

Kaupunkirakenteen vaikutus pikaruokaketjujen sijaintiratkaisuihin Turun alueella

Tapaustutkimus: McDonald's

Maantiede

LuK-tutkielma

Laajuus: 6 op

Mats Steffen

28.4.2026

Turku

LuK-tutkielma

Pääaine: Maantiede

Tekijä: Mats Steffen

Otsikko: Kaupunkirakenteen vaikutus pikaruokaketjujen sijaintiratkaisuihin Turun alueella, Tapaustutkimus: McDonald's

Ohjaaja: Harri Tolvanen

Sivumäärä: 46 sivua + liite 1 sivu

Päivämäärä: 28.4.2026

Tässä tutkielmassa tarkastelen pikaruokaravintoloiden sijaintia Turun alueella. Tavoitteena on selvittää, miten ravintolat sijoittuvat suhteessa kaupunkirakenteeseen ja liikenneyhteyksiin sekä mitkä tekijät tätä selittävät. Tarkastelu keskittyy McDonald's-ketjun ravintoloihin Turun, Raision ja Kaarinan alueilla. Tutkimuksessa hyödynnän paikkatietoaineistoja ja -menetelmiä sekä haastatteluaineistoa. Paikkatietoanalyysissä tarkastelen ravintoloiden lähiympäristöä tieverkon, joukkoliikenteen ja kaupunkirakenteen näkökulmista bufferianalyysin avulla. Haastatteluaineisto täydentää tätä tuomalla esiin, mitä sijaintipäätöksiä käytännössä tehdään.

Tutkimuksen tulokset osoittavat, että pikaruokaravintolat sijoittuvat pääosin sinne, missä liikenne on vilkasta ja liikenneyhteydet parhaita. Tutkimuksessa korostuu autoliikenteen merkitys, mutta myös joukkoliikenne tukee saavutettavuutta joissakin kohteissa. Ravintoloiden sijainti ei rajoitu vaan yhdenlaiseen ympäristöön, vaan ne asettuvat erilaisiin kaupunkirakenteen osiin. Sijainneilla on samankaltaisuuksia vilkkaassa toiminnassa ja palvelujen keskittymisessä. Haastattelun perusteella sijaintiin vaikuttaa kokonaisuus, jossa korostuvat sekä saavutettavuus että alueen toiminnallinen profiili.

Tulosten mukaan pikaruokaravintoloiden sijaintia ei selitä yksi tekijä, vaan se muodostuu useiden tekijöiden yhteisvaikutuksesta. Sijainti liittyy vahvasti arjen liikkumiseen ja kaupunkirakenteeseen. Ravintolat hakeutuvat olemassa olevien asiakasvirtojen lähelle ja paikkoihin, joissa asiointi on helppoa ja nopeaa.

Avainsanat: pikaruokaravintolat, sijaintimaantiede, saavutettavuus, kaupunkirakenne, paikkatietoanalyysi, Turun kaupunkiseutu

Sisällysluettelo

1	Johdanto	5
2	Tutkimuksen tausta ja teoreettinen viitekehys	6
2.1	Sijaintimaantiede ja palveluiden sijoittuminen	6
2.2	Kaupunkirakenne, liikenneyhteydet ja kaupalliset keskittymät	7
2.3	Pikaruokaravintolat osana kaupunkien palvelurakennetta	8
2.4	Tutkimusalue	9
3	Aineistot ja menetelmät	11
3.1	Aineistot	11
3.1.1	Paikkatietoaineistot	11
3.1.2	Haastatteluaineisto	12
3.2	Menetelmät	13
3.2.1	Saavutettavuus – Autoliikenne	13
3.2.2	Saavutettavuus – Julkinen liikenne	15
3.2.3	Kaupunkirakenne	16
3.2.4	Haastattelun analyysi	19
4	Tulokset	20
4.1	Ravintoloiden sijainnit Turun kaupunkiseudulla	20
4.2	Ravintoloiden sijaintiympäristöt	20
4.2.1	Raisio	20
4.2.2	Impivaara	22
4.2.3	Sata	24
4.2.4	Skanssi	27
4.2.5	Kaarina	29
4.2.6	Yhteenveto	31
4.3	Haastattelun tulokset	32
4.3.1	Ravintoloiden sijaintiin vaikuttavat tekijät	32
4.3.2	Saavutettavuus ja liikennevirrat	33
4.3.3	Kaupalliset keskittymät ja kaupunkirakenne	33
4.3.4	Paikkatiedon ja analyysien käyttö sijaintipäätöksissä	33
5	Keskustelu	34

5.1	Pikaruokaravintoloiden sijainti Turun kaupunkiseudulla	34
5.1.1	Sijainti suhteessa liikenneverkkoon, saavutettavuuteen ja joukkoliikenteeseen	34
5.1.2	Sijainti suhteessa kaupunkirakenteeseen ja palveluympäristöihin	37
5.2	Tutkimuksen epävarmuustekijät ja jatkotutkimusmahdollisuudet	40
6	Johtopäätökset	43
	Kiitokset	44
	Lähteet	45
	Liitteet	47
	Liite 1. Haastattelukysymykset	47

1 Johdanto

Palveluiden sijainti on tärkeä osa kaupunkien toimintaa. Kaupunkiseudulla palvelut eivät jakaudu tasaisesti, vaan ne keskittyvät tietyille alueille. Tämä näkyy siinä, että osa alueista tarjoaa runsaasti palveluita, kun taas toisaalla niitä on vähemmän. Ilmiöön vaikuttaa se, miten ihmiset liikkuvat ja missä kysyntää syntyy (Brown 1993). Tämän vuoksi palveluverkkoa voidaan tarkastella tilallisesti, eli sen kautta, mihin palvelut sijoittuvat ja millaisiin ympäristöihin ne kytkeytyvät (Fischer 2015). Pikaruokaravintolat ovat selkeä esimerkki tällaisesta palvelusta. Niistä on tullut tärkeä osa kaupunkien palveluverkkoa ja niiden toiminta liittyy usein nopeaan arjen asiointiin (Fraser ym. 2010). Siksi pikaruokaravintolat sijoittuvat usein liikenteellisesti tärkeisiin paikkoihin sekä kaupallisiin keskittymiin.

Tässä tutkimuksessa tarkastellaan pikaruokaravintoloiden sijaintia Turun kaupunkiseudulla. Tutkimusalue rajautuu Turkuun, Raisioon ja Kaarinaan. Tarkastelu keskittyy tunnetun McDonald's-ketjun ravintoloihin, jota käytetään esimerkkinä sijaintiratkaisujen analysoinnissa. Tutkimuksessa hyödynnetään paikkatietoaineistoja ja -menetelmiä. Aineistona käytetään Digiroad-aineiston tieverkostoa sekä OpenStreetMap-pohjaista rakennus- ja maankäyttöaineistoa. Lisäksi hyödynnetään Digiroadin pysäkkiaineistoa julkisen liikenteen saavutettavuuden kuvaamiseen. Näiden avulla tarkastellaan ravintoloiden ympäristöä sekä liikenneyhteyksiä ja kaupunkirakennetta. Paikkatietoanalyysissä käytetään bufferointia, jonka avulla tarkastellaan ravintoloiden lähiympäristöä. Lisäksi tutkimuksessa hyödynnetään haastatteluaineistoa, joka tuo tarkempaa näkökulmaa sijaintipäätöksiin.

Tutkimuksen tavoitteena on ymmärtää, miten pikaruokaravintolat sijoittuvat Turun alueella ja mitkä tekijät tätä selittävät. Samalla tarkastellaan, miten sijainti liittyy laajempaan kaupunkirakenteeseen ja arjen liikkumiseen. Tutkimuskysymykset ovat seuraavat:

1. Miten pikaruokaravintolat sijoittuvat suhteessa kaupunkirakenteeseen ja liikenneyhteyksiin Turun kaupunkiseudulla?
2. Mitkä tekijät selittävät pikaruokaravintoloiden sijaintia Turun alueella?

2 Tutkimuksen tausta ja teoreettinen viitekehys

2.1 Sijaintimaantiede ja palveluiden sijoittuminen

Sijaintimaantiede tarkastelee sitä, miksi palvelut ja yritykset sijoittuvat tietyille alueille. Sen ajatus on, että sijainti ei ole sattumanvarainen, vaan siihen vaikuttavat useat eri tekijät, kuten kysyntä ja ihmisten liikkuminen. Tämä tilallinen näkökulma (engl. spatial perspective) korostaa, että palveluita tulisi tarkastella niiden välisten suhteiden ja sijainnin kautta (Fischer 2015). Tämä tarkoittaa sitä, että yksittäistä kohdetta ei voi ymmärtää ilman sen ympäristöä.

Palveluiden sijoittumista on tutkittu pitkään, erityisesti vähittäiskaupan piireissä. Brown (1993) kokoaa yhteen tärkeitä näkökulmia, joissa korostuu erityisesti kysynnän ja kuljetuskustannusten merkitys. Palvelut sijoittuvat usein alueille, joilla on riittävästi asiakkaita ja joissa palvelun kustannukset ovat mahdollisimman matalia. Näistä syntyy markkina-alue, eli alue, jolta palvelu saa asiakkaansa. Tämä alue muuttuu aktiivisesti ihmisten liikkumisen mukaan. Asiointia voidaan kuitenkin myös kuvata todennäköisyytenä. Mitä helpompi paikka on saavuttaa ja mitä houkuttelevampi palvelu on, sitä todennäköisemmin siellä asioidaan (Brown 1993). Sama ajatus esiintyy myös Huffin mallissa (Huff 1963). Mallin mukaan kuluttajan todennäköisyys asioida tietyssä kohteessa riippuu juuri sen etäisyydestä ja vetovoimasta. Vetovoimaan voi vaikuttaa esimerkiksi se, kuinka suuri tai näkyvä kyseinen palvelu on. Saavutettavuus liittyykin juuri yleensä siihen, kuinka nopeasti ja helposti kyseiseen palveluun pääsee. Huffin malli on ollut tärkeä osa vähittäiskaupan sijaintitutkimuksessa, ja sitä hyödynnetään edelleen geomarkkinoinnissa ja muissa analyyseissä (Baviera-Puig ym. 2016).

Palveluiden sijoittumista voidaan tarkastella myös muiden klassisten sijaintiteorioiden kautta. Yksi tunnetuimmista malleista on Walter Christallerin 1930-luvulla kehittämä ”Central Place Theory”. Tämän teorian mukaan palvelut järjestäytyvät eri kokoisiin keskuksiin (Baskin 1966). Suuremmat keskuksat tarjoavat harvemmin käytettyjä palveluita ja pienemmät keskuksat useammin käytettyjä palveluita. Useammin käytettyihin palveluihin kuuluvat esimerkiksi päivittäistavarakaupat tai pikaruokaravintolat. Nämä sijoittuvat tiheämmin, koska niiden kysyntä ja asiointitarve on suurempi.

Hotelling's Law on toinen klassinen taloustieteellinen malli, jota voidaan myös käyttää sijainnin tarkastelussa kilpailun näkökulmasta. Tämä malli kuvaa siis tilannetta, jossa yritykset pyrkivät sijoittumaan lähelle toisiaan maksimoidakseen asiakasvirrat (Hotelling 1929). Tämän takia samankaltaiset palvelut sijoittuvat usein samoille alueille, mikä lisää kilpailua ja kasvattaa alueen vetovoimaa.

Kuten edellä todettiin, on saavutettavuus tärkeä tekijä palveluiden sijainnissa. On tärkeä kuitenkin muistaa, ettei se vain tarkoita etäisyyttä, vaan myös kuinka helposti paikkaan pääsee. Fischerin (2015) mukaan saavutettavuus syntyy useiden tekijöiden seurauksena. Siksi pelkkä karttaetäisyys ei vielä kerro, kuinka saavutettava jokin paikka todellisuudessa on. Samaa näkökulmaa käytetään myös sijaintisuunnittelussa. Geomarketingissa tarkastellaan saavutettavuuden lisäksi myös väestöä ja muita paikallisia tekijöitä. Näin voidaan arvioida, missä toiminta on kannattavaa (Baviera-Puig ym. 2016). Myös paikkatiedon hyödyntäminen on lisännyt mahdollisuuksia tarkastella sijaintia useiden tekijöiden kautta. Gordon (2017) kertoo, että eri aineistojen yhdistäminen paikkatieto-ohjelmissa mahdollistaa sijaintiin vaikuttavien tekijöiden analysointia yhtenä kokonaisuutena.

