettävä joko taksia, tuttavien kyytiä tai kunnan tarjoamaa palvelukyytiä.

## 4. ALUEELLISET VAIKUTUKSET

Kaupan yksikön alueellisiin vaikutuksiin luetaan kuuluviksi muun muassa vaikutukset

- 1) palvelurakenteeseen,
- 2) alue- ja yhdyskuntarakenteeseen,
- 3) liikkumiseen sekä
- 4) elinympäristön laatuun.

### Palvelurakenne

Kyselyssä tiedusteltiin, millaisiksi asukkaat kokivat kaupallisten palvelujen saatavuuden kunnassaan. Tyytyväisimpiä asukkaat olivat päivittäistavara-kaupan palveluihin, joilla tarkoitettiin muun muassa lähikauppoja (taulukko 3). Lähes yhtä tyytyväisiä oltiin apteekkipalveluiden saatavuuteen (75 %). Tyytyväisimpiä apteekkipalveluihin oltiin Jalasjärvellä (90 %) ja vähiten tyytyväisiä Pertunmaalla (62 %). Pertunmaalaisten suurempi tyytymättömyys johtunee vuonna 2010 tapahtuneesta apteekin siirtymisestä keskustasta liikenneasemalle, kymmenen kilometrin päähän keskustasta. Yleensä kaikista tyytymättömmimpiä oltiin erikoisliikkeiden ja tavaratalojen palvelujen saatavuuteen. Varsinkin korkeakoulututkinnon suorittaneet vastaajat olivat tyytymättömiä tavaratalopalveluihin.

*Saanut apteekin siirtymään pois kuntakeskuksesta ja siten haitannut kantaväestön elämää. (Pertunmaa, mies)*

**Taulukko 3.** Tyytyväisyys eri kaupallisten palveluiden saatavuuteen.

	<b>Tyytyväisiä (% vastaajista)</b>	<b>Tyytymättömiä (% vastaajista)</b>
Päivittäistavara-kauppa	78	7
Apteekkipalvelut	75	12
Huoltoasemapalvelut	70	15
Posti-, pankki- ja vakuutuspalvelut	62	16
Alkoholikauppa	61	13
Kahvila-, hotelli- ja ravintolapalvelut	46	25
Tavaratalopalvelut	42	27
Erikoisliikkeet	27	41

Yli puolet vastaajista oli tyytyväisiä huoltoasemien, postin, pankin ja vakuutusyhtiöiden sekä alkoholikaupan palveluihin. Työssäkäyvät olivat tyytyväisempiä alkoholikaupan tarjontaan kuin työelämän ulkopuolella olevat. Alkoholikauppaan oltiin tyytymättömmimpiä Kiikoisissa, jossa lähes kolmannes vastaajista ei ollut tyytyväisiä Alkon palveluiden saatavuuteen. Kiikoisissa ei ole omaa alkoholimyymälää, vaan tuotteet tilataan tilauspalvelupisteinä toimivalle huoltoasemalle.

Tyytyväisyydessä huoltoasemapalveluiden saatavuuteen oli merkitseviä eroja paikkakunnittain: pertunmaalaisista kolmannes oli tyytymättömiä huoltoasemapalveluihin ja jalasjärveläisistä vain kolme prosenttia. Suurin tyytymättömyys Pertunmaalla johtunee muun muassa siitä, ettei Pertunmaan keskustassa ole huoltamopalveluita lainkaan. Tilanne oli tällainen jo kymmenen vuotta sitten, kun Kuortin ABC perustettiin.

Kahvila- hotelli- ja ravintolapalveluihin kaikkein tyytyväisimpiä olivat yli kymmenen kilometrin päässä kuntakeskuksesta asuvat. Mitä lähempänä kuntakeskustaa vastaaja asui, sitä tyytymättömämpi hän oli kyseisiin palveluihin. Kauempana kuntakeskustaa asuvat eivät todennäköisesti yhtälailla käytä eivätkä kaipaakaan kahvila- tai ravintolapalveluita kuin keskusta-asukkaat, joten siksi tyytyväisyyskin on suurempaa.

Kyselyssä tiedusteltiin, onko kaupallisten palveluiden saatavuus heikentynyt merkittävästi viime vuosien aikana. Suurimman vastaajaryhmän (43 %) mielestä merkittävää heikennystä palveluiden saatavuudessa ei ole tapahtunut. Viidesosa kyselyvastaajista koki, että kaupallisten palvelujen saatavuus on viime vuosina heikentynyt merkittävästi, kolmannes ei osannut ottaa kantaa asiaan. Haastattelut tukevat näitä tuloksia: enemmistö haastatelluista ei maininnut muutoksia juurikaan tapahtuneen. Palvelujen koettiin jopa lisääntyneen, kun liikenneaseman yhteyteen tai läheisyyteen on syntynyt pieniä erikoisliikkeitä.

Vain muutamat haastateltavat mainitsivat erityisesti pienten liikkeiden lukumäärän vähentyneen viime vuosien aikana. Haastateltavien mielestä mahdollinen väheneminen ei johdu liikenneasemista vaan yleisestä kehityksestä Suomessa. Tähän liittyvät haastateltavien mukaan muun muassa maakuntakeskuksiin perustetut isot kauppakeskittymät, jotka vetävät asiakkaita puoleensa laajalta alueelta. Tällaiset isot ”megamarketit” koettiin erittäin huonoksi asiaksi maaseudun kaupallisten palveluiden säilyttämisen kannalta. Haastatellut valtakunnalliset asiantuntijat puolestaan olivat selkeästi huolestuneita siitä, millaisia vaikutuksia kuntakeskuksen ulkopuolelle perustetuilla liikenneasemilla ja kauppakeskittymillä on maaseutukuntien palvelutarjontaan ja sen kehitykseen. Heidän mielestään autoileviin asiakkaisiin perustuva toimintamalli voi asettaa tietyt väestöryhmät, kuten iäkkäät asukkaat, eriarvoiseen asemaan.

*ABC antaa toivoa, että joitakin palveluita täältäkin saa. (Juuka, mies)*

*Sen Juustoportti ehkä vaikuttaa, ettei lähdetä merta edemmäs kalaan.  
(Jalasjärvi, nainen)*

Kyselyssä selvitettiin vastaajien ensisijaista syytä asioida liikenneasemalla. Tuloksista kävi ilmi, että päivittäis- tai erikoistavaraliikkeessä asiointi, autoon liittyvät toimenpiteet sekä ravintola- ja kahvilapalvelut olivat yleisimpiä ensisijaisia syitä asioida liikenneasemilla. Tuloksissa oli alueellisia vaihteluita (taulukko 4). Myös tutkimuspaikkakunnilla tehty haastattelut tukevat kyselyn tuloksia. Erityisesti juukalaiset ja jalasjärveläiset pitivät liikenneasemia kahvi- ja ruokailupaikkoina, kun taas pertunmaalaiset kävivät liikenneasemalla tekemässä päivittäistavaraostoksia. Juuassa liikenneasemalla ei ole saatavilla juuri muita kuin ravintola- ja ruokakauppapalveluita. Jalasjärven Juustoportissa on ravintolan lisäksi erikoiskauppoja ja lähinnä erikoistuotteisiin keskittyvä päivittäistavara-kauppa. Pertunmaalla ABC:n S-market on luonteva ostopaikka niin Kuortin kyläläisille kuin liikenneasemalle apteekin tai Alkon takiakin tuleville. Päivittäistavara- tai erikoisliikkeissä asiointi oli tärkeämpää naisille kuin miehille. Joka kymmenennelle vastaajalle tärkeää olivat Veikkauksen pelit.

**Taulukko 4.** Ensisijainen syy liikenneasemalla asiointiin.

	Kyllä-vastaukset, prosenttia				Yhteensä, % ka
	Kiikoi- nen	Pertun- maa	Juuka	Jalas- järvi	
Päivittäis-/erikoistavaraliikkeet	52	67	19	39	44
Auto (esim. tankkaus)	53	33	63	4	40
Ravintola- ja kahvilapalvelut	33	12	41	38	31
Sosiaalinen kanssakäyminen	13	14	12	10	12
Veikkaus	15	10	4	5	9
Muu syy	6	4	1	5	6

Sosiaalista kanssakäymistä lukuun ottamatta lähes jokaisessa vastausvaihtoehdossa tuli esille alueellisia eroja. Sosiaalinen kanssakäyminen oli ensisijainen syy asiointiin kaikilla alueilla runsaalle kymmenesosalle vastaajista. Jalasjärveläisille ravintola- ja kahvilapalvelut olivat tärkeä ensisijainen syy Juustoportissa asiointiin, mutta autoon liittyvät toimenpiteet merkityksettömiä, vaikka Juustoportin kahvila-myymälän yhteydessä toimii polttoaineen kylmäasema. Tankkaaminen oli tärkeää erityisesti juukalaisille ja kiikoislaisille. Autoon liittyvän asioinnin vähäistä merkitystä pertunmaalaisille voidaan pitää yllättävänä, koska Pertunmaan kuntakeskuksessa ei ole mahdollista tankata. Kuortissa on kaksi tankkauspistettä, joista toinen on ABC-liikenneasema. Autoon liittyvät toimenpiteet sekä liikenneaseman sijainti eivät olleet yhtä tärkeitä syitä asiointiin korkeakoulututkinnon suorittaneille kuin muille.

Ravintola- ja kahvilapalvelut olivat tärkeimpiä asiointisyitä yli 40 prosentille juukalaisista, mutta vain 12 prosentille pertunmaalaisista. Haastattelujen

perusteella juukalaiset käyvät paljon kahvilassa liikenneasemalla, koska heillä ei ole tarvetta asioida siellä ensisijaisesti ruokakaupassa tai tankkaamassa. Myös auton merkitys syynä liikenneasemalla asiointiin vaihteli paikkakunnittain neljästä prosentista 63 prosenttiin. Selityksenä vaihteluun voidaan pitää muun muassa kunnassa olemassa olevaa muuta palvelutarjontaa, liikenneaseman tarjontaa sekä liikenneaseman sijaintia suhteessa kuntakeskukseen. Muutamat haastateltavat toivat esille arvionsa siitä, miksi liikenneasemat ovat suosittuja kahvi- ja ruokailupaikkoja verrattuna entisiin huoltoasemiin. Nykyiset liikenneasemat koetaan suuriksi ja avariksi paikoiksi, joissa ei joudu epämiellyttävästi paikallisten asukkaiden silmäiltäväksi tai tuijotettavaksi. Myös jos näkee parkkipaikalla paljon autoja, on kynnys poiketa pikaisesti matala.

*Kuntaamme on saatu kerrankin ruokapaikka, jonne voi mennä koko perhe. Kunnan imagolle tärkeää, että matkailijat huomioidaan. (Juuka, nainen)*

*Hyvä ruoka- ja tapaamispaikka. Olen oikein tyytyväinen kun saimme kuntaamme ABC-aseman. (Kiikoinen, nainen)*

## Alue- ja yhdyskuntarakenne

Tiehallinnon (2007: 21–28) mukaan liikenneasema synnyttää etenkin pienessä alle 5 000 asukkaan kunnassa asiakasvirtoja, joiden luomia mahdollisuuksia kunta voi hyödyntää kehittäessään elinkeinorakennettaan. Liikenneasemat rikastuttavat kuntien elinkeino- ja palvelurakennetta. Niiden toteuttamisen myötä kunnallistekninen verkosto voi laajentua mahdollistaen muiden toimijoiden sijoittumisen samalle alueelle tai verkoston varrelle. Liikenneasemien paikat tulisi kuitenkin valita niin, että ne sopivat maaseutukuntien aluerakenteeseen ja tarjoavat palveluita paikallisille asukkaille.

Liikennemyymälöillä on tärkeä rooli kunnan kaupallisten palvelujen tarjonnassa jalasjärveläisten, kiikoislaisten ja pertunmaalaisten sekä yleisesti maaseudun liikenneasemiin myönteisesti suhtautuvien mielestä. Sama linja jatkui haastatelluissakin, mutta ei yksimielisesti. Jalasjärvellä ja Juuassa haastateltavat pitivät liikenneasemia täydentävänä palveluntarjoajana eikä sen takia niin tärkeänä koko kunnan kannalta. Kyselyvastaajien ja haastateltujen keskuudessa yleinen mielipide oli, etteivät liikenneasemat ole vaikuttaneet kaupallisten palvelujen vähentymiseen kuntakeskuksesta. Haastateltavien mukaan yleinen kehitys Suomessa eli muun muassa väkiluvun pienentyminen maaseutualueilla on lakkauttanut yrityksiä heidän paikkakunnallaan.

Haastatellut liikenneasemien ja S-ketjun edustajat pitivät toimintaansa erittäin tärkeänä maaseudulle ja maaseudun asukkaille. He kertoivat useimmiten investoineensa alueille, joihin muut eivät ole halunneet investoida. S-ketjullakin on

kuitenkin investointipäätöstensä takana tarkat kannattavuuslaskelmat. Etenkään uutta toimipistettä ei perusteta, ellei sen toiminnan uskota olevan taloudellisesti kannattavaa. Investoinnit ovat monipuolistaneet paikkakunnan tarjontaa ja siten edistäneet ihmisten mahdollisuuksia asua maaseudulla. Lisäksi maaseutu saa tuloja yhteisöveron ja palkkaverotuksen kautta. Tutkimuksen perusteella voikin todeta, että tutkimuspaikkakunnilla on ryhdytty kehittämään sitä aluetta kunnasta, joilla ABC-liikenneasema sijaitsee. Juuassa kehityksen suunta perustuu aseman sijaintiin kuntakeskuksen ja Pielinen-järven välissä, Kiikoisissa ja Pertunmaalla puolestaan sijaintiin valtatievarrella sekä sinne kehittyneeseen muuhun yrittäjyyteen ja palveluihin. Jalasjärvellä Juustoportin seutu ei ole kehittynyt erityisen vahvasti, vaikka itse Juustoportti oheispalveluineen onkin laajentunut.

*Varsinainen kunnan keskusta on kyllä hieman jäänyt syrjään ja huomaamattomaksi.  
(Kiikoinen, nainen)*

*Reuna-alueiden yrityksillä on hiipumisen pelko eli asiakkaat karkaavat ABC:lle.  
(Pertunmaa, nainen)*

Liikenneasemiin liittyvässä julkisessa keskustelussa on tullut esille väite siitä, että ne olisivat paremmassa asemassa kuntien hallinnossa. Haastattelut antoivat hyvin vähän tukea näille väitteille. Kuntien edustajat toivat esille, että tutkimuspaikkakuntien kaltaisissa pienissä maaseutukunnissa halutaan tukea kaikkia mahdollisia yrityksiä ja yrittäjiä, jotka haluavat investoida alueelle. Tällöin ei ole väliä sillä, minkä kokoinen toimija on tai miten valtakunnallinen tai ketjumainen se on. Pienissä kunnissa konkreettinen tapa edistää yrittäjyyttä on myydä tonttimaata sellaista tarvitsevalle.

Yrittäjien ja kuntalaisten haastatteluissa muutamat haastateltavat toivat esille, että kuntien kiinnostus tukea suurempia yrityksiä on luonnollinen. Sata henkeä työllistävä yritys tarvitsee erilaisia asioita kuin yhden hengen yritys ja tuo kuntaan myös enemmän rahaa. Vastakkaista mieltä olleet haastateltavat sanoivat, että liikenneasemien suosiminen näkyy siinä, että asioiden hoitaminen sujuu helpommin ja nopeammin kunnallisessa hallinnossa kuin pienempien yritysten. Lisäksi ne saavat helpommin suoraan tai epäsuoraan toimintaa tukevia investointipäätöksiä. Eräs haastateltava arveli syyn ABC-liikenneaseman hyvään valtakunnalliseen menestykseen olevan siinä, että taustalla on suomalainen ketju suomalaisine omistajineen eikä suuri ulkomaalainen ketju.

Asiantuntijahaastatteluissa esitettiin epäilyjä, että kunnissa ei pohdita monipuolisesti liikenneasemien vaikutuksia pitkällä aikavälillä. Pohdittavia asioita voisivat olla esimerkiksi, miten vanheneva väestö saa 20 vuoden päästä hankittua päivittäistavaransa ja tukeeko liikenneasema kunnan muuta kehitystä. Jalasjärvellä ja Juuassa kuntaedustajat kertoivat, että niin liikenneasemien kuin muidenkin palvelujen kohdalla mietitään asioita monipuolisesti ja pitkällä tähtä-

mellä, koska se kuuluu kunnan tehtäviin. Tutkimuspaikkakunnista pienimmissä eli Pertunmaalla ja Kiikoisissa tilanne oli jonkin verran erilainen. Näillä paikkakunnilla kuntaedustajat kertoivat, ettei asioita ole aina aikaa pohtia perusteellisesti. Tarjolle tullut investointi ei saa mennä viivyttelyn takia turhaan ohi eikä kehityssykyä saa jäädä hyödyntämättä.

## Liikkuminen

Haastatellut asiantuntijat olivat pessimistisiä maaseudun palveluiden ja aivan erityisesti peruspalveluiden tulevaisuuden näkymien suhteen. He toivat myös esille huolensa autottomien henkilöiden mahdollisuuksista selviytyä arjessaan. Asukaskyselyn tulosten mukaan etäisyydet kaupallisten palveluiden luokse ovat kasvaneet viime vuosina merkittävästi neljänneksellä vastaajista. Muutama tutkimuspaikkakuntien haastateltava kertoi, että omalta paikkakunnalta oli kyläkauppoja ja erikoisliikkeitä lopettanut toimintansa ennen ja jälkeen liikenneaseman saapumisen. Tämänkin takia etäisyydet palveluihin olivat kasvaneet. Tosin moni haastateltava koki, että liikenneasemat ja niiden viereen syntyneet muut yritykset ovat monipuolistaneet alueen palvelutarjontaa. Tämä on vähentänyt tarvetta asioida naapurikunnissa tai maakuntakeskuksessa.

*On huomattavasti lisännyt ostamista Jalasjärveltä. (Jalasjärvi, mies)*

Ympäristöministeriön vuoden 2008 tietojen mukaan keskustojen ulkopuolella toimivat kaupat aiheuttivat jopa 40 % ostosliikenteestä. Perheet, joilla on vähintään kaksi autoa, hankkivat palvelunsa usein liikennemyymälöistä ja kaupunkiseudun marketeista, joten harvaan asutuille pientaloalueille ei edes synny palveluita. (Tulkki 2008.) Tutkimuksen kyselyvastaajat asioivat liikenneasemilla pääasiassa omalla autolla. Talouksissa, joissa on auto, ei oikeastaan muilla tavoilla käydäkään liikenneasemilla, sillä noin 97 prosenttia autollisista talouksista asioi liikenneasemilla autolla.

Muilla tavoilla eli kävellen, pyöräillen, taksilla, julkisilla kulkuvälineillä tai yhteiskyydillä liikkui vain joka kymmenes vastaaja. Erityisesti yhden hengen taloudet, autottomat taloudet ja 0–1,9 kilometrin etäisyydellä liikenneasemasta tai kauppakeskittymästä asuvat vastaajat saapuivat liikenneasemalle muulla kuin autolla. Suosituimmat muista liikkumistavoista olivat kävely ja pyöräily. Pieni tilastollinen poikkeama tuli esille myös 5–9,9 kilometrin päässä liikenneasuvissa vastaajista, joista seitsemän prosenttia käyttää asiointiin taksia. Tähän ovat todennäköisesti syynä Pertunmaan keskustassa asuvat autottomat apteekin asiakkaat. Lisäksi yhden hengen tai yli neljän hengen talouksissa asuvat henkilöt saapuivat muita useammin kävellen tai polkupyörällä liikenneasemille. Tuloksessa saattavat



isojen perheiden osalta näkyä alaikäisten lasten omatoimiset asioinnit ja yhden hengen talouksien osalta ajokortittomat ikäihmiset.

Kevyen liikenteen väylää pitkin liikenneasemalle pääsee kunnan keskustasta vain Juuassa ja Jalasjärvellä. Kuortin ABC:lle on kevyen liikenteen väylä Kuortista, mutta ei Pertunmaan kirkonkylästä. Suunnitelmia kevyen liikenteen väylästä on Pertunmaalla ja Kiikoisissa. Pertunmaalla maaston jyrkät muodot ja etäisyys keskustasta vaikeuttaisivat polkupyörällä asiointia liikenneasemalla, vaikka kevyen liikenteen väylä olisikin. Tosiasiassa autolla asiointi on useimmiten ainoa realistinen liikkumistapa, sillä julkista liikennettä ei haastateltavien mielestä alueilla ole. Se näkyy toisinaan parkkipaikkojen ahtautena – etenkin kesälomakaudella.

*(ABC:llä on) Ruuhkia sesonkiaikaan. (Pertunmaa, nainen)*

*Aina siellä on väkeä. (Juuka, mies)*

Liikenneasemilla asioidaan yleensä muutaman kerran viikossa tai kuukaudessa. Vain viisi prosenttia vastaajista käy liikenneasemalla päivittäin. Autottomista vastaajista yksikään ei asioi päivittäin. Kymmenesosa vastanneista ja erityisesti autottomat eivät hyödynnä liikenneasemia juuri koskaan. Asiointitiheys eri paikkakunnilla vaihtelee merkitsevästi: pertunmaalaiset ja kiikoislaiset asioivat liikenneasemilla useammin kuin juukalaiset ja jalasjärveläiset. Haastattelujen perusteella käyntitiheyteen vaikuttaa se, käyttääkö liikenneasemaa päivittäistavaroiden hankintaan vai onko se satunnainen kahvi-, ruokailu- tai tapaamispaikka. Pertunmaan ABC-liikenneaseman ympäristössä on runsaasti palveluita ja Kiikoisissa keskustan palvelutaso on heikko ja etäisyys asemalle on lyhyt. Nämä tekijät ovat vaikuttaneet suurempaan asiointitiheyteen. Enemmistö jokaisen tutkimusalueen haastatelluista pitää liikenneasemaansa lähinnä ohikulkuliikenteen ja matkailijoiden pysähdyspaikkana, vaikka itse siellä usein kävisikin.

## **Elinympäristön laatu**

Tiehallinnon (2007: 21–28) selvityksessä muistutetaan siitä, että liikenneaseman mukanaan tuomiin liikenteen meluhaittoihin on kiinnitettävä huomiota sekä olemassa olevan että suunniteltavan asutuksen osalta. Yli puolet tämän tutkimuksen kyselyvastaajista ei kokenut, että alueen liikennemyymälä olisi lisännyt merkittävästi liikenteen aiheuttamia päästöjä tai melua kunnassa. Vain 8 % koki melun tai päästöjen kasvaneen. Haastateltavat totesivat liikenneaseman etäisyyden keskustasta takaavan, ettei liikenteestä ole haittaa. Asema sinällään ei lisää liikennettä, se vain pysäyttää osan siitä. Liikenneasemien ei myöskään koettu heikentäneen turvallisuutta tai lisänneen häiriökäyttäytymistä alueella. Esimerkiksi nuorten ongelmakäyttäytymistä ei ollut esiintynyt. Joissakin tapauksissa asemalla nähtiin

olevan vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Esimerkiksi Kiikoisissa oli sattunut useita kolareita liikenneaseman lähellä, mistä syystä tiejärjestelyihin toivottiin parannusta, kuten ryhmittymiskaistoja.

*”Kaunis rakennus valtatie varrella.” (Juuka, nainen)*

Asukkaiden mielestä liikennemyymälä sopii maisemallisesti kunnan rakennettuun ympäristöön. Kaikista kyselyvastaajista 70 prosenttia oli tätä mieltä. Korkeakoulututkimuksen suorittaneet ja yleisesti kielteisesti liikenneasemiin suhtautuvat olivat eniten eri mieltä, sillä heistä vain puolet tai alle piti liikenneasemia maisemaan sopivina. Tutkimuspaikkakunnilla tehdyissä haastatteluisa liikenneasemien sanottiin sen sijaan jopa parantaneen maisemaa. Näin on käynyt erityisesti Juuassa, jossa uusi ABC-liikenneasema rakennettiin vanhan ja huonokuntoisen huoltoaseman tilalle. Kiikoisissa mainittiin eläväisen liikenneaseman oleva maisemana parempi kuin tavallisen peltoaukean. Useiden haastateltavien mielestä uusi liikenneasema on tuonut kunnan 2000-luvulle, kun alueella on nykyaikainen rakennus monipuolisine palveluineen näkyvällä paikalla. Paikalliset asukkaat uskoivat myös tunnistettavuuden voimaan ohikulkijoiden pysäyttäjänä. Vain isot valomainokset liikenneasemien pihoissa saivat joiltakin haastatelluilta hieman kritiikkiä, mutta toiset pitivät niitäkin myönteisinä elämän merkkeinä.