Myös tuoreempi tutkimus tukee ajatusta siitä, ettei sijaintia voi selittää vain yhdellä tekijällä. Verhetsel ja kollegat (2017) kertovat, että palvelut muodostavat alueellisia verkostoja, joiden kautta eri keskuksset yhdistyvät toisiinsa. Tällaisessa rakenteessa asiointi ei siis kohdistu vain yhteen paikkaan, vaan jakautuu useiden paikkojen välille. Tudor (2025) huomauttaa, että etenkin Saksassa palvelun sijaintivalinta on strategisesti tärkeä.

2.2 Kaupunkirakenne, liikenneyhteydet ja kaupalliset keskittymät

Kaupunkirakenne kuvaa sitä, miten kaupungin eri toiminnot sijoittuvat ja liittyvät toisiinsa. Kaupunkeja on pitkään kuvattu yksikeskuksisena, mutta tämä ei kuitenkaan kuvaa hyvin nykyaikaista kaupunkiseutua. Nykyään rakenne on usein monikeskuksinen, jolloin toiminta jakautuu moneen eri keskukseseen (Luo ym. 2025). Luon ja kollegoiden (2025) tutkimuksessa havaitaan, että kaupunkirakenne muodostuu useista keskittymistä eikä vain yhdestä selkeästä keskuksesta. Nämä keskuksset eivät

kuitenkaan ole kokonaan irrallisia, vaan muodostavat yhdessä laajemman kokonaisuuden.

Liikenneyhteydet vaikuttavat myös siihen, miten kaupungin eri alueet yhdistyvät toisiinsa ja kuinka sujuvasti liikkuminen niiden välillä onnistuu. Luo ja kollegoiden (2025) tutkimuksessa kerrotaan myös, että erityisesti vilkkaat liikenneväylät ja solmukohtat yhdistävät eri osia kaupunkia. Näiden kautta syntyy liikenneverkko, jonka varaan kaupunkirakenne rakentuu. Palvelut sijoittavat usein juuri näiden liikenneyhteyksien ympärille.

Kaupalliset keskittymät ovat tärkeä osa kaupunkirakennetta. Niitä muodostuu alueille, joilla erilaiset toiminnot sijoittuvat samaan paikkaan. Piovani ja kollegat (2017) osoittavat, että tällaiset keskittymät liittyvät usein kaupunkien verkostorakenteeseen ja erityisesti siihen kuuluvaan tieverkkoon. Tutkimuksessa havaitaan myös, että keskittymät voivat kasvaa ajan myötä, kun alueelle alkaa kasaantua yhä enemmän palveluja ja toimintoja (Piovani ym. 2017). Palveluiden sijoittuminen yhdistyy vahvasti myös kaupunkien verkostorakenteeseen ja erityisesti tieverkkoon. Tieverkko ohjaa sitä, mihin toimintoja kasautuu. Tämän takia alueille muodostuu edellä mainittuja keskittymiä, joissa palvelut sijaitsevat lähekkäin ja tukevat toistensa toimintaa.

Kaupunkirakenteessa eri alueilla on erilaisia rooleja. Luo ja kollegat (2025) kertovat myös, että kaupunkiseudut muodostuvat useista keskuksista, jotka eivät ole samanlaisia. Tämä tarkoittaa sitä, että alueille sijoittuu erilaisia toimintoja. Keskusta-alueille sijoittuu usein paljon palveluita ja hallintoa, kun taas muilla alueilla on enemmän kaupallista ja teollista toimintaa.

2.3 Pikaruokaravintolat osana kaupunkien palvelurakennetta

Pikaruokaravintolat ovat vakiintunut osa kaupunkien arkea. Ne eivät kuitenkaan ole vain yksittäisiä ravintoloita, vaan ovat usein osa laajempaa ketjurakennetta. Chenoy'n (2017) mukaan pikaruokaketjujen toiminta perustuu standardoituun palveluprosessiin, jossa palvelun eri työvaiheet on määritelty tarkasti. Tämän takia on toiminta ennakoitavaa ja mahdollistaa suuren asiakasmäärän nopean palvelemisen. Samalla ovat konsepti ja brändi helposti tunnistettavissa ja toistettavissa paikasta toiseen. Tämä palvelun

standardointi tuottaa myös melko samanlaisen asiakaskokemuksen, joka voidaan toistaa eri toimipisteissä (Chenoy 2017).

Pikaruokaravintolan sijoittumista voidaan tutkia myös kulutuskäyttäytymisen kannalta. Pikaruokapalveluita käytetään useasti osana arjen muuta asiointia ja liikkumista. Tämä korostuu myös Fraserin ja kollegoiden (2010) tutkimuksessa, että palveluiden käyttö kytkeytyy usein juuri työ- ja ostosmatkoihin. Tämän vuoksi pikaruokaravintoloiden käyttö ei perustu pelkästään paikalliseen kysyntään, vaan myös ohikulkijoihin ja muihin liikkuviin asiakasryhmiin. Myös Brown (1993) huomaa tämän, jonka mukaan kuluttajien asiointi ei kohdistu yleensä vain yhteen paikkaan, vaan samaan asiointikertaan voi sisältyä useita eri kohteita.

Pikaruokaravintoloiden sijaintiin vaikuttaa myös se, että asiointiin pitää olla nopeaa ja sujuvaa. Autokaistalliset ravintolat tarvitsevat paljon tilaa ja hyvät liikenneyhteydet, minkä vuoksi ne sijoittuvat usein keskustojen ulkopuolelle tai vilkkaiden teiden varrelle. Tätä voidaan kuvata myös Verhetselin ja kollegoiden (2022) tutkimuksen run shopping -logiikalla, jossa asiointi perustuu nopeuteen ja helppouteen.

Talousmaantieteellisestä näkökulmasta pikaruokaravintolat muistuttavat muuta vähittäiskauppaa, sillä niiden toiminta perustuu myös ketjumalliin. Bhardwaj (2014) korostaa myös franchising-mallin merkitystä, jossa ketju ohjaa toimintaa, mutta yksittäiset toimipisteet voivat olla paikallisten yrittäjien hallinnassa. Tämä mahdollistaa ketjun konseptin laajentamisen samalla kun sen voi sopeuttaa paikallisiin olosuhteisiin. Pikaruokaravintolat muodostavat tämän takia tiheän ja toistuvan osan palveluverkkoa.

2.4 Tutkimusalue

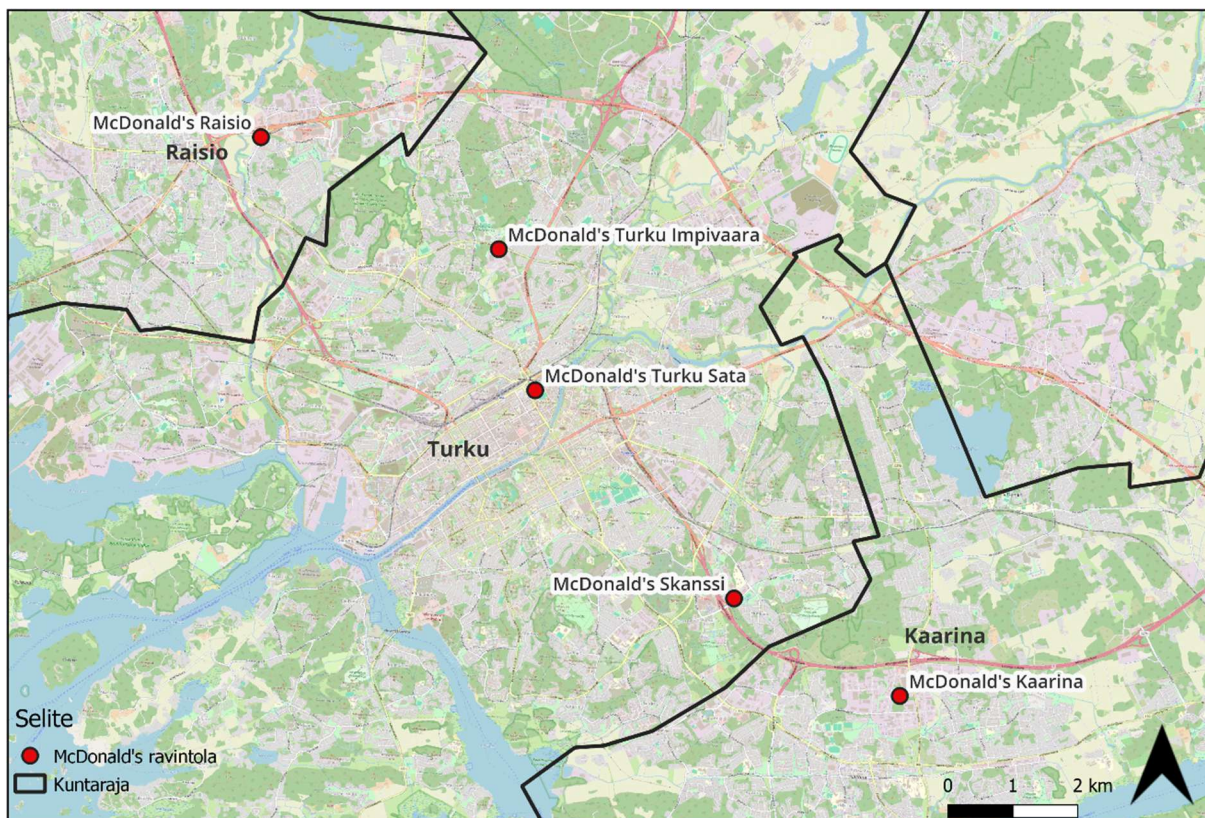
Tutkimusalueena toimii Turun kaupunkiseutu, joka rajautuu Turun, Raision ja Kaarinan kuntien alueille. Alue on rajattu Maanmittauslaitoksen kuntaraja-aineiston mukaisesti. Turun kaupunkiseudun sisäinen rakenne on hyvin monimuotoinen. Tutkimusalueella esiintyy tiivistä kaupunkimaista rakennetta sekä liikenneväylien ympärille sijoittuvaa palvelutoimintaa.

Varsinainen tutkimusalue rajataan kuitenkin analyysin tarpeiden mukaisesti. Tarkastelu ei noudata suoraan hallinnollisia kuntarajoja, vaan mukautuu McDonald's-ravintoloiden

sijaintiin ja niiden lähiympäristöön. Tämän vuoksi kartta-aineistoissa näkyy vain ne osat tutkimusalueen kunnista, joilla on merkitystä tutkimuksen kannalta (kuva 1).

Esimerkiksi kuntarajojen läheisyydessä sijaitsevat ravintolat ovat osana laajempaa kaupunkiseudullista rakennetta, eikä niitä tarkastella erillisinä yksikköinä oman kuntansa sisällä. Tällainen rajaus auttaa kohdistamaan analyysin nimenomaan palvelusijaintien ja kaupunkirakenteen väliseen suhteeseen ilman, että mukaan otetaan tutkimuksen kannalta tarpeettomia alueita.

Turun kaupunkiseudulle on ominaista vahva autoliikenteeseen tukeutuva rakenne, mutta samalla alueella toimii myös kattava joukkoliikenteen linja-autoverkosto. Pääliikenneväylien ja kaupallisten keskittymien sijoittuminen luo selkeitä saavutettavuuden vyöhykkeitä. Näiden piirteiden vuoksi tutkimusalue tarjoaa hyvän lähtökohdan McDonald's-ketjun pikaruokaravintoloiden sijaintien tarkasteluun suhteessa liikenneverkkoon ja kaupunkirakenteeseen.



Kuva 1. Tutkimusalue

3 Aineistot ja menetelmät

3.1 Aineistot

3.1.1 Paikkatietoaineistot

Tutkimuksessa hyödynnetään useita paikkatietoaineistoja, joiden avulla tarkastellaan McDonald's-ravintoloiden sijaintia suhteessa saavutettavuuteen sekä kaupunkirakenteeseen Turun kaupunkiseudulla (taulukko 1). Aineistojen käsittely ja kartta-analysit on toteutettu QGIS-ohjelmistolla. Käytetty ohjelmistoversio on QGIS 3.28.11 Long Term Release Firenze. Tutkimuksessa käytetty koordinaattijärjestelmä on ETRS-TM35FIN, joka soveltuu alueelliseen paikkatietoanalyysiin Suomessa.