Muutamissa asiantuntijahaastatteluisa tuli esiin samankaltaistumisen ongelma. Sillä tarkoitetaan tilannetta, jossa kunnista häviää omaleimaisuus ja persoonallisuus ketjuilikkeiden tehdessä etenkin keskustajamista toistensa kaltaisia. Ongelmaksi muutamit asiantuntijat kokivat myös sen, ettei ketjujen kanssa voi keskustella rakennusten ulkonäöstä, koska ketjut haluavat tunnistettavuutta ja kunnissa ollaan valmiita joustamaan vaatimuksista investointien varmistamiseksi. Kunnissa tehdyissä haastatteluisa samankaltaistumisen ajatus tuli useimmiten esille Jalasjärvellä. Siellä paikallisista lähtökohdista toimiva liikenneasema erottuukin selkeästi vertailusta ABC-liikenneasemaketjusta. Jalasjärveläiset pitivät oman yksityisen liikenneasemansa muista erottuvasta ulkonäöstä. Lisäksi jalasjärveläiset toivat vahvasti esille, että Juustoportilta saa muiden paikkojen tarjonnasta erottuvaa ruokaa, kun taas ketjuun kuuluvilla asemilla ruoka maistuu aina samalta. Muillakin tutkimuspaikkakunnilla tunnistettiin ketjujen samankaltaisuuksien ongelma, mutta sitä ei pidetty oman paikkakunnan liikenneaseman kohdalla erityisen huonona asiana, vaan liikenneaseman ja sen tunnistettavuuden myönteiset vaikutukset olivat paljon suuremmat. Tilanteen kehittämiseksi toivottiin paikallisuutta ruokalistoihin ja sisätiloihin, mutta rakennuksien ulkonäköön ei erityisesti kaivattu muutosta.

## 5. TALOUDELLISET VAIKUTUKSET

Kaupan yksiköiden, kuten liikenneasemien ja muiden kauppakeskittymien taloudelliset vaikutukset jaetaan kahtia. Vaikutukset kohdistuvat

- 1) kauppaan ja
- 2) yhdyskuntatalouteen.

Kauppaan liittyvät vaikutukset näkyvät asukkaiden ostovoiman siirtymissä ja kilpailuasetelman muutoksissa. Yhdyskuntatalouteen liittyvät vaikutukset puolestaan näkyvät kunnalle aiheutuvina suorina ja epäsuorina menoina ja tuloina.

### Kauppa

Tehdyn kyselyn perusteella liikenneasemilla käydään ensisijaisesti ostamassa päivittäistavaroita tai tuotteita erikoisliikkeistä, tankataan auto ja tehdään muita autoon liittyviä toimenpiteitä tai käytetään ravintolapalveluita. Nämä asiointisyyt olivat tärkeitä 30–40 prosentille vastaajista. Paikkakunnittaisia erojakin löytyy, sillä jalasjärveläisille Juustoportissa tankkaaminen oli lähes merkityksetöntä ja juukalaisille tankkaaminen kaikkein tärkeintä. Päivittäistavarakaupassa tai erikoisliikkeissä asiointi oli tärkeää kaikille muille paitsi juukalaisille. Ravintola- ja kahvipalvelut eivät olleet niin tärkeitä pertunmaalaisille kuin muille vastaajille.

Tutkimusalueilla voidaan päivittäistavarakaupan osalta puhua ostovoiman siirtymästä eli asiakkaiden siirtymisestä käyttämään entisen kauppansa sijaan kokonaan tai osittain uutta liikenneaseman päivittäistavarakauppaa. Kiikoisissa tosin ABC-market korvasi samoihin aikoihin lopettaneen Salen, joten ostovoiman siirtymä lienee siellä muita alueita pienempää. Myös polttoainekaupassa on varmasti tapahtunut ostovoiman siirtymää liikenneasemien suuntaan. Erikoistavarakaupan osalta ostovoiman siirtymisestä voitaneen puhua lähinnä suhteessa naapurikuntien erikoisliikkeisiin, koska omassa kunnassa on harvoin ollut saman alan erikoistavaraliikettä. Ravintola- ja kahvilapalveluissa kyse on suurelta osin uudesta kysynnästä, joka on syntynyt palveluntarjonnan kehittymisen myötä.

Kyselyssä vastaajia pyydettiin valitsemaan tärkein ja toiseksi tärkein liikenneasemalla asiointiin vaikuttava valintakriteeri annetuista vaihtoehdoista. Vastaajista 28 prosenttia piti pitkiä aukioloaikoja tärkeimpänä perusteena valita asiointipaikaksi liikenneasema. Lähes kaikki tutkimuspaikkakunnilla haastatellut henkilöt pitivät aukioloaikoja hyvinä, eivätkä he kokeneet liikenneasemien pitkien aukioloaikojen vaikuttaneen alueen muiden yritysten aukioloaikoihin tai toimintaan. Haastatellut kuntalaiset kokivat pitkät aukioloajat myönteisenä asiana. Ne palvelevat hyvin ohiajavia turisteja sekä helpottavat oman arjen suunnittelua, koska ei ole niin kiire kauppaan esimerkiksi töiden jälkeen. Erityisesti lapsiperheille

pitkät aukioloajat mainittiin hyvänä asiana. Myöskään haastatellut yrittäjät eivät kokeneet, että liikenneasemien pitkät aukioloajat vaikuttaisivat kielteisesti muihin yrityksiin tai loisivat painetta pidentää omia aukioloaikoja. Kuntien edustajat sekä suuri enemmistö yrittäjistä piti pitkiä aukioloaikoja hyvänä asiana, koska ne palvelevat paremmin ohiajavaa liikennettä hyvin ja mahdollisesti houkuttelevat asioimaan kunnan muihin yrityksiin.

*Kauppa auki lähes aina. Erinomaiset parkkialueet. (Juuka, mies)*

*Myöhäinen aukioloaika helpottaa kaikin tavoin ihmisten elämää. (Juuka, nainen)*

Liikennemyymälän sijaintia piti noin viidennes vastaajista tärkeimpänä asiointiin vaikuttavana tekijänä. Sijainti oli sitä tärkeämpi valintakriteeri, mitä lähempänä liikenneasemaa vastaaja asuu. Kauempana liikenneasemasta asuville palvelu- ja tuotevalikoima tärkeämpi valintakriteeri. Kauempaa lähdetään liikenneasemalle tietyn valikoiman takia eikä esimerkiksi satunnaisille täydennysostoksille, tuttuja tapaamaan tai kahvittelemaan, kuten lähempää voidaan tehdä. Jalasjärveläisille valikoima oli tärkein valintakriteeri. Myös korkeakoulututkinnon suorittaneille ja työssäkäyville valikoima oli hieman useammin tärkeä valintakriteeri kuin muille.

Vain kolme prosenttia kyselyvastaajista piti liikenne- ja kulkuyhteyksiä tärkeänä liikenneaseman valintakriteerinä. Tuloksissa ei ollut merkitseviä alueellisia eroja. Tutkimuspaikkakunnilla tehdyissä haastatteluissa muutamat haastateltavat kuitenkin pohtivat, miksi joillakin liikenneasemilla on enemmän asiakkaita kuin vastaavilla muualla. Yhdeksi syyksi tilanteeseen mainittiin liikennejärjestelyt: kun tieltä on suora liittymä liikenneasemalle, tulee sinne helpommin poikettua kuin sellaisille, joissa on erilliset rampit ja useita risteyksiä. Vastaajien mielestä pysähtymiseen vaikuttavat myös se, miten näkyvällä paikalla asema on sekä millainen on tieosuuden nopeusrajoitus. Onkin todennäköistä, että kyselyn alhaiseksi jääneeseen arvioon liikenne- ja kulkuyhteyksien tärkeydestä vaikuttaa mahdollisuus valita ainoastaan kaksi tärkeintä vaihtoehtoa. Myös toiseksi tullut valintakriteeri eli sijainti mielletään osin liikenneyhteyksien kautta. Lisäksi voidaan ajatella, että tutkimuskuntien liikenneasemat sijaitsevat liikenteellisesti niin hyvin, että asiaa ei tulla edes ajatelleeksi; eri asia olisi, jos ne sijaitisivat hyvin hankalasti, jolloin liikenneyhteyksien tärkeys voisi korostua.

*(Rekkakuskien) vuoronvaihdot onnistuu väljässä pihassa helposti.  
Tulee samalla istuttua baarin puolellakin. (Juuka, mies)*

Taloudellisten vaikutusten näkökulmasta tärkeimpiä liikenneaseman valintakriteereitä olivat aukioloajat sekä tuote- ja palveluvalikoima. Tosin edullisuus oli nuorille eli 18–34-vuotiaille muita useammin tärkeä valintakriteeri. Aukioloajat ovat tärkein (28 % vastaajista) valintakriteeri erityisesti Juuassa, Kiikoisissa ja Pertunmaalla. Tuote- ja palveluvalikoima on 14 prosentille vastaajista tärkeä

valintakriteeri. Edullisuudella, omistaja-asiakkuudella ja paikoitustiloilla on valinnassa marginaalinen merkitys. Omistaja-asiakkuus oli tärkeintä kiikolaisille, vaikka heistäkin vain harvoille. Monet haastateltavat tosin kokivat, että omistaja-asiakkuudella on suuri merkitys ihmisten asiointimääriin.

Lähes puolet kyselyvastaajista (46 %) oli samaa mieltä väittämän kanssa, että liikenneasemat ovat edistäneet yrittäjyyttä kunnassa. Tässä tosin on merkittäviä vaihteluita kunnittain: Pertunmaalla ja Kiikolisissa 65–70 prosenttia koki, että liikenneasemat ovat edistäneet yrittäjyyttä kun taas Juuassa vain kymmenesosa oli tätä mieltä. Haastattelujen perusteella juukalaisten mielipide perustuu siihen, että liikenneasema on melko uusi. Koska liikenneasema oli haastatteluhetkellä ollut toiminnassa vasta muutaman vuoden, ei kaikkia vaikutuksia pystynyt arvioimaan. Yli puolet myönteisesti liikenneasemiin suhtautuvista koki, että liikenneasemat edistävät yrittäjyyttä, kun kielteisesti suhtautuvista näin koki viidennes. Kiikolisissa ja Pertunmaalla liikenneaseman ympärille on kertynyt muita yrityksiä. Erityisesti Pertunmaalla tämä on synnyttänyt huomattavan määrän uusia työpaikkoja, jopa useita kymmeniä. Yhtenä synnä tähän on ollut mahdollisuus hyödyntää ohiajavan liikenteen ostovoimaa.

Kuntalaisten mielestä liikenneasemat eivät ole vaikuttaneet kielteisesti muiden yritysten liiketoimintaedellytyksiin (58 %) eikä muita paikallisia yrityksiä ole lopettanut toimintaansa liikenneaseman takia (57 %). Tosin väittämiin ei osannut ottaa kantaa tai väittämiin suhtautui neutraalisti jopa kolmannes vastaajista. Haastattelut tukivat näitä tuloksia. Haastateltavista suuren enemmistön mielestä liikenneasemat eivät ole vaikuttaneet kielteisesti muihin yrityksiin tai muut yritykset eivät ole lopettaneet liikenneaseman takia. Päinvastoin suurin osa haastatelluista mainitsi useiden yritysten syntyneen alueelle liikenneaseman luomien hyvien olosuhteiden johdosta. Haastateltavat kokivat, että tämä oli parantanut alueen palveluita ja vähentänyt tarvetta lähteä muille paikkakunnille ostoksille. Ohikulkuliikenteen hyödyntäminen antaa edellytyksiä korkeammalle palvelutarjonnalle kuin minkä kunnan väestöpohja mahdollistaisi. Kielteisiä vaikutuksia maininneet haastateltavat kokivat, että liikenneasemat ovat vieneet toimeentuloa erikoisliikkeiltä, kuten lounasravintolaa pitäviltä pienyrittäjiltä. Yleensäkin kielteisesti liikenneasemiin suhtautuvat mielsivät muita useammin, että ”liikenneasemalla on ollut kielteinen vaikutus kuntamme muiden yritysten liiketoimintaedellytyksille” tai että ”liikenneaseman seurauksena moni paikallinen yritys on joutunut lopettamaan toimintansa”. Tutkimuksen perusteella on vaikea sanoa, johtuuko asenne huonoista kokemuksista vai värittääkö asenne liikenneaseman vaikutusten tulkintaa.