Taulukko 1. Tutkimuksen paikkatietoaineistot

Aineiston nimi	Tuottaja	Sisältö	Vuosi
Kuntarajat	Maanmittauslaitos	Tutkimusalueen kuntarajat	2026
McDonald's ravintolat	Mats Steffen	Ravintoloiden sijainnit	2026
QuickOSM – Urban	OpenStreetMap	Rakennus- ja maankäyttö	2026
Digiroad	Väylävirasto	Suomen tieverkko	2025
Digiroad - pysäkkiaineisto	Väylävirasto	Joukkoliikenteen pysäkit	2025

McDonald's-ravintoloiden sijaintiaineisto koostuu yhdestä pisteaineistosta. Aineisto sisältää tutkimusalueella toiminnassa olevat ravintolat. Sijainnit on koottu McDonald's-nettisivuilla olevien osoitetietojen, sekä Google Mapsin avulla. Nämä digitoitiin manuaalisesti QGIS-ohjelmistolla.

Liikenneverkkoa kuvaavana aineistona käytetään Väyläviraston Digiroad-aineistoa vuodelta 2025. Aineisto kattaa koko Suomen tie- ja katuverkon ja sisältää yksityiskohtaista tietoa väylien luokituksista ja ominaisuuksista. Tutkimuksessa Digiroad-aineisto on rajattu tutkimusalueen mukaan Turun, Raision ja Kaarinan kuntien alueelle. Lisäksi aineistosta on valittu mukaan vain merkittävimmät väylät, joiden avulla tutkitaan alueellista liikkumista. Näihin kuuluvat valtatie, kantatiet ja seututiet, jotka vastaavat Digiroad-aineiston toiminnallisia luokkia 1–3. Rajaus toteutettiin QGISin *filter*-toiminnolla suodattamalla mukaan kyseiset toiminnalliset luokat sekä

tutkimusalueeseen kuuluvat kuntakoodit. Rajauksen tarkoituksena on keskittyä niihin väyliin, jotka ovat merkittäviä autoliikenteen kannalta.

Joukkoliikenteen saavutettavuutta tarkastellaan Digiroad-aineistoon sisältyvän pysäkkiaineiston avulla. Aineisto on pistemuotoinen ja kuvaa linja-autopysäkkien sijaintia tutkimusalueella. Bussiliikenne muodostaa Turun kaupunkiseudun joukkoliikenteen, minkä vuoksi pysäkkiaineisto soveltuu hyvin saavutettavuuden tarkasteluun. Myös tämä aineisto suodatettiin QGISin *filter*-toiminnolla kuntakoodien avulla, jotta analyysiin kuuluisi ainoastaan Turun, Raision ja Kaarinan alueella sijaitsevat pysäkit.

Kaupunkirakennetta kuvaavana aineistona käytetään OpenStreetMap-aineistoon perustuvaa rakennus- ja maankäyttöaineistoa. Aineisto on ladattu QGIS-ohjelmistoon QuickOSM-lisäosasta Urban-nimisellä preset-valinnalla. Aineisto sisältää polygonimuotoista tietoa rakennuksista ja niiden käyttötarkoituksista. Myös tämä aineisto on rajattu tutkimusalueelle. Aineiston avulla voidaan hahmottaa, millaisiin rakenteellisiin ympäristöihin McDonald's-ravintolat sijoittuvat.

Karttaesityksissä hyödynnetään lisäksi myös Maanmittauslaitoksen kuntajakoa vuodelta 2026. Kuntaraja-aineistoa käytetään karttojen luettavuuden parantamiseen, eikä ole varsinaisesti analyysin kohteena. Karttojen taustakarttana käytetään QGIS-ohjelmiston Esri Light Gray- ja OpenStreetMap -peruskarttaa, jotka tarjoavat selkeän pohjan paikkatietoaineistojen esittämiselle.

3.1.2 Haastatteluaineisto

Tutkimuksessa hyödynnetään myös asiantuntijahaastattelua täydentävänä aineistona. Haastattelun tarkoituksena on tuoda lisätietoa McDonald's ravintoloiden sijaintien suunnitteluun ja toteuttamiseen liittyvästä työstä. Haastattelu tukee paikkatietoaineistojen tulkintaa ja auttaa tarkentamaan, mitä sijaintivalintaan liittyviä tekijöitä pidetään tärkeinä.

Haastatteluun osallistuivat kaksi Food Folk Suomi Oy:n asiantuntijaa. Lauri Kylmälä toimii hankekehityspäällikkönä, jonka tehtäviin kuuluu ketjun verkoston laajentumiseen liittyvä työ sekä uusien sijaintien etsiminen. Ville Järvinen toimii puolestaan

rakennuttajapäällikkönä, jonka työtehtäviin kuuluu ravintolakohteiden rakennuttaminen ja eri kunnostushankkeiden koordinointi.

Haastattelu toteutettiin yhteishaastatteluna Microsoft Teams-yhteydellä, joka kesti noin tunnin. Haastattelu oli puolistrukturoitu, jossa edettiin ennalta laaditun kysymysrungon mukaisesti. Haastattelussa oli kymmenen kysymystä, jotka toimitettiin haastateltaville etukäteen. Tämä tuki haastateltavien valmistautumista puhumaan asioista, joista voi keskustella avoimen tutkielman puitteissa. Myös haastatteluhaun aikana painotettiin, että tutkielma on julkinen ja että siinä ei paljasteta liikesalaisuuksia. Sovimme haastateltavien kanssa, että pidämme vastaukset yleisellä tasolla, ja että aineistoa käytetään tutkimuksen täydentävänä osana. Haastattelu tallennettiin Teamsiin haastateltavien suostumuksella. Haastattelun tarkoitus käytiin läpi ennen varsinaisen haastatteluosuuden alkua.

3.2 Menetelmät

3.2.1 Saavutettavuus – Autoliikenne

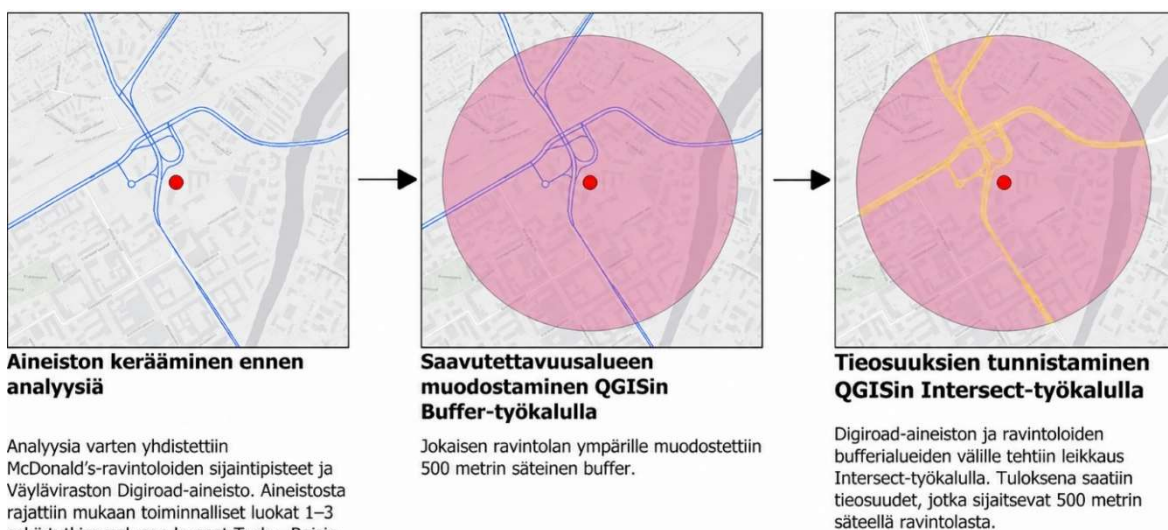
Autoliikenteen saavutettavuutta tarkastellaan analysoimalla, kuinka paljon alueellisesti merkittäviä väyliä sijoittuu McDonald's-ravintoloiden välittömään läheisyyteen.

Tarkasteluun käytetään esikäsittelyvaiheessa rajattua Väyläviraston Digiroad -aineistoa vuodelta 2025. Näin analyysi kohdistuu valtateihin, kantateihin ja seututeihin Turun, Raision ja Kaarinan alueella. Rajaus perustuu oletukseen, että juuri nämä väylät välittävät suurimman osan autoliikenteestä.

Saavutettavuuden analysoimiseksi muodostettiin jokaisen ravintolan ympärille 500 metrin säteinen buffer QGISin *buffer* -työkalulla. Bufferit luotiin ravintolapistetason perusteella siten, että jokaiselle ravintolalle muodostui oma erillinen vaikutusalue. *Dissolve*-toimintoa ei käytetty, jotta ravintolakohtainen tarkastelu säilyi mahdollisena. Bufferianalyysin jälkeen muodostettiin leikkaustaso Digiroad-aineiston ja ravintolakohtaisten bufferialueiden välille. Tämä tehtiin QGISin *intersect* -työkalulla. Leikkaus tuotti uuden viivamuotoisen aineiston, joka sisältää ainoastaan ne tieosuudet, jotka sijoittuvat 500 metrin säteelle ravintolasta.

Tieosuuksien pituuden laskemiseksi, luotiin *Field Calculator* -toiminnolla uusi kenttä leikkaustason attribuuttitaulukkoon. Pituus laskettiin lausekkeella $\$length$, joka tuottaa viivageometrian pituuden metreinä käytössä olevan koordinaattijärjestelmän mukaisesti. Näin saatiin yksittäinen pituusarvo jokaiselle bufferialueella sijaitsevalle tieosuudelle. Seuraavassa vaiheessa tieosuuksien kokonaispituudet laskettiin ravintolakohtaisesti ja toiminnallisen luokan mukaan. Tämä toteutettiin Processing Toolboxin *Statistics by categories* -työkalulla. *Category field* -kohtaan valittiin ravintolan tunniste sekä toiminnallinen luokka, ja *value field* -kohtaan valittiin aiemmin laskettu uusi pituussarake. Tuloksena saatiin taulukko, jossa esitetään kunkin ravintolan 500 metrin säteellä sijaitsevien toiminnallisten luokkien 1–3 teiden yhteenlaskettu pituus metreinä. Tämän avulla voidaan tarkastella, kuinka paljon liikenteellisesti merkittäviä väyliä sijoittuu ravintolan välittömään läheisyyteen ja miten tämä vaihtelee ravintoloiden välillä.

Analyysin logiikka perustuu siihen, että pääväylien määrä ja pituus ravintolan ympärille heijastavat sijainnin liikenteellistä tärkeyttä. Pääväylät toimivat autoliikenteen runkona ja välittävät sekä läpikulkuliikennettä että asiointiliikennettä. Mitä suurempi näiden väylien kokonaispituus sijoittuu 500 metrin säteelle ravintolasta, sitä vahvemmin sijainti kytkeytyy autoliikenteen runkoverkkoon. Analyysi tuottaa kuitenkin vain määrällisen indikaattorin autoliikenteen saavutettavuudesta. Se ei mittaa suoraan liikennemääriä, vaan tieverkon rakenteellista läsnäoloa ravintolan läheisyydessä. Tästä syystä tuloksia tulkitaan liikenteellisten mahdollisuuksien näkökulmasta. Työvaiheiden keskeiset vaiheet on esitetty kuvassa 2.



Analyysia varten yhdistettiin McDonald's-ravintoloiden sijaintipisteet ja Väyläviraston Digiroad-aineisto. Aineistosta rajattiin mukaan toiminnalliset luokat 1–3 sekä tutkimusalueen kunnat Turku, Raisio ja Kaarina.

Jokaisen ravintolan ympärille muodostettiin 500 metrin säteinen buffer.

Digiroad-aineiston ja ravintoloiden bufferialueiden välille tehtiin leikkaus Intersect-työkalulla. Tuloksena saatiin tieosuudet, jotka sijaitsevat 500 metrin säteellä ravintolasta.