*Kolmostien liikenne on elämän virta, yritetään hyödyntää. (Jalasjärvi, mies)*

*Tuo turisteja myös muihin lähipiirissä oleviin liikkeisiin.*

*Tuo muutenkin piristystä kuntaan. (Kiikoinen, nainen)*

*Koska paikka on hyvä, niin turistit pysähtyy syömään tai ostoksille.  
Jos näin saadaan kuntaan rahaa. (Jalasjärvi, nainen)*

Kuntalaiset eivät ottaneet vahvasti kantaa siihen, hyödyntääkö liikenneasema riittävästi paikallisten yrittäjien ja yritysten tarjoamia tuotteita ja palveluita, sillä lähes puolet (47 %) suhtautui asiaan neutraalisti tai ei osannut kommentoida asiaa. Ylivoimaisesti tyytyväisimpiä paikallisten yrittäjien tuotteiden hyödyntämiseen oltiin Jalasjärvellä. Tyytyväisyyteen vaikuttaa haastattelujen perusteella se, että Jalasjärvellä liikenneasema on paikallinen sekä voimakkaasti paikallista maidontuotantoa hyödyntävä ja elintarviketeollisuutta tukeva. Muut liikekeskuksen liikkeet tosin ovat valtakunnallisia. Tutkimuspaikkakunnilla tehdyissä haastatteluista voi päätellä, ettei kuntalaisilla ole tarkkaa tietoa siitä, kuinka paljon liikenneasemilla hyödynnetään paikallisia tuotteita ja palveluita. Vaihtelut näissä arvioissa olivat suuria. Useimmat haastateltavat toivoivat paikallisuuden lisäämistä erityisesti ruokien raaka-aineissa vaihtelun tuomiseksi. Lisäksi muutamat yrittäjät toivoivat paikallisten yrittäjien hyödyntämistä muun muassa rakennuksen ylläpidossa ja muissa huoltotoissa. Joidenkin haastateltavien mielestä on yrittäjän oma asia päättää, kuinka paljon ja miten paikallista tarjontaa hyödyntää, eivätkä yhteiskunta tai kunnat saisi puuttua siihen mitenkään. Silti erityisesti asukkaiden – ja siten myös asiakkaiden – selvä toive oli saada lisää paikallisuutta liikenneasemien tarjontaan.

Vaikka haastatellut asukkaat mielsivät ABC-ketjun valtakunnallisesti yhte-näiseksi, oli ABC:n edustajien haastatteluissa havaittavissa halu korostaa liikenneaseman paikallista omaleimaisuutta. Tähän pyrittiin muun muassa paikallisilla kahvilatuotteilla tai näytteillä olevilla valokuvilla oman kunnan juhlista. Voikin olla, että ABC:n henkilökunta mieltää toimintansa ja tuotteensa paikallisemmiksi kuin asukkaat tai valtaväestö, jotka eivät tiedä tuotteiden ja toiminnan taustoja. ABC-ketjulla on esimerkiksi avainlipputunnus kertomassa kotimaisesta ja maakunnallisesta omistusohjasta. Vaikka kaikissa ABC-yksiköissä on samat tuote-alueet, kukin toimipaikka pyrkii profiloitumaan toimintaympäristönsä mukaan muun muassa suosimalla paikallisia tuoretuotteita. (Elo 2009.)

Kuntalaisille ja yrityksille tehtyjen haastattelujen perusteella vaikuttaa siltä, etteivät liikenneasemat ja keskustasta kauempana sijaitsevat kauppakeskittymät ole merkittävästi muuttaneet kilpailuasetelmia. Muut päivittäistavarakauppiat kokivat, etteivät heidän asiakkaansa ole vähentyneet kilpailun lisääntymisestä huolimatta. Taustasyynä lienee liikenneasemien suuntautuminen pääosin ohikulkijoiden palvelemiseen. Uusien kahvila- ja ravintola-alan liikkeiden syntymiseen liikenneasemat ja kauppakeskittymät ovat voineet vaikuttaa kielteisesti, mutta jo olemassa olevien kahviloiden ja ravintoloiden kannattavuuteen tai lopettamiseen ne eivät tutkimusalueilla ole juuri vaikuttaneet. Liikenneasemat ovat vaikuttaneet ostovoiman siirtymiin lähinnä tuomalla paikkakunnalle muualla asuvien

ostovoimaa tai vähentämällä paikkakunnan asukkaiden tarvetta hakea palveluja paikkakunnan ulkopuolelta. Liikenneasemat ovat nimittäin tarjonneet myös joillekin erikoisliikkeille kannattavan liikepaikan.

*Lisännyt kunnan tunnettavuutta, antanut mahdollisuuden luoda uutta liiketoimintaa aseman lähistölle hyvän liikennevirran ansiosta. Tosin kaupallisia ja markkinoinnin mahdollisuuksia ei ole osattu käyttää kunnolla hyödyksi. (Pertunmaa, mies)*

## Yhdyskuntatalous

Uuden kauppakesittymän sijainnilla on vaikutuksia yhdyskuntatalouteen. Helsingin, Tampereen ja Turun kaupunkiseutuja koskevassa tutkimuksessa verrattiin keskustaan ja keskustan ulkopuolelle rakennettujen kauppakesittymien vaikutuksia kunnallistalouteen. Tutkimuksen mukaan keskustaan rakentaminen oli kunnan kannalta selvästi edullisempaa. Taustalla vaikuttavia syitä olivat muun muassa parempi kiinteistöveron kertyminen keskustassa ja kunnallistekniikan rakentamisesta tai sosiaalitoimen kuljetuspalvelutarpeen kasvamisesta syntyneet kustannukset keskustan ulkopuolella. (Koski, Lahti & Luukkanen 1995: 74–87.)

Tässä tutkimuksessa ei tarkasteltu liikenneasemien vaikutuksia kunnan infrastruktuurikustannuksiin, kuten kunnallistekniikan ja tiestön rakentamiskustannuksiin. Selvää on, että keskustan ulkopuolelle rakennetuista uusista palvelukesittymistä on aiheutunut kunnille kustannuksia. Kyseessä ovat kuitenkin olleet alueet, joita kunta on joka tapauksessa halunnut kehittää osana omaa kehittämisstrategiaansa, joten pelkästään liikenneasemien takia syntyneet kustannukset ovat jääneet suhteellisen vähäisiksi.

Asukaskyselyn mukaan liikenneasemiin suhtaudutaan myönteisesti ja asemien aluevaikutukset koetaan myönteisiksi. Myönteisesti ja kielteisesti liikenneasemiin suhtautuvien välillä oli kuitenkin erittäin suuri mielipide-ero väitteen ”liikenneaseman vaikutukset kuntamme kehitykseen ovat pääasiassa olleet myönteisiä” kanssa. Jopa 90 prosenttia myönteisesti liikenneasemiin suhtautuvista vastaajista oli samaa mieltä väittämän kanssa, kun kielteisesti suhtautuvista samaa mieltä oli vain 41 prosenttia. Kielteisinä vaikutuksina haastatteluissa ja asukaskyselyssä mainittiin muun muassa vaikutukset muihin yrityksiin, kuten ruokapaikkoihin ja muihin huoltoasemiin, kunnan rakenteeseen vaikuttaminen sijoituttaessa kauas kuntakeskuksesta sekä vähäinen paikkakuntalaisten työntekijöiden tai palveluiden hyödyntäminen.

Kolme vastaajaa neljästä on sitä mieltä, että liikenneasemilla on merkittävä työllistävä vaikutus kunnassa. Tätä mieltä oltiin erityisesti Kiikoisissa ja Pertunmaalla. Juuassa ja Jalasjärvellä oli enemmän asiasta epävarmoja vastaajia. Kielteisesti liikenneasemiin suhtautuvistakin 48 prosenttia uskoi työllistävään vaikutukseen. Haastateltavat totesivat, että liikenneaseman myötä kuntaan tulleet

työpaikat ja verotulot ovat erittäin tärkeitä kunnalle ja alueelle. Eräs haastateltava mainitsi, että työpaikat ovat hyviä naistyöpaikkoja, joista on kunnissa usein pulaa. Osalla haastateltavista oli epäilyjä, että enemmistö liikenneasemien työntekijöistä asuu naapuripaikkakunnilla, jolloin verotulojen kertymä jää pieneksi. Yhteisöverotulot nähtiin erittäin tärkeinä.

*Ei ihmeessä ole! (kielteisiä vaikutuksia) (Jalasjärvi, nainen)*

*Piristää koko kuntaa, vaikka lamaannuttaa keskustaa. (Pertunmaa, mies)*

Yli 80 prosenttia kyselyvastaajista koki, että liikenneasemalla on myönteinen vaikutus sekä kunnan kehitykseen että imagoon. Myös Tiehallinnon (2007: 17, 22) mukaan tieliikenteen palvelualue tarjoaa mahdollisuuden jakaa tietoa kunnasta ohikulkijoille ja luoda mielikuvaa kunnasta. Vaikka juukalaiset uskoivat vähiten myönteisiin vaikutuksiin, heistäkin yli 60 prosenttia piti vaikutuksia kehitykseen ja imagoon myönteisinä. Haastatteluissa Pertunmaalla ja Kiikoisissa liikenneasema koettiin uskoa tulevaisuuteen tuoneena kunnan elinehtona.

*Työpaikat, verotulot, sosiaalisuuden lisääminen. (Kiikoinen, mies)*

*Tuo työpaikkoja nuorille, veroeuroja. Tunnetaan Kuortti. (Pertunmaa, mies)*

*Erityisesti nuorten työllistäminen. (Jalasjärvi, nainen)*

*Pysäyttävä maamerkki päätien risteyksessä.*

*Tuonut palvelualan työpaikkoja paikkakunnalle. (Juuka, mies)*

Puolet kielteisesti liikenneasemiin suhtautuvista uskoi myönteisiin imago-vaikutuksiin, kun myönteisesti liikenneasemiin suhtautuvista näin uskoi 86 prosenttia. Haastatteluissa jalasjärveläiset uskoivat vahvasti imago-vaikutuksiin. Useat heistä toivat esille omat kokemuksensa, joissa vieraspaikkakuntalaiset eivät tiedä Jalasjärven sijaintia Suomessa, mutta tietävät Juustoportin kahvila-myymälän sijainnin. Sama ilmiö tuli esille haastatteluissa Kiikoisissa ja Pertunmaalla.

*Tunnettavuus on kasvanut, tosin moni tietää Kuortin, mutta ei Pertunmaata. ABC:llä on työllistävä vaikutus ja luulen, että se on lisännyt myös yritysten määrää ja toimintaedellytyksiä Kuortissa. (Pertunmaa, nainen)*

Liikenneasemat ovat tärkeitä kunnan palvelujen infopisteitä matkailijoille ja kaiken kaikkiaan tärkeitä kunnan talouden kannalta. Korkeakoulututkimnon suorittaneet olivat jonkin verran eri mieltä niiden tärkeydestä kunnan talouteen: heistä 21 % prosenttia ei pitänyt liikenneasemia tärkeinä kunnan taloudelle, kun alemman tutkimuksen suorittaneista tätä mieltä oli vain noin viisi prosenttia. Myös liikenneasemiin suhtautuminen vaikuttaa mielipiteeseen vaikutuksista kunta-



talouteen: kielteisesti suhtautuvista kuntatalouden vaikutuksiin uskoi kolmannes vastaajista, myönteisesti suhtautuvista jopa yli 80 prosenttia. Haastatteluissa uskottiin myönteisiin kuntavaikutuksiin investointien, lisääntyneen yrittäjyyden ja imago vaikutusten vuoksi. Lisäksi yhteisöverotulot ja työntekijöiden palkkaverot koettiin tärkeinä kuntataloudelle.

## 6. SOSIAALISET VAIKUTUKSET

Sosiaalisella vaikutuksella tarkoitetaan henkilöön tai yhteisöön kohdistuvaa vaikutusta, joka aiheuttaa muutoksia elämäntavassa (muun muassa vapaa-ajan käyttö), hyvinvoinnissa tai hyvinvoinnin jakautumisessa (Koski 2001: 58, 59). Kauppakeskittymien sosiaaliin vaikutuksiin luetaan pääasiassa niiden vaikutukset kuluttajiin. Esimerkiksi palvelujen saavutettavuus eri väestöryhmien kannalta voi olla sosiaalinen vaikutus. Saavutettavuuteen puolestaan liittyvät muun muassa kauppojen hintataso ja aukioloajat.

### Kuluttajat

Tutkimuksen mukaan etenkin taajamien ulkopuolella haja-asutusalueella asuvat ikäihmiset kärsivät päivittäistavarakauppaverkoston harvenemisesta ja erikoistavarakaupan keskittymisestä. (Kytö & Väliniemi 2007: 6–7.) Tässä tutkimuksessa liikenneasemilla ei huomattu olevan tällaisia vaikutuksia ainakaan merkittävästi. Haastateltavien joukossa ei ilmeisesti kuitenkaan ollut yhtään autotonta, joten heidän kokemuksensa tai mielipiteensä ei tullut esille.

Liikenneasemat ovat helposti saavutettavissa henkilöautolla: lähes 95 prosenttia kyselyvastaajista oli samaa mieltä väitteen kanssa. Pyöräillen tai kävellen eli kevyen liikenteen väylien kautta saavuttamisen helpoksi koki 65 prosenttia. Julkisilla kulkuneuvoilla saavutettavuus jakoi vastaajien mielipiteet: kolmanneksen mielestä liikenneasema ei ole saavutettavissa helposti, kolmanneksen mielestä on, kolmannes ei ottanut kantaa suuntaan tai toiseen. Saavutettavuus sekä kevyellä että julkisella liikenteellä oli parhain Juuassa. ABC Juuka sijaitseekin valtatievarrella vain yhden kilometrin päässä Juuan keskustasta. Se on myös keskustasta johtavan kevyen liikenteen väylän varrella.