Kuva 2. Autoliikenteen saavutettavuusanalyysin keskeiset työvaiheet

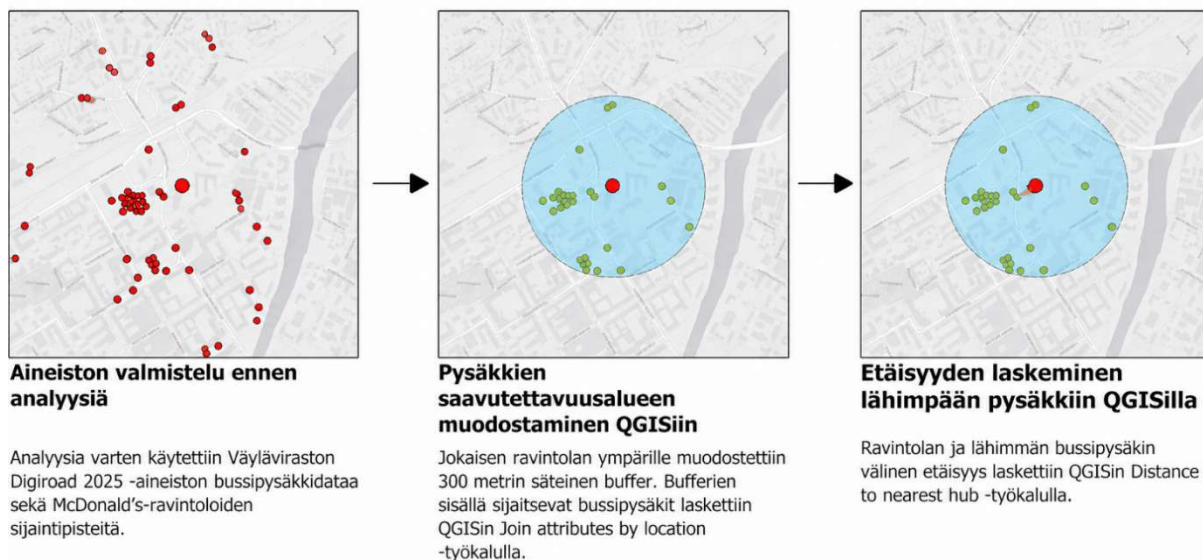
3.2.2 Saavutettavuus – Julkinen liikenne

Joukkoliikenteen saavutettavuutta tarkastellaan analysoimalla linja-autopysäkkien sijaintia suhteessa ravintoloihin. Tarkastellussa käytetään Väyläviraston Digiroad 2025 – aineiston pysäkkidataa, joka on pistemuotoinen ja kuvaa bussipysäkkien sijaintia tutkimusalueella. Aineisto rajattiin jälleen QGISin *filter*-toiminnolla Turun, Raision ja Kaarinan kuntakoodien perusteella siten, että analyysiin sisällytettiin ainoastaan tutkimusalueella sijaitsevat pysäkit. Saavutettavuutta tarkastellaan pysäkkien avulla kahdella eri tapaa. Ensimmäisenä tarkastellaan pysäkkien lukumäärää ravintolan välittömässä läheisyydessä. Toisena tarkastellaan etäisyyttä ravintolasta lähimpään bussipysäkkiin. Näin voidaan analysoida sekä joukkoliikennetarjonnan tiheyttä että ohikulkijan näkökulmasta merkityksellistä kävelyetäisyyttä.

Pysäkkien lukumäärän selvittämiseksi muodostettiin jokaisen ravintolan ympärille 300 metrin säteinen buffer QGISin *Buffer*-työkalulla. Etäisyys valittiin siten, että se vastaa realistista kävelyetäisyyttä arjen tilanteissa. Myös tässä luotiin bufferit ravintolapistetason perusteella ilman *dissolve*-toimintoa, jotta jokaiselle ravintolalle säilyisi oma analyysialue. Bufferialueiden sisällä sijaitsevat pysäkit laskettiin QGISin *Join attributes by location* -työkalulla. Bufferit toimivat *target layer* -tasona ja pysäkkiaineisto *join layer* -tasona. Geometriseksi ehdoksi valittiin *intersects*, jolloin mukaan laskettiin kaikki pysäkit, jotka sijoittuvat bufferin sisään tai leikkaavat sen. Tuloksena saatiin jokaiselle ravintolalle arvo, joka kertoo 300 metrin säteellä sijaitsevien bussipysäkkien lukumäärän.

Etäisyyttä ravintolasta lähimpään bussipysäkkiin tarkasteltiin *Distance to nearest hub* -työkalulla. Ravintolat valittiin *source layer* -tasoksi ja pysäkkiaineisto *hub layer* -tasoksi. Mittaustavaksi valittiin *line to hub*, jolloin työkalu tuotti sekä viivan ravintolan ja lähimmän pysäkin välille että etäisyyden metreinä attribuuttitaulukoon. Näin saatiin metriarvo, joka kuvaa lähimmän pysäkin linnuntie etäisyyttä ravintolasta.

Näiden analyysien avulla voidaan arvioida joukkoliikenteen saavutettavuutta kahdesta näkökulmasta. Pysäkkien lukumäärä 300 metrin säteellä kertoo pysäkkiverkon tiheydestä ravintolan läheisyydessä. Mitä useampi pysäkki sijoittuu kävelyetäisyydelle, sitä monipuolisempi joukkoliikennetarjonta alueella on. Lähimmän pysäkin etäisyys puolestaan kuvaa fyysistä saavutettavuutta yksittäisen matkustajan näkökulmasta. Ravintola, jonka läheisyydessä sijaitsee useita pysäkkejä ja jonka etäisyys lähimpään pysäkkiin on lyhyt, voidaan tulkita joukkoliikenteen näkökulmasta hyvin saavutettavaksi. On kuitenkin tärkeää huomioida, että analyysi ei sisällä tietoa esimerkiksi linjojen määristä tai matkustajamääristä, vaan kuvaavat ainoastaan joukkoliikenteen rakenteellista saavutettavuutta ja sen potentiaalia. Työvaiheiden keskeiset vaiheet on esitetty kuvassa 3.



Kuva 3. Joukkoliikenteen saavutettavuusanalyysin keskeiset työvaiheet

3.2.3 Kaupunkirakenne

Kaupunkirakenteellista kontekstia tarkastellaan analysoimalla ravintoloiden lähiympäristössä olevaa kaupunkirakennetta, eli minkälaiseen ympäristöön ravintola on rakennettu. Aineistona käytetään OpenStreetMap-pohjaista rakennus- ja maankäyttöaineistoa. Tämä ladattiin QGIS-ohjelmistoon QuickOSM-lisäosan Urban-preset-valinalla. Tämä aineisto sisältää rakennuspolygonia ja niihin liittyviä tietoja, kuten käyttötarkoituksia. Aineisto rajattiin latausvaiheessa tutkimusalueen mukaiseksi, jotta tarkastelu kohdistuisi samalle alueelle kuin saavutettavuusanalyysit.

Ravintolan lähiympäristön hahmottamiseksi, muodostettiin jokaisen ravintolan ympärille yhden kilometrin säteinen buffer QGISin *buffer*-työkalulla. Tämä etäisyys valittiin, koska se kuvaa tutkimuksen kannalta laadullisempaa aluetta, joka tuo kontekstuaalista sisältöä ravintolan toimintaympäristöön. Bufferit luotiin jälleen kerran ravintolapistetason perusteella. Seuraavaksi yhdistettiin rakennusaineisto ja ravintolakohtaiset bufferialueet *intersect*-työkalulla. Tämän tuloksena syntyi uusi polygonitaso, joka sisältää ainoastaan rakennukset yhden kilometrin säteelle ravintolasta.

Ennen lopullista luokittelua, siivottiin aineisto analyysikelpoiseksi. Attribuuttitaulukosta poistettiin jokaisen ravintolan kohdalta sellaiset kohteet, jotka eivät edusta pysyvää tai asiointiin liittyvää rakennettua ympäristöä. Tällaisia olivat muun muassa varastot, autotallit, sivurakennukset, puretut kohteet ja työmaat. Poistot tehtiin *Select by expression* -toiminnolla, jolla suodatettiin pois tutkimuksen kannalta merkitsemättömät luokat. Näin analyysi keskittyy rakennuksiin, joilla on aktiivinen käyttötarkoitus.

Jäljelle jääneet rakennukset luokitettiin uudelleen, jossa käyttötarkoitukset yhdistettiin uusiin pääluokkiin. Tämä selventää analyysia ja auttaa hahmottamaan rakennusten yleisen käyttötarkoituksen. Luokittelu toteutettiin *Field Calculator* -toiminnolla luomalla uusi sarake attribuuttitaulukkoon. Sarakkeen sisältö luokiteltiin ehtolausekkeiden avulla, joissa alkuperäiset käyttötarkoituseräluokitukset yhdistettiin laajemmiksi pääluokiksi. Lopulliset luokat ja niihin sisältyvät alkuperäiset käyttötarkoitukset on esitetty taulukossa 2.

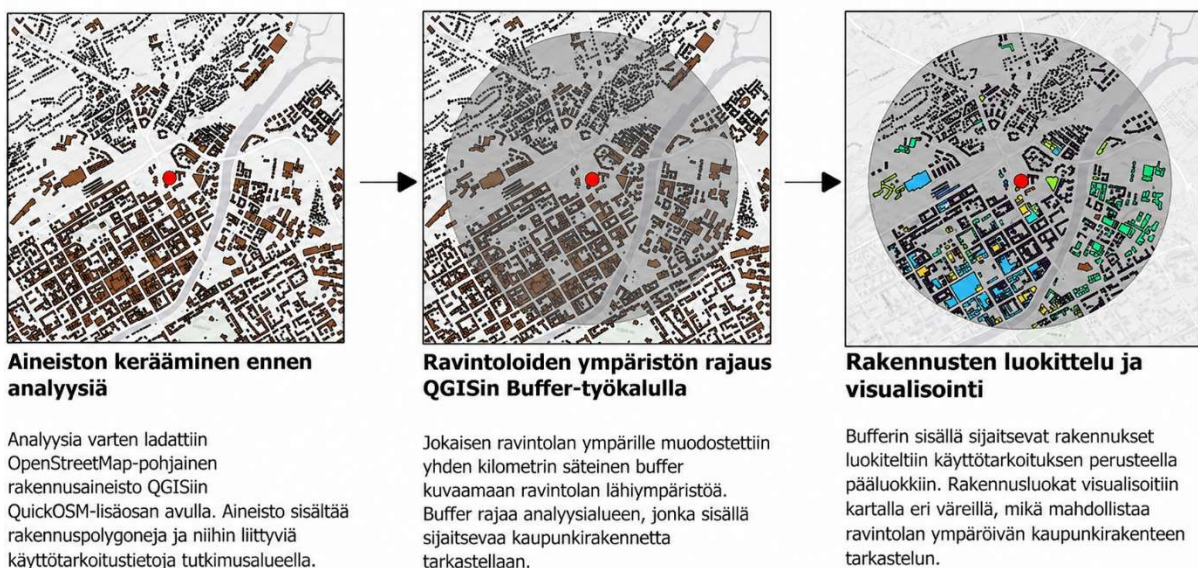
Taulukko 2. Alkuperäisten käyttötarkoituseräluokkien uudet rakennusluokat

Rakennusluokka	Sisältyvät käyttötarkoitukset
Uskonnolliset rakennukset	church, place_of_worship, monastery
Urheilu- ja kokoontumisrakennukset	stadium
Toimisto- ja hallintorakennukset	office, public
Teollisuusrakennukset	industrial
Opetusrakennukset	kindergarten, school, university
Liikerakennukset	commercial, retail, supermarket
Asuinrakennukset	apartments, house, residential
Liikenneyhteydet	train_station, bus_station

Luokittelun jälkeen visualisoitiin rakennusluokat *Symbology* -asetuksissa kategorisella esitystavalla. Värikoodaus mahdollistaa ravintolan ympäristön toiminnallisen rakenteen hahmottamisen kartalla. Tämä visuaalinen tarkastelu auttaa tulkitsemaan, onko ravintola sijoittunut esimerkiksi asuinvaltaiselle alueelle tai teollisuusalueelle.

Visuaalisen tarkastelun lisäksi laskettiin myös rakennusluokkien pinta-alat ravintolakohtaisesti. *Intersect*-tason attribuuttitaulukkoon lisättiin uusi kenttä *Field Calculator* -toiminnolla. Pinta-ala laskettiin *\$area* -lausekkeella, joka palauttaa polygonigeometrian pinta-alan neliömetreinä. Näin saatiin ensiksi jokaiselle yksittäiselle rakennukselle pinta-ala-arvo. Seuraavaksi rakennusluokkien pinta-alat koottiin ravintolakohtaisesti *Processing Toolboxin Statistics by categories* -työkalulla. *Category field* -kohtaan valittiin ravintolan tunniste sekä rakennusluokka, ja *value field* -kohtaan uusi pinta-ala-sarake. Tämän tuloksena saatiin jokaiselle ravintolalle tieto siitä, kuinka paljon eri rakennustyyppisiä sijoittuu yhden kilometrin säteelle neliömetreinä mitattuna.

Analyysiin tavoitteena on kuvata ja tarkastella ravintoloiden lähiympäristössä sijaitsevaa kaupunkirakennetta ja sen kontekstia. Rakennusluokkien pinta-alojen suhteet kertovat, minkälaiselle alueelle ravintola on pääosin sijoittunut. Yhden kilometrin säteellä tarkasteltu kaupunkirakenne kuvaa siis ympäröivän alueen toiminnallista luonnetta. Näin voidaan liittää kaupunkirakenne osaksi ravintolan sijaintien analyysiä. Työvaiheiden keskeiset vaiheet on esitetty kuvassa 4.



Kuva 4. Kaupunkirakenneanalyysin keskeiset työvaiheet

3.2.4 Haastattelun analyysi

Haastattelua käytetään tutkimuksessa täydentävänä aineistona paikkatietoanalyysien rinnalla. Sen tarkoituksena on tuoda tutkimukseen asiantuntijanäkökulmaa McDonald's -ravintoloiden sijaintivalintaan liittyvistä käytännöistä ja päätöksentekoprosesseista.

Haastattelu auttaa tarkentamaan, millaisia tekijöitä ravintoloiden sijainnin suunnittelussa huomioidaan ja miten nämä tekijät ovat verrattavissa paikkatietoaineistojen avulla tehtyihin havaintoihin.

Haastattelu toteutettiin puolistrukturoituna asiantuntijahaastatteluna. Puolistrukturoitu haastattelutapa tarkoittaa, että haastattelussa oli ennalta laadittu kysymysrunko, jonka mukaan edetään. On kuitenkin myös mahdollista esittää tarkentavia kysymyksiä, sekä syventää vastauksia tilanteen mukaan. Tämä haastattelutapa mahdollisti laadukkaiden vastausten saamisen, mutta myös yksityiskohtaisemman keskustelun ravintoloiden sijaintien suunnitteluun liittyvistä käytännöistä.

Haastattelu käytiin Microsoft Teams -alustalla, jossa käytettiin puhelun tallennetoimintoa haastattelun tallentamiseen. Lupa tallentamiseen kysyttiin haastattelun alussa haastateltavilta. Tämän jälkeen käsiteltiin tallennetta litteroimalla se tekstimuotoon analyysiä varten. Litterointi tehtiin selkeytettynä litterointina, jossa puhe muutettiin sujuvaksi tekstiksi. Litteroinnin aikana jätettiin pois myös muut keskustelun epäolennaiset osat, kuten esimerkiksi täytesanat tai tauot. Tavoitteena oli tuottaa selkeä kirjallinen aineisto, joka vastaa haastattelun sisältöä, mutta on helposti analysoitavassa muodossa.

4 Tulokset

4.1 Ravintoloiden sijainnit Turun kaupunkiseudulla

Turun kaupunkiseudun McDonald's ravintolat sijoittuvat useisiin eri alueisiin. Ravintolaverkosto kattaa Turun keskustan ja sitä ympäröivät kaupunginosat sekä naapurikuntien alueet, ulottuen keskustasta ulospäin suurimpaan osaan ilmansuunnista. Sijainnit seuraavat Turun seudun tärkeitä liikkumis- ja asiointivyöhykkeitä.

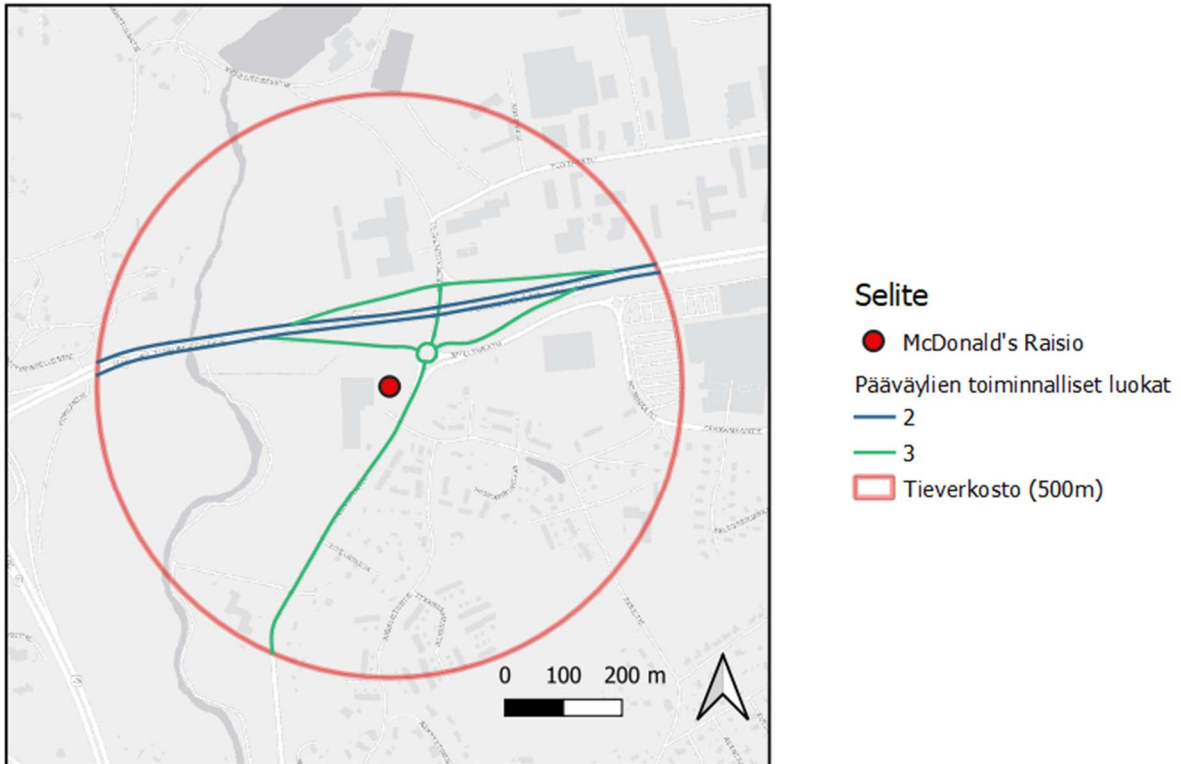
Turun ydinkeskustassa sijaitsee yksi ravintola, Turku Sata. Impivaaran ravintola sijaitsee Turun pohjoispuolella ja Skanssi itäpuolella. Kaupunkiseudun kaakkoisosassa sijaitsee Kaarinan ravintola ja länsipuolella Rasion ravintola. Tämä yleiskuva toimii lähtökohtana seuraavissa alaluvuissa esitettäville analyysien tuloksille, jossa analysoitiin ravintoloiden saavutettavuutta ja niiden lähiympäristöä.

4.2 Ravintoloiden sijaintiympäristöt

4.2.1 Raisio

Rasion McDonald's sijaitsee Turun kehätien varrella Rasion keskustan itäpuolella. Ravintola sijoittuu tieverkon liittymäalueelle lähelle Rasion kaupallista vyöhykettä sekä Myllyn kauppakeskusta. Sijainti kuuluu alueen vilkkaimpiin liikenneympäristöihin, sillä Turun kehätie toimii pääyhteytenä Turun, Rasion ja Naantalin välillä.

Autoliikenteen saavutettavuusanalyysin perusteella ravintolan 500 metrin säteellä sijaitsee merkittävä määrä Digiroad-aineiston toiminnallisten luokkien 2 ja 3 väyliä. Toiminnallisen luokan 2 väyliä sijaitsee alueella yhteensä noin 1 945 metriä. Toiminnallisen luokan 3 väyliä sijaitsee alueella noin 1 863 metriä. Toiminnallisen luokan 1 väyliä ei sijoitu tarkastelualueelle. Rasion ravintolan 500 metrin säteen väylät sijoittuvat siis pääosin Turun kehätien ja sen liittymäalueiden ympärille (kuva 5).



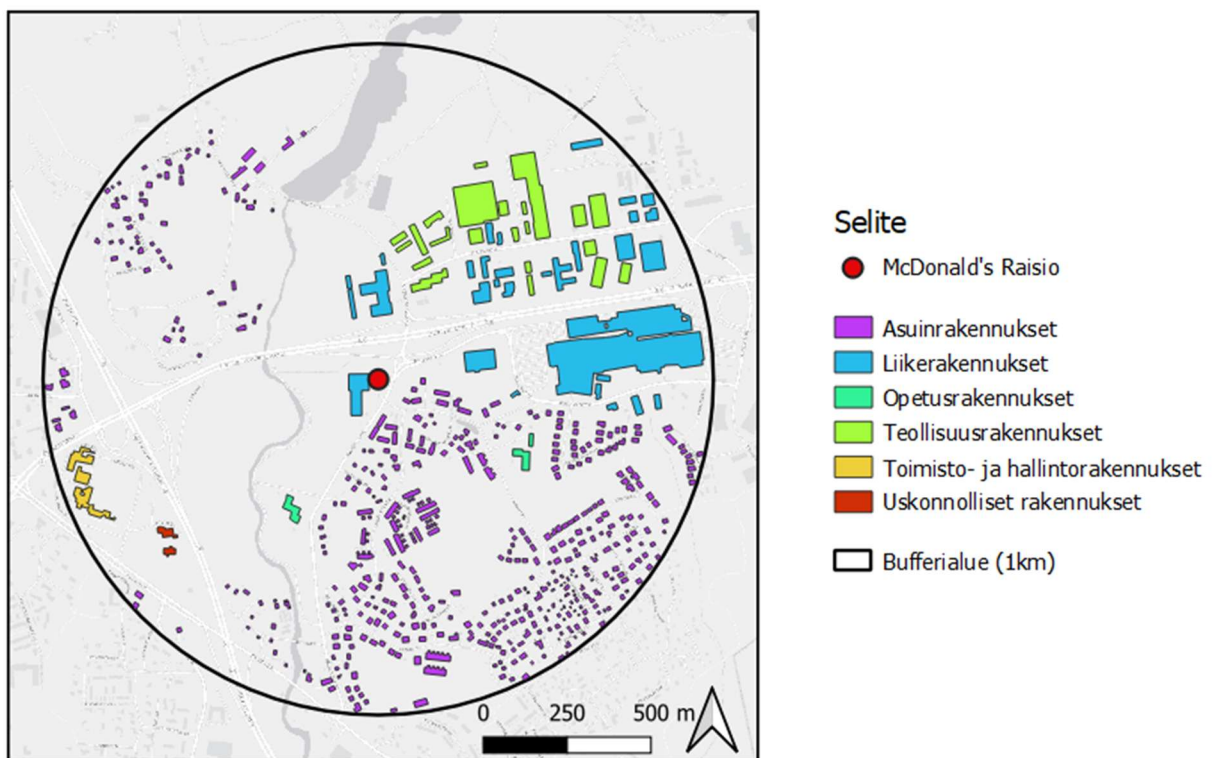
Kuva 5. McDonald's Raision autoliikenteen saavutettavuusanalyysin tulokset

Joukkoliikenteen saavutettavuusanalyysin osalta tulee ilmi, että ravintolan 300 metrin säteellä sijaitsee kolme bussipysäkkiä. Lähin pysäkki sijaitsee noin 130 metrin etäisyydellä ravintolasta. Pysäkit sijoittuvat myös pääosin liittymäalueille (kuva 6).



Kuva 6. McDonald's Raision joukkoliikenteen saavutettavuusanalyysin tulokset

Kaupunkirakenteen analyysi osoittaa, että ravintolan yhden kilometrin säteellä korostuvat Rasion liike- sekä teollisuusaluetta, että asuinalueita. Liikerakennusten yhteenlaskettu pinta-ala on noin 126 232m², joka on suurin rakennustyyppi sädealueella. Asuinrakennukset tulevat toiseksi pinta-alalla 96 373m². Kolmanneksi suurin rakennustyyppi on teollisuusrakennukset, joiden pinta-ala on yhteensä 56 316m². Alle 10 000m² pinta-alaan kuuluvat toimisto- ja hallintorakennukset (7 919m²), opetusrakennukset (4 372m²) ja uskonnolliset rakennukset (1 848m²). Liike- ja teollisuusrakennukset keskittyvät Turun kehätien varrelle, kun taas asuinrakennukset sijoittuvat laajemmalle alueelle ravintolan etelä- ja lounaispuolelle (kuva 7).