*On parhaalla mahdollisella paikalla, risteysalueella,  
josta pääsee moneen suuntaan (myös mökkiläiset). (Pertunmaa, nainen)*

Pitkät aukioloajat ovat vastaajien mielestä keskeinen osa liikenneasemien palvelujen saavutettavuutta. Ainoastaan kolme prosenttia vastaajista on tästä eri mieltä. Erityisesti yrittäjät mainitsivat haastatteluissa, että pitkät aukioloajat ovat hyvää palvelua ja saavutettavuutta. Yrittäjät eivät ole kokeneet painetta muuttaa omia aukioloaikojaan liikenneasemien pitkien aukiolojen vuoksi.

Lähes puolet vastaajista koki, etteivät liikenneasemat ole vähentäneet kotitalouksien päivittäistavatuotteiden hankintaan liittyviä kustannuksia. Kuitenkin viidenneksellä vastaajista hankintakustannukset olivat pienentyneet, näin erityisesti pertunmaalaisilla. Haastatteluissa kysyttiin, ovatko liikenneasemat vaikuttaneet

omaan tai muiden kuntalaisten ostokäyttäytymiseen ja -tottumuksiin. Jalasjärveläisten mielestä tarve asioida maakuntakeskuksessa on hieman vähentynyt, kun lahjatavaroita on hyvin saatavissa oman kunnan alueelta. Pertunmaalaiset ja kiikoislaiset kokivat asioinnin lisääntyneen oman kunnan alueella, koska tarjonta on lisääntynyt. Haastateltavien mukaan asiointitottumusten muutokset eivät ole vaikuttaneet kunnan sisäiseen liikkumistarpeeseen ja asiointimatkojen pituuksiin. Koska maakuntakeskuksessa tai naapurikunnassa asiointitarve oli vähentynyt, oli asiointiin käytettävä liikkuminen kokonaisuudessaan vähentynyt. Eniten liikkumistarve oli vähentynyt jalasjärveläisillä haastateltavilla. Puolet vastaajista kokee, että paikallinen liikenneasema palvelee enemmän kotikuntansa ulkopuolisia asiakkaita kuin paikallisia. Kolmannes vastaajista ei ota kantaa asiaan.

## Sosiaalinen kanssakäyminen

Tiehallinnon (2007: 17, 22) mukaan tieliikenteen palvelualueesta on usein muodostunut keskeinen sosiaalisen kohtaamisen paikka. Tässä tutkimuksessa kymmenesosalle vastaajista sosiaalinen kanssakäyminen oli ensisijainen syy asioida liikenneasemilla. Tuloksissa ei ollut vaihtelua alueiden välillä. Myöskään sosiaaliseen kanssakäymiseen vaikuttavat tekijät, kuten viihtyisyys, perheystävällisyys ja asiakaspalvelu eivät yleensä olleet vastaajien valintakriteereitä liikenneasemille. Juustoportissa tosin asioitiin muita huomattavasti useammin paikan viihtyisyyden vuoksi. Ero on tilastollisestikin merkitsevä.

Vaikka sosiaalinen kanssakäyminen oli liikenneasemalla asioinnin pääsyy vain joka kymmenennellä vastaajalla, kaikkien tutkimuspaikkakuntien haastateltavat sanoivat, että liikenneasemilla oli tunnistettavissa säännöllisesti kokoontuva joukko kuntien asukkaita, yleensä vanhempia miehiä. Haastatteluista tuli myös ilmi, että liikenneasemilla käydään aiempaa useammin kahvilla ja tuttuja tapaamassa. Se on satunnaista ja tapaamiset todennäköisesti kestävät lyhyemmän aikaa kuin aiemmin mainituilla säännöllisillä miesporukoilla. Tämä asioinnin satunnaisuus ja lyhytkestoisuus voivat olla syy, miksi kyselyvastaajat harvoin mielsivät sosiaalisen kanssakäymisen kuitenkaan lisääntyneen omalla tai muidenkaan kohdalla. Lisäksi jotkin yhdistykset hyödyntävät liikenneasemien tiloja kokous- ja muina kokoontumispaikkoina. Siltikään liikenneasemia harvemmin pidettiin erityisinä sosiaalisen elämän luojina tai mahdollistajina.

Haastattelujen perusteella voi väittää, että liikenneasemat ovat madaltaneet sekä paikkakuntalaisten että ohikulkevien ihmisten kynnystä poiketa niin sanotuilla huoltoasemilla. Liikenneasemien tilat ovat avarat ja niissä käy paljon ihmisiä, joten asiakkaalle ei tule enää vanhanajan huoltoasemiin liitettyä painostavaa ja vaivaannuttavaa tunnetta paikallisten tuijottamisesta. Eräs haastateltava toi esille, että liikenneasemilla voi jopa lauantai-iltana käväistä kahvikupposella tai

syömässä eikä tarvitse olla päähtynyt kokoontuakseen porukalla. Liikenneasemat ovat siten avoimia kaikille.

*On joku paikka jossa voi käydä muita tapaamassa. (Kiikoinen, nainen)*

*Saadaan kuntaan poikkeamaan porukkaa ja sitä kautta kuntaa tutummaksi.  
ABC hyvä kokoontumispaikka, missä syntyy monet ideat, aloitteet,  
päähänpistot kunnan asioiden pohdinnassa. (Kiikoinen, mies)*

*Ruokaa aina saatavilla. Vanhat pojat kokoontuu rinkiöydässä.  
Joka ilta sosiaalinen paikka. (Pertunmaa, mies)*

Kaikista kyselyvastaajista 70 prosenttia ja kiikoislaisista jopa 86 prosenttia kokee, että liikenneasema on tärkeä kokoontumis- ja tapaamispaikka kunnan asukkaille. Liikenneasema on tärkeä kokoontumispaikka erityisesti myönteisesti liikenneasemiin suhtautuvilla sekä heillä, jotka asuvat 2–10 kilometrin päässä liikenneasemasta. Haastatteluissa erityisesti kiikoislaiset pitivät ABC-liikenneasemaa kunnan ainoana kokoontumispaikkana. Tärkeä se oli myös pertunmaalaisille ja juukalaisille. Kokoontuminen onkin mukavaa, koska yli 60 prosentin mielestä liikenneasemilla ei esiinny iltaisin levottomuutta tai häiriökäyttäytymistä. Miehet kokevat olonsa turvallisemmaksi kuin naiset, mutta naisistakin enemmistö kokee, ettei levottomuutta ilmene. Korkeakoulututkinnon suorittaneet eivät koe liikenneasemien olevan yhtä tärkeitä kokoontumispaikkoja, koska heistä vain 52 prosenttia on samaa mieltä kaikkien vastaajien keskiarvon ollessa 70 prosenttia.

Hieman yli 40 prosenttia kyselyvastaajista kokee, että liikenneasema olisi lisännyt kunnan asukkaiden välistä kanssakäymistä, 15 prosenttia ei koe sen lisääntyneen lainkaan. Erityisesti yli kymmenen kilometrin päässä liikenneasemasta asuvat vastaajat eivät koe kanssakäymisen lisääntyneen. Pieni enemmistö kaikista vastaajista ei osannut ottaa kantaa asiaan. Eniten kanssakäyminen on lisääntynyt kiikoislaisten mielestä.

## 7. YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET

Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, millaisia vaikutuksia maaseutukunnissa sijaitsevilla kauppakeskitymillä ja liikenneasemilla on niiden toimintaympäristöön. Tutkimuksessa hyödynnettiin vähittäiskaupan suuryksiköiden vaikutusten arviointiin laadittuja arviointimenetelmiä, mutta niitä muokattiin laajuudeltaan ja sisällöltään tutkimuksen tarpeisiin sopivaksi.

Tutkimuksessa sovellettiin laadullisen tutkimuksen menetelmiä. Käytännössä tämä tarkoitti kauppakeskitymien vaikutuspiirissä olevien sidosryhmien edustajien näkemysten selvittämistä haastattelujen avulla. Tutkimusaineiston kerääminen toteutettiin kahdessa päävaiheessa. Ensimmäisen vaiheen aikana toteutettiin tutkimuksen kohdekunnissa lomakekyselyt ja haastateltiin kymmentä aihepiirin keskeistä asiantuntijaa Suomessa. Kyselyn vastausprosentti oli 31. Kaikkien tutkimusalueiden tasaisen edustuksen perusteella oli mahdollista vertailla luotettavasti eri alueiden välisiä tuloksia. Kyselyvastauksissa näkyy kuitenkin Juuan liikenneaseman toiminta-ajan lyhyys, sillä juukalaiset jättivät muita useammin ottamatta kantaa mielipideväittämiin. Tutkimuksen toisen vaiheen aikana jokaisessa kohdekunnassa haastateltiin joko henkilökohtaisesti tai puhelimitse kunnan, yrittäjien sekä asukkaiden edustajia. Kuntahaastatteluja tehtiin kymmenen, yrittäjähaastatteluja 30 ja asukashaastatteluja 24.

### Suhtautuminen liikenneasemiin

Kohdekuntien asukkaille suunnattu lomakekysely osoittaa selkeästi, että asukkaat suhtautuvat erittäin myönteisesti paikkakunnalle perustettaviin ABC-liikenneasemiin. Toisaalta havaittiin, että ABC-asemien yhteydessä tuotiin esille myös muutamia kielteisiä vaikutuksia, joita ei paikalliseen yrittäjyyteen perustuvan kauppakeskitymän eli Juustoportin yhteydessä juurikaan tuotu esille. Tutkimuspaikkakuntien haastateltavia pyydettiin arvioimaan, oliko liikenneaseman – ABC tai Juustoportti – saapuminen oman kunnan alueelle kaiken kaikkiaan hyvä vai huono asia. Vastaajat olivat yksimielisiä siitä, että liikenneasemat ovat hyvä asia omalle kunnalle. Monet pohtivat asiaa miettimällä, mikä kunnan tilanne olisi ilman liikenneasemia: työpaikkoja, palveluita, verotuloja ja muita yrityksiä olisi vähemmän, kunnan tunnettavuus pienempi ja ohiajava liikennevirta jäisi täysin hyödyntämättä. Useat haastateltavat sanoivat, että liikenneasema on tuonut alueelle palveluita, investointeja ja uskoa tulevaisuuteen, ja siten ollut elinehto jopa koko kunnan säilymiselle.

*Kunnan imagoille positiivinen vaikutus. Kunnan asukkaiden välinen kanssakäyminen tullut helpommaksi. Tarjoaa matkailijoille palveluita ja tekee Kiikoista tunnetuksi sekä työllistää kuntalaisia. (Kiikoinen, nainen)*

Asukaskyselyn päätteeksi vastaajilla oli mahdollisuus kertoa avoimissa kysymyksissä, mitkä ovat kotipaikkakunnan liikenneaseman tärkeimmät myönteiset ja kielteiset vaikutukset. Suurin eroavuus paikkakuntien välillä tuli kielteisten vastausten kohdalla esiin siinä, että jalasjärveläiset eivät kokeneet kielteisiä vaikutuksia olevan lainkaan. Kiikoisissa kielteisinä asioina mainittiin oman paikkakunnan työntekijöiden vähäinen lukumäärä ja Pertunmaalla kunnan rakenteen hajautuminen. Juuassa pohdittiin liikenneaseman vaikutuksia muihin yrityksiin ja kilpailun puutetta polttoaineen myynnissä.

Myönteiset vaikutukset olivat paikkakunnittain samantyyppisiä: paikkakunnan tunnettuuden kasvu ja imago-vaikutukset, työllistämisaikutukset sekä ohikulkevan liikenteen pysäyttäminen ja siitä eurojen kerääminen oman kunnan alueelle. Juukalaiset toivat vahvimmin esille ohikulkioiden pysäyttämisen ja hyödyntämisen. Jalasjärveläisille tärkeää oli kunnan tunnettuuden nostaminen ja paikallisten työllistäminen. Pertunmaalla myönteisenä asiana koettiin lisääntyneet työpaikat ja muut yritykset sekä ravintola- ja kauppapalveluiden kehittyminen. Kiikoislaiset pitivät pitkistä liikenneasemien aukioloajoista, syntyneistä työpai-koista ja sopivasta kokoontumispaikasta.