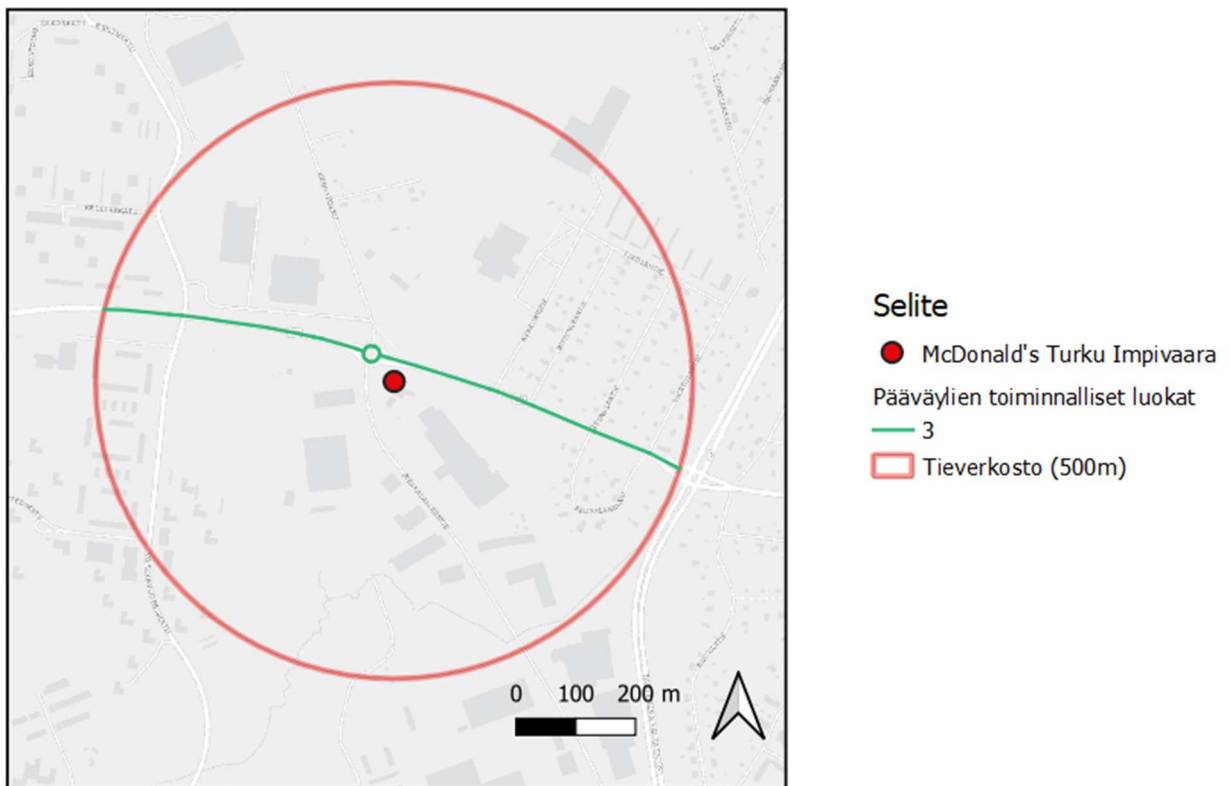
Kuva 7. McDonald's Rasion kaupunkirakenneanalyysin tulokset

4.2.2 Impivaara

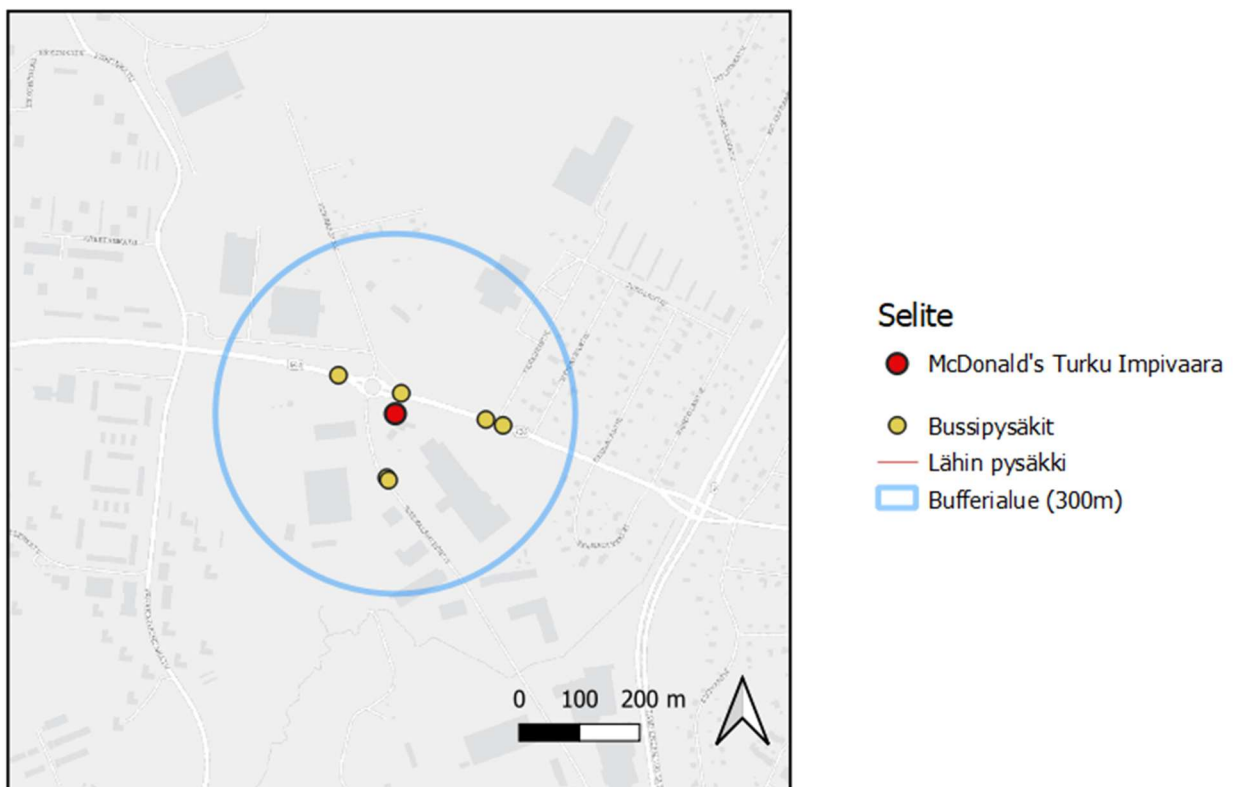
Impivaaran McDonald's sijaitsee Turun länsiosassa Tampereen valtatie vieressä lähellä Impivaaran liikuntakeskusta. Sijainti on Turun keskustasta koilliseen suuntautuvan pääväylän varrella, joka yhdistää keskustan Länsikeskuksen alueeseen ja pohjoisempana myös lentoasemaan.

Impivaaran ravintolan kohdalla autoliikenteen saavutettavuusanalyysi osoittaa, että ravintolan 500 metrin säteellä sijaitsee Digiroad-aineiston toiminnallisen luokan 3 väyliä

yhteensä noin 1 065 metriä. Muita toiminnallisten luokkien väyliä ei sijoitu 500 metrin säteelle. Pääväylä kulkee ravintolan välittömässä läheisyydessä ja muodostaa tärkeän liikenneakselin alueella (kuva 8).



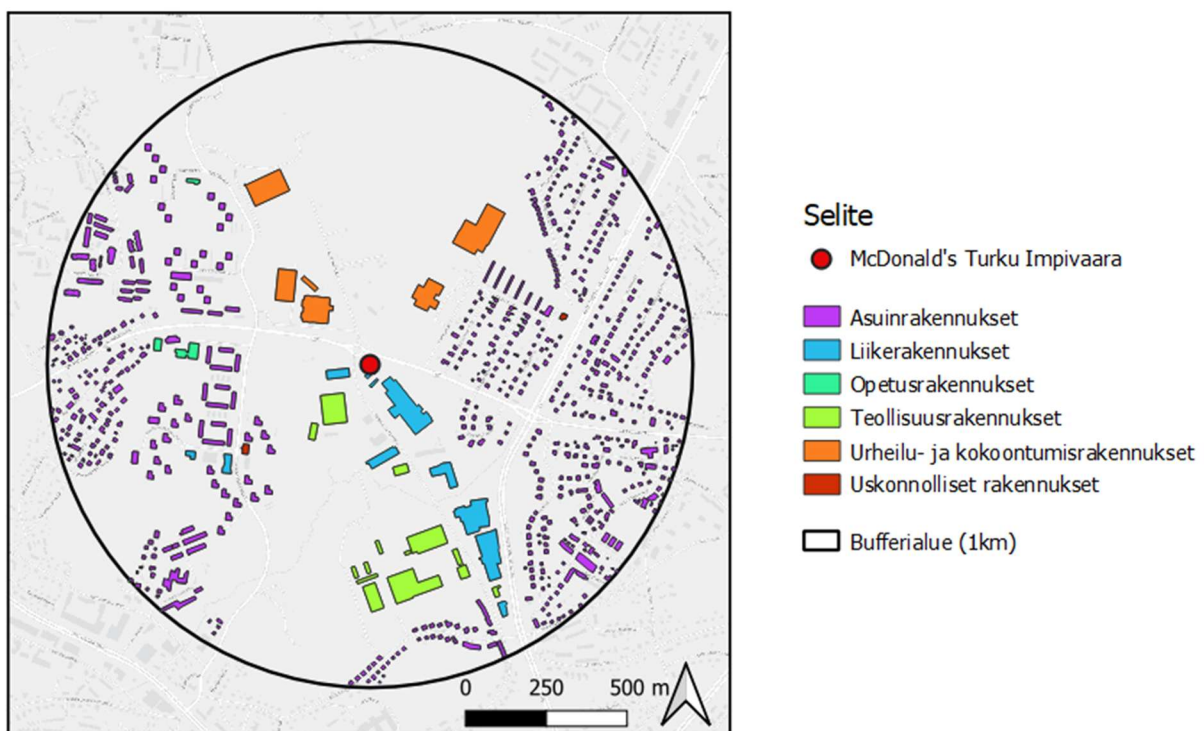
Kuva 8. McDonald's Turku Impivaaran autoliikenteen saavutettavuusanalyysin tulokset



Kuva 9. McDonald's Turku Impivaaran joukkoliikenteen saavutettavuusanalyysin tulokset

Joukkoliikenteen analyysi osoittaa tämän ravintolan 300 metrin säteellä sijaitsevan kuusi bussipysäkkiä. Lähin näistä sijaitsee noin 35 metrin etäisyydellä ravintolasta. Pysäkit sijoittuvat pääsääntöisesti pääväylän varrelle (kuva 9).

Impivaaran ravintolan ympärillä sijaitsevan kaupunkirakenteen analyysin tuloksena saatiin, että yhden kilometrin säteellä suurimman rakennuspinta-alan muodostavat asuinrakennukset (125 439m²). Urheilu- ja kokoontumisrakennuksia sijaitsee alueella noin 39 253m². Liikerakennuksia sijaitsee alueella noin 37 920m² sekä teollisuusrakennuksia noin 32 712m². Pienempiin rakennustyyppeihin kuuluvat opetusrakennukset (3 512m²) sekä uskonnolliset rakennukset (899m²) (kuva 10).



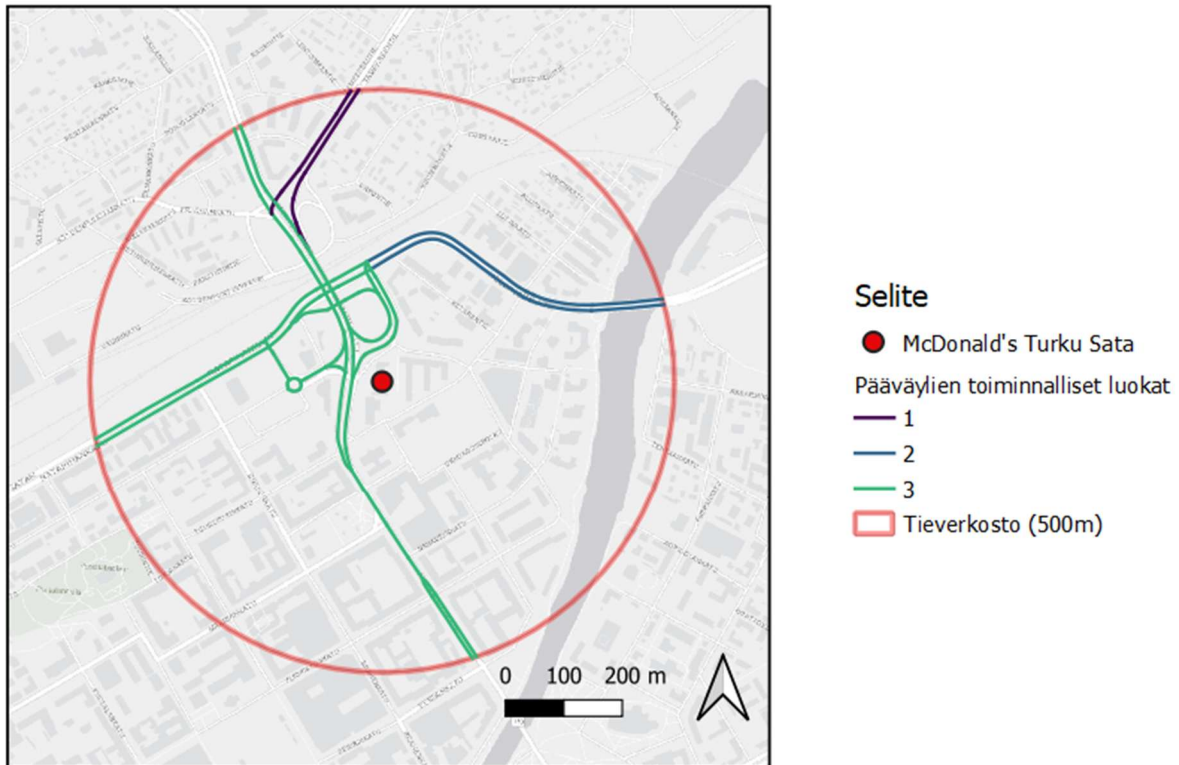
Kuva 10. McDonald's Turku Impivaaran kaupunkirakenneanalyysin tulokset

4.2.3 Sata

Turun ydinkeskustan ainoa McDonald's Turku Sata sijaitsee Aninkaistenkadun ja Helsinginkadun liittymäalueella. Ravintola sijoittuu keskustaa ympäröivälle pääkatuvyöhykkeelle, joka yhdistää Turun keskustan sekä muut kaupunginosat toisiinsa. Alueella risteää useita keskustan sisäisesti sekä ulkoisesti tärkeitä pääkatuja.