*Saa turistit pysähtymään Juukaan, eivät aja entiseen malliin ohi. Uudet työpaikat, vilkkautta kyläkeskustaan. (Juuka, nainen)*

## **Asukkaat ja asiantuntijat eri mieltä**

Tutkimuksen selkein tulos on, että liikenneasemia ja tienvarsien kauppakeskitty-miä pidetään maaseudulla hyvin tärkeinä. Asukkaat kokevat niiden tuovan heidän asuinalueelleen palveluja, joita muuten ei olisi. Yrittäjät painottavat liikennease-mien luomia liiketoimintamahdollisuuksia. Kunnat puolestaan arvostavat niiden mukanaan tuomia kunnan kehittämismahdollisuuksia, veroeuroja ja työpaikkoja. Palvelutarjonnan painopisteen siirtyminen keskustasta osin tai kokonaan liiken-neaseman yhteyteen ei tunnu huolettavan juuri ketään. Pikemminkin vallitsee suuri yksimielisyys siitä, että jos palveluja ei keskitetä liikenneasemien luo, ne katoavat kokonaan. Liikenneasemien ei koeta olevan uhka muille yrityksille tai palveluille. Liikenneasemien sijaan maaseudun uhkana nähdään kaupunkien ja maakuntakeskusten suuret kauppa- ja palvelukeskittymät, jotka vetävät asiakkaita ja asukkaita maaseudulta. Käytännössä ainoan soraäänänen tähän yksimielisyyteen tuovat maaseudun ulkopuoliset asiantuntijat. He varoittavat palvelurakenteen muutoksen tuomista välillisistä kustannuksista kunnalle, palvelujen heikenty-

misestä ja alueiden omaleimaisuuden ja sitä kautta esimerkiksi turismin mahdollisuuksien katoamisesta.

Tärkeä kysymys kuuluukin: ketkä ovat oikeassa? Ovatko maaseudun asukkaat alueensa palvelujen ja yhteiskuntarakenteen kehittämisen parhaita asiantuntijoita vai pitäisikö sittenkin uskoa valtakunnallisia asiantuntijoita? Todennäköisesti molemmat tahot ovat omalla tavallaan oikeassa. Valtakunnallisten asiantuntijoiden tunnistamat riskit ovat varmasti totta. Yhtä totta on, että useinkaan pienillä paikkakunnilla ei ole mahdollisuutta kehittää yhtä lailla keskustaa kuin kuntalaisten kannalta syrjäisempää valtatie läheistä kauppakeskittymää. Kahden keskuksen kehittämiseen ei ole resursseja ja ikävä totuus on, että jos halutaan rahoittaa palveluita myös paikkakunnan ulkopuolisten ihmisten avulla, niitä on tarjottava ohikulkijoiden kannalta helposti saavutettavassa paikassa.

## Paikallisuuden näkyminen

Tutkimuksessa asukkaat toivoivat selvästi paikallisuuden näkymistä liikenneasemilla. Tämä koski erityisesti ABC-ketjua, mutta on yleistettävissä laajemminkin. ABC:n edustajat toivat ilmi pyrkimyksensä paikallisten tuotteiden tarjoamiseen ja esille tuontiin etenkin kaupassa ja kahvilassa. Monet asukkaat olivat kuitenkin sitä mieltä, ettei paikallisia tuotteita juurikaan ole tarjolla. Yhtenä syynä käsitysten ristiriitaan voi olla se, että asukkaat tuntuivat mieltävän paikallisiksi lähinnä paikkakunnan omat tuotteet, kun taas ABC:n edustajat katsoivat aluetta laajemmin ja sisälsivät paikallisten tuotteiden käsitteeseen myös naapurikunnissa tai saman maakunnan alueella tuotetut tuotteet. Taustalla oli etenkin oman paikkakunnan tarjonnan vähäisyys. Voi olla, että asukkaat eivät tiedä näitä tuotevalikoimien taustoja.

Toinen mahdollinen syy ristiriitaiseen käsitykseen voi olla se, että lähellä tuotettuja tuotteita ei ole tarpeeksi hyvin merkitty ja niistä viestitty, jotta kuluttajat hahmottaisivat niiden olemassaolon. Kolmas syy erilaisiin näkemyksiin voi johtua siitä, että ABC:t näyttävät hyvin samankaltaisilta koko Suomessa ja niiden ruokalistat ovat samanlaiset. Yhteneväisyys saattaa piilottaa alleen kaikki eroavuudet. Koska kuluttajat kuitenkin selkeästi arvostavat alueellista erilaisuutta ja toivovat paikallisuuden lisäämistä, asia kannattaa ottaa huomioon ja miettiä, miten ABC:t saataisiin erottumaan toisistaan tarpeeksi ohikulkevien ihmisten kiinnostuksen säilyttämiseksi. Myös asiantuntijoiden huoli paikkakuntien samankaltaistumisen vaarasta kannattaa ottaa tosissaan ja miettiä, miten liikenneasemat ja niiden ympärillä olevat palvelukeskittymät saadaan entistä omaleimaisemmiksi ja kiinnostavammiksi.

Juustoportin kohdalla tarve lisätä paikallisuutta ei tullut esiin. Sen toiminta perustuu paikallisesti tuotettuun juustoon, muihin maitotuotteisiin ja ruokaan,

ja se eroaa ulkonäöllisesti muista liikenneasemista. Liikekeskuksen muiden myymälöiden valtakunnallisuus ei tuntunut käsitykseen paikallisuudesta vaikuttavan. Huomattavaa on, että Juustoportin kohdalla asukkaat näkivät vähemmän kielteisiä vaikutuksia kuin ABC-asemien kohdalla. Taustalla voi olla nimenomaan Juustoportin paikallisuus ja yhteistyö alueen kanssa.

## Vaikutukset arkielämään

Liikenneasemat eivät ole tuoneet suuria mullistuksia ihmisten elämään. Maaseudun asukkaat korostivat sitä, että maaseudulla etäisyydet ovat joka tapauksessa niin pitkiä, että auto on tarpeen. Suurelle osalle asukkaista ei ole eroa, ajaako autolla keskustan palveluihin vai keskustan ulkopuolisiin palveluihin. Kunnan vastakkaisella laidalla asuvien matka keskustan ulkopuolisiin palveluihin voi tosin muodostua hyvinkin pitkäksi. Voi kehittyä alueita, joilla ei ole omia kauppoja ja jotka sijaitsevat kaukana muista palveluista. On mietittävä, miten asumisen mahdollisuudet tällaisilla alueilla turvataan autottomille ja ikäihmisille, miten paljon kunta joutuu tästä maksamaan ja mistä veroeurot siihen saadaan.

Liikenneasemien pitkiin aukioloaikoihin kaikki suhtautuivat myönteisesti. Niiden koettiin parantavan alueen palveluita, helpottavan elämää ja houkuttelevan matkailijoita. Edes muut yrittäjät eivät kokeneet pitkiä aukioloaikoja uhkana omalle toiminnalleen, vaan totesivat itsekin hyötyvänsä siitä, että ihmiset tottuvat poikkeamaan alueella; käynti osuu kyllä välillä myös heidän aukioloajalleen.

Maaseudun asukkaiden mielestä kauppakeskittymät tuovat kuntiin elämää huolimatta siitä, että sijaitsevat keskustan ulkopuolella. Liikenneasemat ovat madaltaneet paikkakuntalaisten ja ohikulkijoiden kynnystä poiketa huoltoasemilla. Niiden yhteydessä olevat siistit kahvila-ravintolat tarjoavat kohtaamis- ja kokoontumispaikan, jonka merkitys voi olla jopa suurempi kuin mitä asukkaat itse arvelevat. Vielä nykyisinkin maaseudulla voidaan suhtautua hieman epäileväisesti siihen, että istuskeltaisiin ”huoltoaseman” kahvilassa, mistä syystä ihmiset voivat olla taipuvaisia aliarvioimaan liikenneasemilla viettämänsä aikaa. Tutkimusten mukaan ihmiset ovat yleensäkin taipuvaisia aliarvioimaan eri palvelujen käyttömääräänsä tai palveluihin kuluvan rahan määrää sitä heiltä kysyttäessä.

Liikenneasemalla asioitiin yleensä päivittäistavara- ja erikoistavarakaupoissa. Tämä on oikeastaan aika yllättävää, sijaitseehan liikenneasema useimmiten melko kaukana keskustasta. Vaikka sosiaalinen kanssakäyminen ei ollut tärkein syy asioida liikenneasemalla, se tuli silti usein esiin. Ihmiset eivät välttämättä mene liikenneasemalle välttämättömyyshyödykkeiden tai edes kahvitauon takia, vaan pelkästään muita ihmisiä tapaamaan. Liikenneasemien valintakriteereistä eli syistä valita asiointipaikaksi juuri liikenneasema nousivat tärkeimmiksi aukioloajat ja sijainti. Liikenneasemat koetaan siis selvästi elämää helpottaviksi palveluiksi,



jotka eivät välttämättä olisi ensisijaisia vaihtoehtoja, elleivät niiden sijainti tai aukioloajat olisi sopivia.

## **Vaikutukset aluerakenteeseen ja palveluihin**

Tutkimusalueilla ABC on sijoittunut alueille, joita kunta aktiivisesti kehittää. Voidaankin esittää kysymys, kumpi tapahtuu ensin: ryhtyykö kunta kehittämään aluetta, jolla ABC sijaitsee vai vainuaako ABC kehittyvät alueet? Voidaanko jopa ajatella, että ABC luo kehittyvän paikan itse? Haastattelujen perusteella vaikuttaa siltä, että kunta on lähtökohtaisesti halunnut kehittää palvelu- ja/tai teollisuuskeskittymää valtatie varteen. Tavoitteena on ollut toisaalta tarjota yrittäjille tontteja hyvien liikenneyhteyksien varrelta, toisaalta saada ohikulkijoiden tuomaa rahavirtaa omaan kuntaan. Ulkopaikkakuntalaisten rahavirtojen kerääminen on havaittu monessa kunnassa tärkeäksi 2000-luvun aikana. Tienvarsialueen kehittämispäätöksen jälkeen on voitu olla yhteydessä omaan alueosuuskauppaan ja kertoa sille alueen mahdollisuuksista. Alueosuuskauppa on puolestaan tehnyt omat kannattavuuslaskelmansa ja päättänyt niiden perusteella investoinnista. Alueen kehittymisen on saanut näin potkua kahdelta suunnalta ja alue on voinut jatkaa kasvuaan.

Tiehallinnon selvityksessä muistutettiin, että liikenneasemien paikat tulisi valita siten, että ne sopivat maaseutukuntien aluerakenteeseen ja tarjoavat palveluita paikallisille asukkaille. Tutkimuspaikkakunnilla tämä on toteutunut varsin hyvin. Juuan liikenneasema sijaitsee lähes keskustassa eli se ei juurikaan muuta entistä aluerakennetta tai palvelujen painopistettä. Kiikoisissa liikenneasema sijaitsee hieman kauempana keskustasta, mutta vain kilometrin päässä muista päivittäistavara-kaupoista muodostaen eräänlaisen palvelukolmion kunnan ytimen ympärille. Kiikoislaiset ovat tottuneet hakemaan palvelunsa useasta pisteestä, joten muutos ei heidän näkökulmastaan ole ollut suuri. Liikenneaseman ei voi sanoa tukevan Kiikoisten keskustan palveluita, mutta se mahdollistaa palvelujen säilymisen omassa kunnassa.

Pertunmaalla liikenneasema sijaitsee varsin kaukana keskustasta ja on sitä kautta hajottamassa kunnan yhdyskunta- ja palvelurakennetta. Se kuitenkin sijaitsee kunnan perinteisen toisen keskuksen vieressä eli on vahvistanut Kuortin kylää ja sen palveluja siirtäen tosin osan niistäkin muutamalla kilometrillä uuteen paikkaan. Koska valtatie 5:n uusi linjaus olisi luultavasti joka tapauksessa hiljentänyt Kuortin vanhaa keskustaa, liikenneaseman vaikutus on todellisuudessa pienempi kuin miltä asiaa nopeasti tarkastellessa näyttää. Liikenneaseman ja sen ympäristön palvelujen kehittyminen on tuonut kylään uusia asukkaita, mikä on hyvä asia Kuortin kannalta. Jalasjärvellä liikenneaseman ja keskustan välinen etäisyys on melko pitkä. Siltä osin Juustoportti ei ole tukenut kiinteää yhdyskun-

ta- tai palvelurakennetta. Se on kuitenkin Jalasjärven valtavyöhykkeen varrella, mistä syystä siellä on helppo asioida. Lisäksi Jalasjärvi on iso kunta ja Juustoportti tukee osaltaan Jalasjärven eteläisten osien palvelutarjontaa.

## Tutkimusalueiden vertailua

Tutkimuspaikkakunnat valittiin osittain sillä perusteella, että voidaan vertailla, miten eri-ikäiset liikenneasemat ovat vaikuttaneet alueellaan. ABC-aseamista Kuortti oli vanhin ja Juuka nuorin. Juustoportti oli kauppakeskittymistä vanhin. Suuria eroja ei ollut vaikutuksissa havaittavissa. Voidaan kuitenkin todeta, että Juuan liikenneaseman yhteydessä oli vähiten muita palveluita ja Kuortin yhteydessä eniten. Vaikka taustalla ovat selvästi liikenneaseman koko ja sijainti, myös iällä on merkitystä: Juuan liikenneaseman yhteyteen tai läheisyyteen ei ole vielä ehtinyt muodostua muita palveluita, mutta niitä on jo suunnitteilla. Juustoportti on kehittynyt omalla tavallaan ABC-ketjusta poiketen. Senkin kaupat ja palvelut ovat vuosien saatossa lisääntyneet, mutta alueelle ei kuitenkaan ole syntynyt muiden palveluiden keskittymää. Palvelujen laajan siirtymisen todennäköisyys liikenneaseman läheisyyteen kasvaa liikenneaseman iän ja menestymisen myötä, mutta se ei ole vääjäämätöntä.

Eniten tyytymättömyyttä liikenneasemaa kohtaan ilmeni Pertunmaalla, jossa oli tutkimuskohteista vanhin eli Kuortin ABC. Kun otetaan huomioon liikenneaseman naapuritonnttienkin tarjonta, alue on palvelukokonaisuudeltaan suurin. Etäisyyttä keskustaan Kuortin ABC:llä oli suurin piirtein saman verran kuin Jalasjärvellä, jossa liikenneasemaan oltiin tyytyväisimpiä. Sinänsä suuri koko, runsaat palvelut tai pitkä etäisyys kuntakeskukseen eivät aiheuttaneet närää. Ärtymystä herätti sen sijaan välttämättömäksi palveluksi mielletyn apteekin muutto kauas keskustasta. Vaikuttaakin siltä, että ihmiset kokevat myönteisenä sen, että liikenneasema tarjoaa heille uusia palveluita tai palveluita, joita muuten on totuttu hakemaan muilta paikkakunnilta. Tällaisia palveluita voivat olla esimerkiksi lahjatavarat, vaatteet tai ravintolapalvelut. Päivittäistavaroitakin sieltä haetaan mielellään, jos niitä on tarjolla myös keskustassa tai jos etäisyys keskustaan ja liikenneaseman välillä on vain muutama kilometri. Esimerkiksi pankki voi sijaita liikenneasemalla kunhan etäisyys keskustaan tai muihin päivittäispalveluihin on lyhyt. Apteekin osalta tärkein sen lähellä sijaitseva palvelu näyttäisi olevan terveyskeskus, mikä selittää pertunmaalaisista osan tyytymättömyyttä.

## Ajatuksia tulevaisuudesta

Voitaneen ennustaa, että Juuan liikenneaseman seudun palvelut lisääntyvät tulevaisuudessa. Osa niistä on paikkakunnalle syntyviä kokonaan uusia yrityksiä, osa sinne keskustasta tai muualta päin kuntaa asiakasvirtojen perässä siirtyviä. Arvio perustuu kehitykseen muilla tutkimusalueilla. Kiikoisissa kukkakauppa, joka olisi joutunut lopettamaan keskustassa, siirtyi ABC:n viereen ja laajensi toimintaansa lahjatavaroihin ja vaatteisiin. Pertunmaalla apteekki siirtyi liikenneasemalle samasta syystä. Vastaavasti makeiskauppa tuli Kiikoisiin uutena tulokkaana ja Alko Pertunmaan Kuorttiin. Kiikoisten ja Pertunmaan keskusta ovat aiempaa hiljaisempia, mutta on vaikea arvioida, missä määrin syynä on keskustan ulkopuolisten palveluiden kehittäminen ja missä määrin yleinen väestökehitys. Jalasjärvellä kehitys keskustan ja Juustoportin välillä ei ole ollut samanlaista, vaikka Juustoportin tiloissa olevien kauppojen määrä on kasvanut.

Vaikuttaa siltä, että pienten maaseutupaikkakuntien kehittymisen ja palveluntarjonnan turvaamisen varmistamiseksi valtateiden varsien liikepaikkojen kehittäminen on monessa paikassa välttämätöntä. Keskustoihin ei saataisi tarpeeksi asiakkaita palvelujen turvaamiseksi. Kehitettävää aluetta valittaessa kunnissa olisi kuitenkin ensiarvoisen tärkeää miettiä ratkaisun seurauksia, jotta niihin voidaan varautua etukäteen. Liikepaikkojen kehittäminen valtatievarressa johtaa osaltaan keskustan palveluiden vähenemiseen. Toisaalta palvelut voivat vähentyä pienenevän asiakaspohjan takia siellä muutenkin. Ei ole kuitenkaan tarkoituksenmukaista asiaan ennalta varautumatta ajautua tilanteeseen, jossa keskustan palvelut ovat lähes kadonneet ja keskustassa on tyhjiä toimitiloja. Silloin ikäihmiset, jotka muuten selviäisivät kotonaan, voivat heikon kuntosensa ja pitkien asiointimatkojen takia joutua muuttamaan pois kotoaan tai tehostettujen asumisen tukipalvelujen piiriin. Päätökset on tehtävä harkiten ja pitkän tähtäimen seuraukset tiedostaen.

## LÄHTEET

- ABC Juuka (2010). [Viitattu 15.12.2010]. Saatavissa: <http://www.abcasemat.fi/verkosto/liikennemyymalat/juuka>. ABC asemat.
- ABC Kiikoinen (2010). [Viitattu 15.12.2010]. Saatavissa: <http://www.abcasemat.fi/verkosto/liikennemyymalat/kiikoinen>. ABC asemat.
- ABC Kiikoinen valittu ABC-ketjun vuoden työryhmäksi (2009). [Viitattu 26.1.2011]. Saatavissa: [http://www.s-kanava.fi/satakunta/esittaytyy\\_artikkeli?nodeid=aok\\_page\\_aokpresentation\\_aokreportlist&fid=s\\_ska\\_basicarticle2\\_05493.xml&exp=true](http://www.s-kanava.fi/satakunta/esittaytyy_artikkeli?nodeid=aok_page_aokpresentation_aokreportlist&fid=s_ska_basicarticle2_05493.xml&exp=true). S-kanava. Satakunnan osuuskauppa.
- ABC Kuortti (2010). [Viitattu 15.12.2010]. Saatavissa: <http://www.abcasemat.fi/verkosto/liikennemyymalat/kuortti>. ABC asemat.
- ABC-liikennemyymälät (2011). [Viitattu 13.6.2011]. Saatavissa: <http://www.abcasemat.fi/verkosto/liikennemyymalat>. ABC asemat.
- Alkio, Jyrki (2010). Bensakuninkuus maksoi puoli miljardia. [Viitattu 17.3.2010]. Saatavissa: <http://www.talouselama.fi/uutiset/article381861.ece>. Talouselämä 10.3.2010.
- Elo, Timo (2009). Tienvarsiruokailun vahva nousukausi. Viisi Tähteä 21.9.2009.
- Jalasjärvi (2011). Tietoa Jalasjärvestä – Jalasjärven kunta. [Viitattu 15.6.2011]. Saatavissa: [http://www.jalasjarvi.fi/site?node\\_id=1083](http://www.jalasjarvi.fi/site?node_id=1083).
- Juustoportti Jalasjärvi (2010). [Viitattu 15.12.2010]. Saatavissa: <http://www.juustoportti.fi/index.php?page=jalasjarvi>. Juustoportti.
- Kinnari, Samuli (2010). ABC Kiikoisten keittiötiimi palkittiin ketjun parhaana. 28.9.2010. Sopuli.fi. [Viitattu 13.6.2011]. Saatavissa: <http://www.sopuli.fi/2010/09/28/abc-kiikoisten-keittiotiimi-palkittiin-ketjun-parhaana/>. Kokemäenjokilaakson verkkolehti.
- Knaappila, Tiina (2010). Kuortin ABC tarjoaa pian lääkettä moneen tautiin. Länsi-Savo 18.1.2010.
- Koistinen, Katri (2005). Päivittäistavarakaupan suuryksiköt, suunnittelu ja suhteellisuus. Teoksessa: Vox consumptoris – Kuluttajan ääni. Kuluttajatutkimuskeskuksen vuosikirja 2005.
- Koistinen, Katri & Jenni Väliniemi (2007). Onko lähikauppa lähellä? – Päivittäistavarakaupan saavutettavuus Turun, Lahden ja Mikkelin kaupunkiseuduille 1995–2003. Julkaisuja 4/2007. Kuluttajatutkimuskeskus. Edita, Helsinki.
- Koski, Kimmo, Pekka Lahti & Antti Luukkanen (1995). Kaupan suuryksiköt ja kunnallistalous. Tutkimus kuuden suuryksikön vaikutuksista kunnallistalouteen Helsingin, Tampereen ja Turun kaupunkiseuduilla. VTT tiedotteita 1684. Valtion teknillinen tutkimuskeskus, Espoo.
- Koski, Kimmo (2001). Kaupan suuryksiköiden vaikutusten selvittäminen ja arviointi. Maankäyttö- ja rakennuslaki 2000. Opas 4. Ympäristöministeriö. Alueiden käytön osasto. Edita, Helsinki.

- Koski, Kimmo (2007). Kauppa maakuntakaavoituksessa. Ympäristöministeriön raportteja 23/2007. Ympäristöministeriö.
- Kytö, Hannu & Jenni Väliniemi (2007). Kauas kauppa karkaa – Vai karkaako? – Päivittäistavarakaupan rakennemuutos Suomessa vuosina 2003–2005. Kuluttajatutkimuskeskus, Julkaisuja 3/2007, Helsinki.
- Laukkanen, Leo (2010). ABC Kuortin taustat ja merkittävyys. [Viitattu 17.3.2010]. Saatavissa: [http://www.lansi-savo.fi/Mielipiteet/abc\\_kuortin\\_taustat\\_ja\\_merkittavyys\\_9878570.html](http://www.lansi-savo.fi/Mielipiteet/abc_kuortin_taustat_ja_merkittavyys_9878570.html). Länsi-Savo 25.1.2010.
- Lähde, Katja (1999). Huoltoasemapäivittäistavarakauppana – Selviytymisstrategia huoltamona vai aktiivinen pyrkimys uusille markkinoille? Kuluttajatutkimuskeskus, Julkaisuja 3/1999, Helsinki.
- Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmä (2000). Ihmisten maaseutu – tahdon maaseutupolitiikka. Maaseutupoliittinen kokonaisuohjelma 2001–2004. Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmän julkaisuja 8/2000, Helsinki.
- Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmä (2004). Elinvoiva maaseutu – yhteinen vastuumme. Maaseutupoliittinen kokonaisuohjelma 2005–2008. Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmän julkaisuja 10/2004, Helsinki.
- Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmä (2009a). Maaseutu ja hyvinvoiva Suomi. Valtioneuvoston maaseutupoliittinen selonteko eduskunnalle. Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmän julkaisuja 8/2009, Helsinki.
- Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmä (2009b). Maaseutu ja hyvinvoiva Suomi. Maaseutupoliittinen kokonaisuohjelma 2009–2013. Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmän julkaisuja 5/2009, Helsinki.
- Malinen, Pentti, Liisa Kytölä, Heikki Keränen & Reijo Keränen (2006). Suomen maaseututyypit 2006. Maa- ja metsätalousministeriö 7/2006.
- Metsämuuronen, Jari (2003). Tutkimuksen tekemisen perusteet ihmistieteissä. International Methelp ky, Helsinki.
- Pietarinen, Heikki (toim.) (2010). Maaseudun yrittäjyyden kehittämisohjelma 2020. Yrittäjyyden teemaryhmä. Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmän julkaisuja 1/2010, Helsinki.
- Prokkola, Reijo (2010). Liikennemäärähistoria 1997–2009 tutkimusalueilla. Sähköpostiviesti. Liikennevirasto. Tieosasto.
- Päivittäistavarakauppa ry (2009). Päivittäistavarakauppa 2009–2010. Erweko.
- Rehunen, Antti (2009). Päivittäistavarakaupan kokorakenteen, sijainnin ja saatavuuden muutoksia 2000-luvulla. Esitys Maakuntakaavoituksen neuvottelupäivillä Oulussa 7.–8.20.2009. Suomen ympäristökeskus.
- Saarinen, Juhani (2010). Huoltamojen muuttuminen liikekeskuksiksi herättää kritiikkiä. ABC-aseamista tuli myös apteekkeja. Helsingin Sanomat 21.11.2010. s. A9.
- Santasalo, Tuomas, Heli Heusala ja Katja Koskela (2003). Uudenmaan maakuntakaavan kaupan ratkaisut. Edellytysten ja vaikutusten arviointi. 4.7.2003. Tuomas Santasalo Ky. Uudenmaan liitto.