Ravintolan ympärillä kulkee useita Digiroad-aineiston toiminnallisiin luokkiin 1–3 kuuluvia väyliä. 500 metrin säteellä sijaitsee luokan 1 väyliä noin 557 metriä, luokan 2

väyliä noin 1 101 metriä sekä luokan 3 väyliä peräti 3 837 metriä. Ravintolan läheisyydessä kulkevien tärkeiden väylien määrä osoittaa, että ravintola sijaitsee merkittävällä asemalla autoliikenteen kannalta (kuva 11).



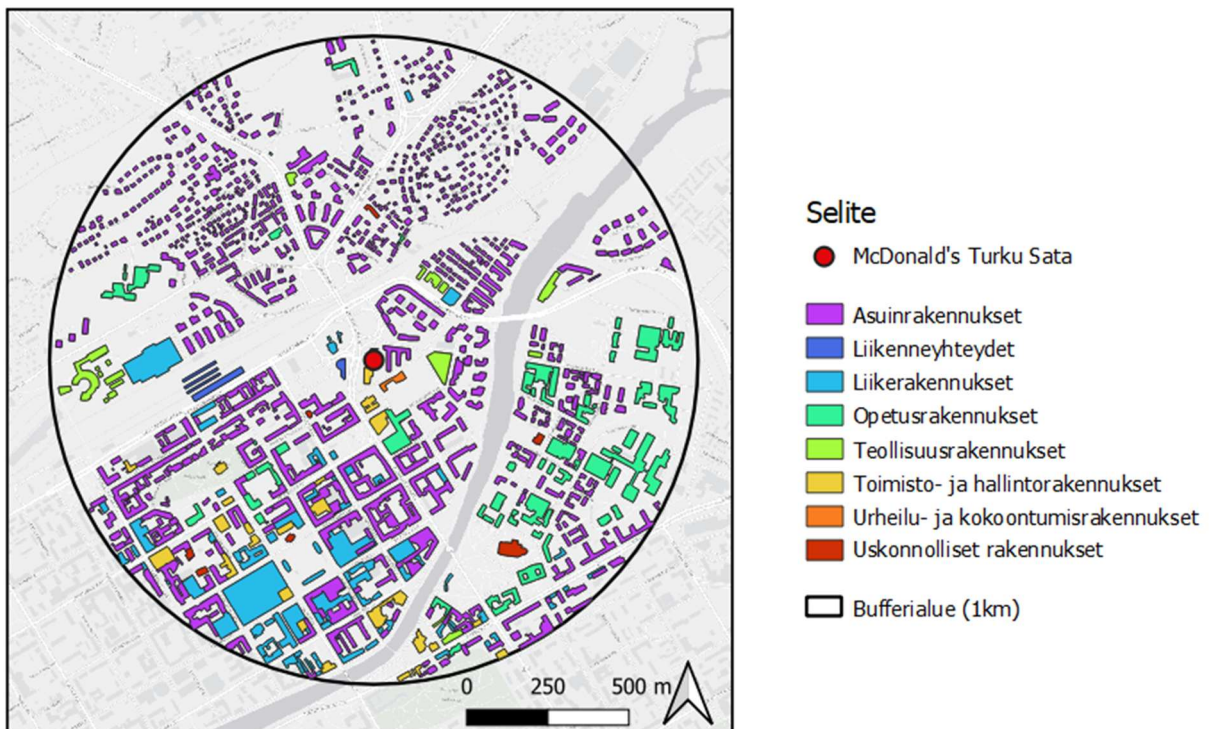
Kuva 11. McDonald's Turku Sadan autoliikenteen saavutettavuusanalyysin tulokset



Kuva 12. McDonald's Turku Sadan joukkoliikenteen saavutettavuusanalyysin tulokset

Joukkoliikennepysäkkien tarkastelu osoittaa suuren määrän pysäkkejä sädealueelle. Alueella sijaitsee yhteensä 30 bussipysäkkiä, josta lähin sijaitsee noin 67 metrin etäisyydellä ravintolasta. Pysäkit sijoittavat useille eri kaduille ravintolan ympäristössä, pääsääntöisesti kuitenkin pääväylien varrelle. Myös Aninkaistenkadun toisella puolella sijaitseva Turun linja-autoasema on tärkeä osa joukkoliikenteen analyysia (kuva 12).

Rakennusaineiston tarkastelu sädealueella osoittaa, että suurimman rakennuspinta-alan muodostaa jälleen asuinrakennukset, joita sijaitsee alueella noin 364 182m². Liikerakennuksia alueella sijaitsee noin 112 823m² sekä opetusrakennuksia noin 94 474m². Toimisto- ja hallintorakennuksia on noin 29 843m². Teollisuusrakennuksia löytyy noin 21 129m². Muita pienempiä rakennustyyppisiä ovat uskonnolliset rakennukset (6 459m²) sekä urheilu- ja kokoontumisrakennukset (1 395m²). Sadan sädealueella sijaitsee muista poiketen myös liikenneyhteyksiin liittyviä rakennuksia (6 876m²), johon kuuluvat edellä mainittu Turun linja-autoasema, sekä Logomon rautatieasema (kuva 13).

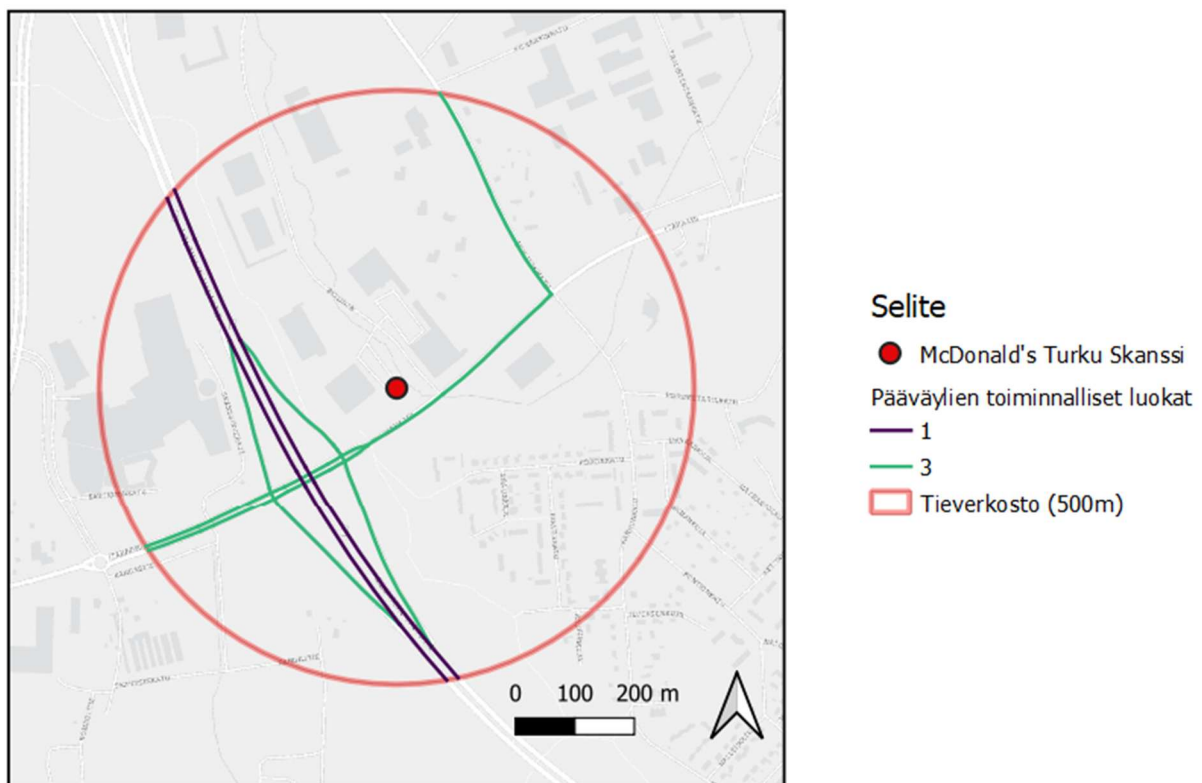


Kuva 13. McDonald's Turku Sadan kaupunkirakenneanalyysin tulokset

4.2.4 Skanssi

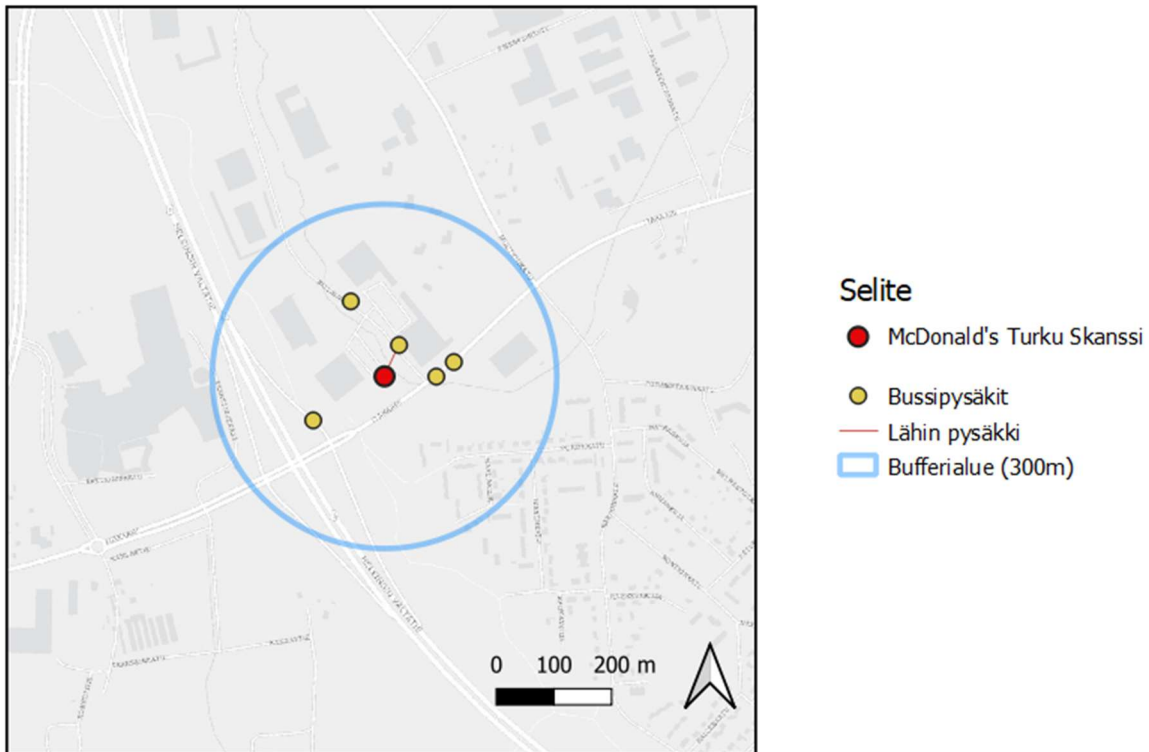
Skanssin McDonald's sijaitsee Turun keskustasta kaakkoon Helsingintien varrelle Itäkaaren liittymäalueelle. Ravintola sijaitsee Skanssin liikealueelle, joka toimii kaupungin eteläiselle asutukselle tärkeänä asiointiympäristönä.