- Tiehallinto (2007). Sidosryhmien tarpeet liikenteen palvelualueille. Tiehallinnon selvityksiä 16/2007.
- Tulkki, Katri (2006). Kauppa yhdyskuntien suunnittelussa. Teoksessa: Kauppa 2010. Edita Publishing Oy, Helsinki.
- Tulkki, Katri (2008). Kauppa kaavoituksessa. Esitys Kuntajohdon neuvottelupäivillä Turussa 26.9.2008.
- Väestörekisterikeskus (2011). Aukaslutut 2009–2010. [Viitattu 14.4.2011]. Saatavissa: <http://vrk.fi/default.aspx?docid=3959&site=3&id=0>.
- Ympäristöministeriö (2001). Kaupan suuryksiköiden vaikutusten selvittäminen ja arviointi. Maakäyttö- ja rakennuslakisarja 4, Helsinki.
- Ympäristöministeriö (2004). Kauppa kaavoituksessa. Ympäristöopas 115. Edita, Helsinki.
- Ympäristöministeriö (2009). Kaupan sijainnin ohjauksen arviointityöryhmän raportti. Ympäristöministeriön raportteja 21/2009. Edita Prima Oy, Helsinki.

# LIITE 1. ASUKASKYSELY ABC LIIKENNEASEMAPAIKKAKUNNALLE

## Asukaskysely - Kiikoinen



VAASAN YLIOPISTO  
LEVÓN-INSTITUUTTI

Vaasa 29.4.2010

### Arvoisa vastaanottaja

Aiemmat kaupan vaikutuksia tarkastelevat tutkimukset ovat keskittyneet vahvasti vähittäiskaupan kaupungeissa sijaitsevien suuryksiköiden ympärille. Vähemmälle huomiolle ovat jääneet maaseudulle perustettavien kauppakeskittymien ja liikenneasemien vaikutukset. Viime vuosien aikana osuutetaan vähittäiskaupan kentässä ovat kasvattaneet erityisesti pääteiden varsilla sijaitsevat liikenneasemat.

Tämän Vaasan yliopiston Levón-instituutin toteuttaman tutkimuksen tavoitteena onkin selvittää maaseudulla sijaitsevien kauppakeskittymien ja liikenneasemien alueellisia, taloudellisia ja sosiaalisia vaikutuksia. Teidän kotikunnastanne on valittu tutkimuskohteeksi Kiikoisten ABC-liikenneasema. Tutkimus aloitetaan tällä asukaskyselyllä ja kesän jälkeen haastatellaan Kiikoisten kunnan asukkaiden, yrittäjien ja kunnan edustajia. Tutkimuksen tuloksista kirjoitetaan tutkimusraportti Levón-instituutin julkaisusarjaan. Tutkimuksen rahoittaa maa- ja metsätalousministeriö.

Tämä asukaskysely on tärkeä osa tutkimushanketta. Yhteystietonne on saatu väestötietojärjestelmästä tehdyn satunnaisotannon avulla. Vastauksianne käsitellään luottamuksellisesti eivätkä yksittäisen vastaajan tiedot tule missään vaiheessa esille. Vastaamalla autatte meitä tuomaan esille maaseudun asukkaiden näkemyksiä kaupan vaikutusten tarkasteluun.

Arvostamme vaivannäköänne ja odotamme vastauksia mahdollisimman pian oheisessa kirjekuoressa. Vastaamisen takaraja on **21.5.2010**. Vastauskuoren postimaksu on jo maksettu puolestanne. Vastaan mielelläni tähän tutkimushankkeeseen liittyviin kysymyksiinne.

Tutkimusterveisin,

Kimmo Riusala  
Tutkimuspäällikkö  
Vaasan yliopiston Levón-instituutti ([www.uwasa.fi/levon](http://www.uwasa.fi/levon))  
06-324 8314  
[kimmo.riusala@uwasa.fi](mailto:kimmo.riusala@uwasa.fi)







## Asukaskysely - Kiikoinen

1 = täysin eri mieltä, 5 = täysin samaa mieltä, EOS = En osaa sanoa	1 ☹☹	2 ☹	3 ☺	4 ☺☺	5 ☺☺☺	EOS
Kiikoisten ABC-asema hyödyntää toiminnassaan riittävästi paikallisten yritysten / yrittäjien tarjoamia tuotteita ja palveluja.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kiikoisten ABC-aseamalla on ollut selkeä positiivinen vaikutus Kiikoisten kunnan imagoon.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kiikoisten ABC-asema on edistänyt uusien yritysten perustamista ja yrittäjyyttä kunnassamme.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kiikoisten ABC-aseman seurauksena moni paikallinen yritys on joutunut lopettamaan toimintansa.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kiikoisten ABC-aseman kaltaiset liikenneasemat ovat tärkeitä kuntamme talouden kannalta.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kiikoisten ABC-asema on tärkeä kokoontumis- ja tapaamispaikka kuntamme asukkaille.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kiikoisten ABC-asema on mielestäni lisännyt kunnan asukkaiden välistä kanssakäymistä.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kiikoisten ABC-asema palvelee mielestäni enemmän kuntamme ulkopuolisia asiakkaita.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kiikoisten ABC-aseamalla esiintyy iltaisin levottomuutta ja häiriökäyttäytymistä.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kiikoisten ABC-asema toimii tärkeänä infopisteenä kuntamme matkailijoille tarjoamille palveluille.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kiikoisten ABC-aseman vaikutukset kuntamme kehitykseen ovat pääasiassa olleet myönteisiä.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Mitkä ovat mielestänne Kiikoisten ABC-aseman tärkeimmät myönteiset vaikutukset kunnalle?</b>						
<b>Entä kielteiset vaikutukset?</b>						
<b>Vapaata tilaa tutkimuksen aihepiiriin liittyville terveisille, kommenteille tms.</b>						
<b>KIITOS VASTAUKSISTANNE!</b>						

Myös Juukaan ja Pertunmaalle lähetettiin vastaavat kyselyt.

## LIITE 2. ASUKASKYSELY JUUSTOPORTTI- PAIKKAKUNNALLE (JALASJÄRVI)

### Asukaskysely - Jalasjärvi



VAASAN YLIOPISTO  
LEVÓN-INSTITUUTTI

Vaasa 5.5.2010

#### Arvoisa vastaanottaja

Aiemmat kaupan vaikutuksia tarkastelevat tutkimukset ovat keskittyneet vahvasti vähittäiskaupan kaupungeissa sijaitsevien suuryksiköiden ympärille. Vähemmälle huomiolle ovat jääneet maaseudulla sijaitsevien kauppakeskittymien ja liikenneasemien vaikutukset.

Tämän Vaasan yliopiston Levón-instituutin toteuttaman tutkimuksen tavoitteena onkin selvittää maaseudulla sijaitsevien kauppakeskittymien ja liikenneasemien alueellisia, taloudellisia ja sosiaalisia vaikutuksia. Teidän kotikunnastanne on valittu tutkimuskohteeksi Juustoportti kahvila-ravintola. Tutkimus aloitetaan tällä asukaskyselyllä ja kesän jälkeen haastatellaan Jalasjärven kunnan asukkaiden, yrittäjien ja kunnan edustajia. Tutkimuksen tuloksista kirjoitetaan tutkimusraportti Levón-instituutin julkaisusarjaan. Tutkimuksen rahoittaa maa- ja metsätalousministeriö.

Tämä asukaskysely on tärkeä osa tutkimushanketta. Yhteystietonne on saatu väestötietojärjestelmästä tehdyn satunnaisotannon avulla. Vastauksianne käsitellään luottamuksellisesti eivätkä yksittäisen vastaajan tiedot tule missään vaiheessa esille. Vastaamalla autatte meitä tuomaan esille maaseudun asukkaiden näkemyksiä kaupan vaikutusten tarkasteluun.

Arvostamme vaivannäköänne ja odotamme vastauksia mahdollisimman pian oheisessa kirjekuoressa. Vastaamisen takaraja on **26.5.2010**. Vastauskuoren postimaksu on jo maksettu puolestanne. Vastaan mielelläni tähän tutkimushankkeeseen liittyviin kysymyksiinne.

Tutkimusterveisin,

Kimmo Riusala  
Tutkimuspäällikkö  
Vaasan yliopiston Levón-instituutti ([www.uwasa.fi/levon](http://www.uwasa.fi/levon))  
06-324 8314  
[kimmo.riusala@uwasa.fi](mailto:kimmo.riusala@uwasa.fi)





## Asukaskysely - Jalasjärvi

1 = täysin eri mieltä, 5 = täysin samaa mieltä, EOS = En osaa sanoa	1 ☹☹	2 ☹	3 ☺	4 ☺☺	5 ☺☺☺	EOS
Juustoportilla on ollut selkeä positiivinen vaikutus Jalasjärven kunnan imagoon.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Juustoportin edustamalla toimialalla valitsee kunnassamme terve ja tasapuolinen kilpailutilanne.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Juustoportti on edistänyt uusien yritysten perustamista ja yrittäjyyttä kunnassamme.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kuntaamme kaivattaisiin lisää Juustoportin kaltaisia kauppakeskittymiä.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Juustoportin kaltaiset kauppakeskittymät ovat tärkeitä kuntamme talouden kannalta.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Juustoportti on tärkeä kokoontumis- ja tapaamispaikka kuntamme asukkaille.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Juustoportti on mielestäni lisännyt kunnan asukkaiden välistä kanssakäymistä.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Juustoportti palvelee mielestäni enemmän kuntamme ulkopuolisia asiakkaita.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Juustoportissa esiintyy iltaisin levottomuutta ja häiriökäyttäytymistä.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Juustoportti toimii tärkeänä infopisteenä kuntamme matkailijoille tarjoamille palveluille.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Juustoportin vaikutukset kuntamme kehitykseen ovat pääasiassa olleet myönteisiä	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Mitkä ovat mielestänne Juustoportin kaltaisen kauppakeskittymän tärkeimmät myönteiset vaikutukset kunnalle?</b>						
<b>Entä kielteiset vaikutukset?</b>						
<b>Vapaata tilaa tutkimuksen aihepiiriin liittyville terveisille, kommenteille tms.</b>						
<b>KIITOS VASTAUKSISTANNE!</b>						

### LIITE 3. KYSELYVÄITTÄMIEN TULOKSET

Väittämiä kanssa eri mieltä ja samaa mieltä olevien prosenttiosuus kaikista vastaajista.

	Samaa mieltä (%)	Eri mieltä (%)
<b>Liikenneasema/Kauppa keskittymä...</b>		
Helposti saavutettavissa henkilöautolla	93	2
Pitkät aukioloajat keskeinen osa saavutettavuutta	85	3
Selkeä positiivinen vaikutus kuntaimagoon	81	4
Vaikutukset kuntamme kehitykseen ovat pääasiassa olleet myönteisiä	81	4
Tärkeä rooli kuntamme kaupallisten palvelujen tarjonnassa	80	7
Merkittävä työllistävä vaikutus kunnassamme	73	8
Sopii maisemallisesti kuntamme rakennettuun ympäristöön	71	7
Tärkeä kokoontumis- ja tapaamispaikka kuntamme asukkaille	70	11
Liikenneasemat ovat tärkeitä kuntamme talouden kannalta	69	7
Helposti saavutettavissa kevyen liikenteen väylien kautta	65	20
Toimii tärkeä infopisteenä kuntamme matkailijoille tarjoamille palveluille	62	9
Palvelee enemmän kuntamme ulkopuolisia asiakkaita	53	15
Edistänyt uusien yritysten perustamista ja yrittäjyyttä kunnassamme	46	18
Lisännyt kunnan asukkaiden välistä kanssakäymistä	42	15
Helposti saavutettavissa julkisilla kulkuneuvoilla	35	32
Hyödyntää riittävästi paikallisten yritysten / yrittäjien tarjoamia tuotteita ja palveluja	35	18
Vaikuttanut kaupallisten palvelujen vähentymiseen kuntakeskuksesta	21	48
Pientänyt kotitaloutemme päivittäistavaratuotteiden hankintaan liittyviä kustannuksia	17	47
Kielteinen vaikutus kuntamme muiden yritysten liiketoimintaedellytyksille	10	58
Moni paikallinen yritys on joutunut lopettamaan toimintansa	9	58
Lisännyt merkittävästi liikenteen aiheuttamia päästöjä tai melua kunnassamme	8	53
Liikenneasemalla esiintyy iltaisin levottomuutta ja häiriökäyttäytymistä	5	64

**LIITE 4. HAASTATTELUKÄYNNIT TUTKIMUSPAIKKAKUNNILLA**

- Liikenneaseman vaikutukset kunnan kaupallisten palveluiden tarjontaan
- Liikenneaseman vaikutukset kuntaan ja kunnan päätöksentekoon, kuntalaisiin ja muihin yrityksiin
  - Verotulot
  - Kuntaimago
  - Maisema
  - Liikkuminen
  - Ostoskäyttäytyminen
  - Kilpailuasetelma
  - Ym.
  
- Liikenneaseman vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen
- Liikenneaseman saapuminen kuntaan ja sijainti
- Paikallisuuden hyödyntäminen liikenneasemalla
- Liikenneaseman vaikutukset yhteisöllisyyteen