Ravintolan ympäristössä kulkee Digiroad-aineiston toiminnallisiin luokkiin 1 ja 3 kuuluvia pääväyliä. Sädealueella sijaitsee luokan 1 väyliä noin 1 896 metriä ja luokan 3 väyliä noin 2 803 metriä. Nämä väylät ovat suurimmaksi osaksi osa Helsingin valtatieä sekä sen liittymäaluetta (kuva 14).



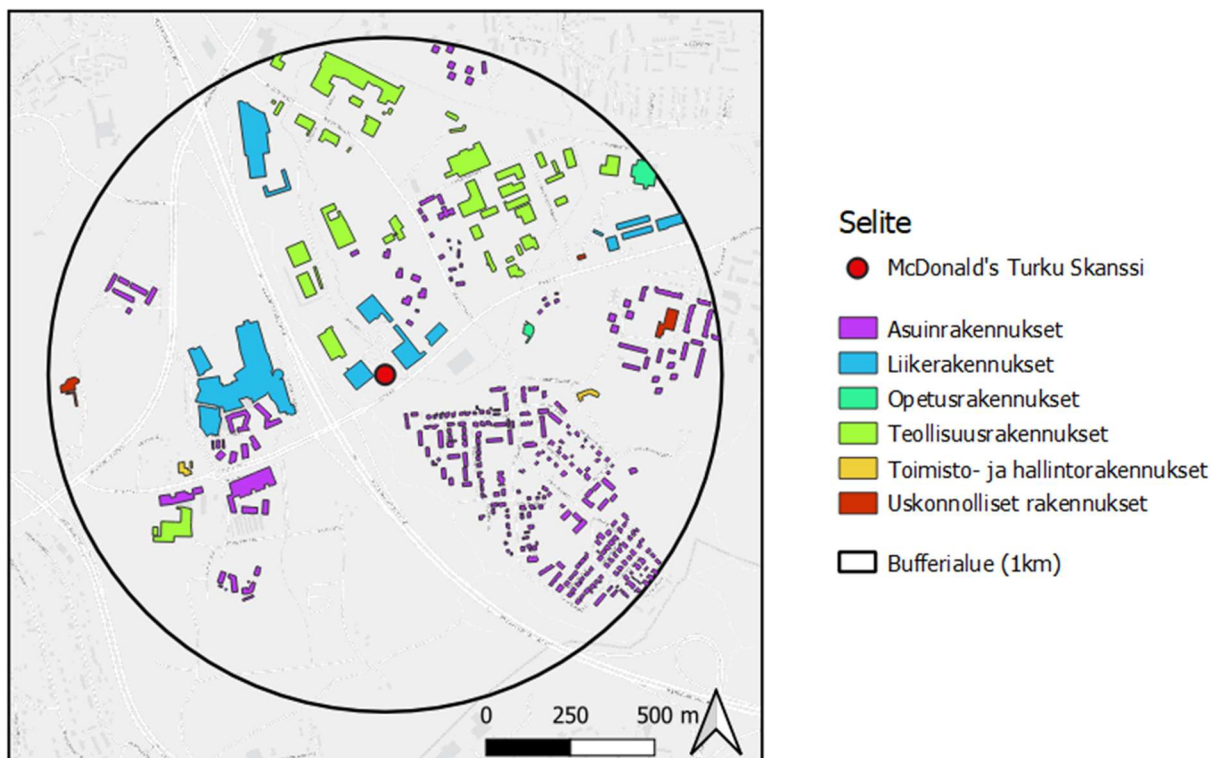
Kuva 14. McDonald's Turku Skanssin autoliikenteen saavutettavuusanalyysin tulokset

Joukkoliikenteen pysäkkien tarkastelun tuloksena saatiin lukumäärältään viisi pysäkkiä, joista lähin ravintolasta noin 60 metriä. Myös nämä sijaitsevat pääväylien varrelle (kuva 15).



Kuva 15. McDonald's Turku Skanssin joukkoliikenteen saavutettavuusanalyysin tulokset

Kaupunkirakenteen tarkastelussa tuli esille, että suurin pinta-ala kuuluu jälleen asuinrakennuksille (89 765m²). Skanssin liikealueella löytyy myös suurella pinta-alalla teollisuusrakennuksia (83 575m²) sekä liikerakennuksia (80 332m²). Muita pienempiä rakennustyyppisiä ovat jälleen opetusrakennukset (5 874m²), uskonnolliset rakennukset (4 950m²) ja toimisto- ja hallintorakennuksia (2 034m²) (kuva 16).

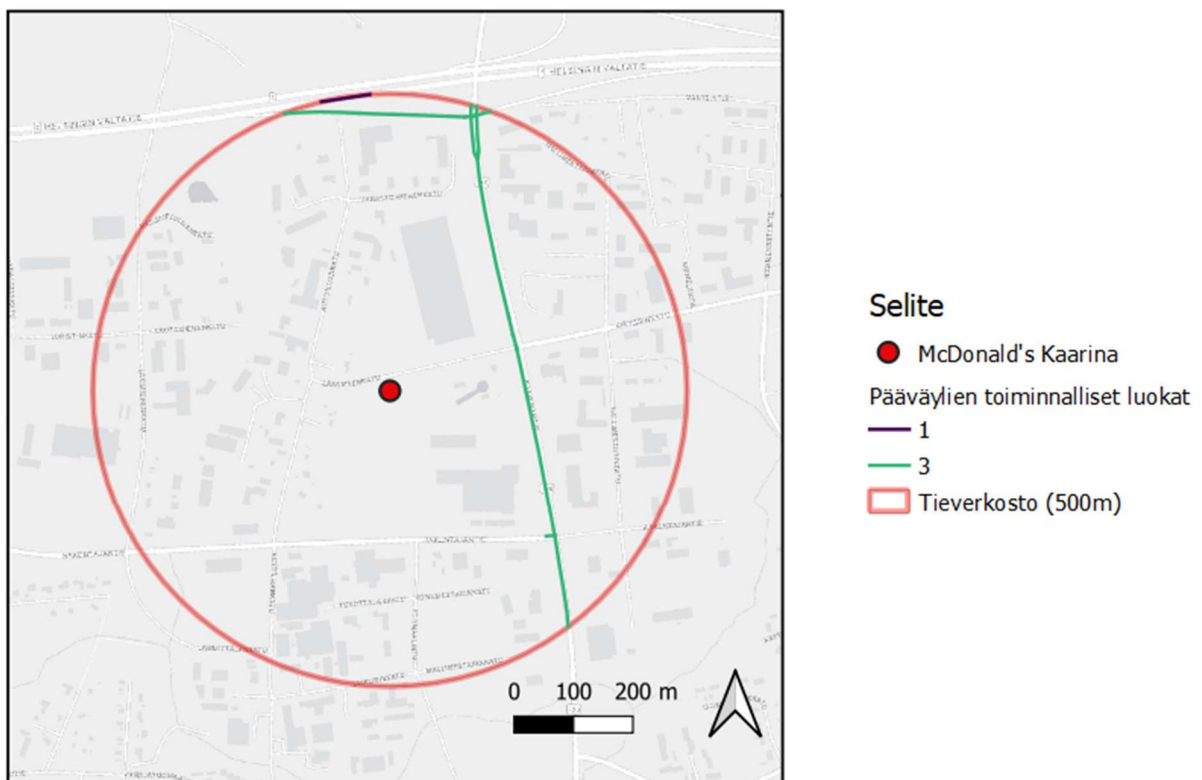


Kuva 16. McDonald's Turku Skanssin kaupunkirakenteenanalyysin tulokset

4.2.5 Kaarina

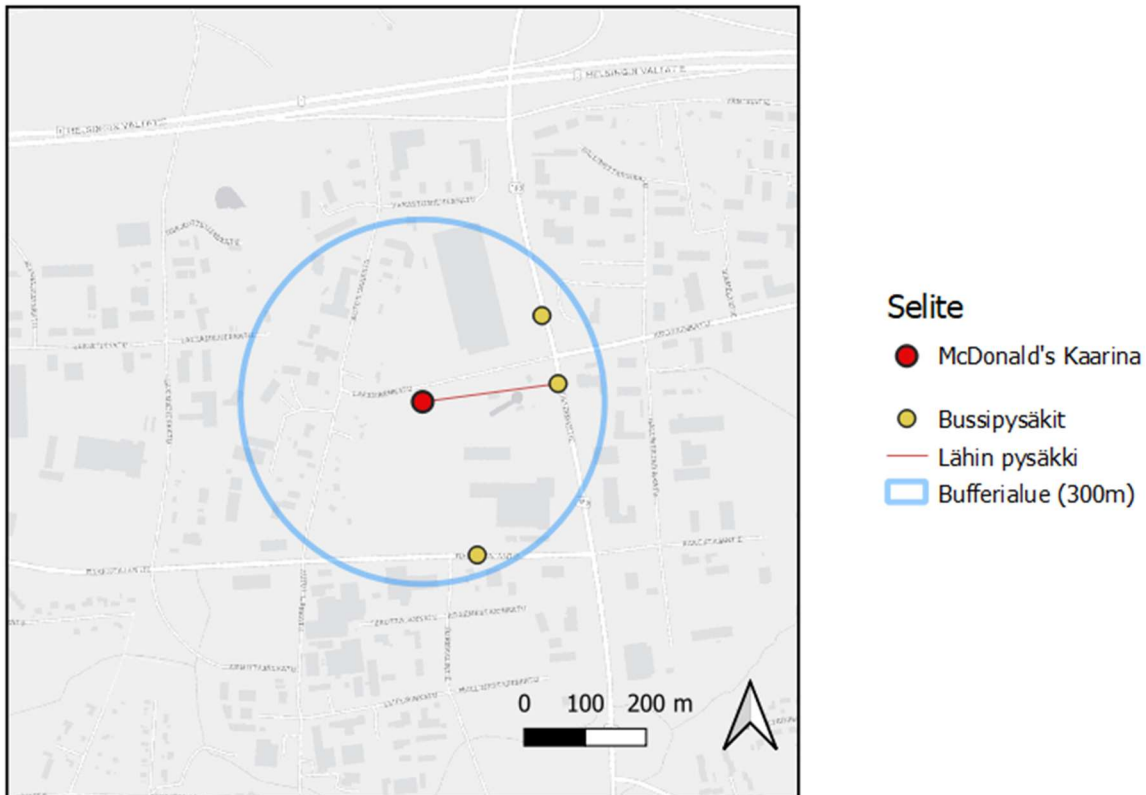
Turun kaupunkiseudun uusin McDonald's Kaarina Krossi sijaitsee Kaarinan keskustan pohjoispuolella kaupallisen sekä teollisuusalueen keskellä. Ravintola sijoittuu Kaarinantien pohjoispäättyyn, jossa ympäröivä alue koostuu pääosin teollisuudesta ja liiketiloista.

Digiroad-aineiston tarkastelu osoittaa, että ravintolan sädealueelle sijaitsee toiminnallisen luokan 1 väyliä noin 82 metriä. Tämä pieni osuus koostuu kokonaan Helsingin valtatie liittymästä. Toiminnallisen luokan 3 väyliä sijaitsee alueella noin 1 346 metriä. Väylät kulkevat pääasiassa ravintolan pohjoispuolella (kuva 17).



Kuva 17. McDonald's Kaarinan autoliikenteen saavutettavuusanalyysin tulokset

Joukkoliikenteen pysäkkejä sijaitsee ravintolan 300 metrin sädealueella kolme kappaletta, joista lähin ravintolaan noin 224 metrin etäisyydellä. Myös tämän ravintolan kohdalla sijoittuvat pysäkit pääväylien varrelle (kuva 18).



Kuva 18. McDonald's Kaarinan joukkoliikenteen saavutettavuusanalyysin tulokset

Kaupunkirakennetta tarkastellessa nousee esille suuri määrä teollisuusrakennuksia, jotka ovat pinta-alaltaan yhteensä 171 833m². Asuinrakennusten yhteenlaskettu pinta-ala on vain noin 70 595m². Liikerakennuksia sijaitsee alueella noin 64 414m² (kuva 19).



Kuva 19. McDonald's Kaarinan kaupunkirakenneanalyysin tulokset

4.2.6 Yhteenveto

Taulukoissa 3 ja 4 esitetään analyysien tulokset kootusti. Joukkoliikenteen osalta suurin pysäkkimäärä sijoittuu Turku Sadan ravintolan ympäristöön, osittain Turun linja-autoaseman takia. Pienin pysäkkimäärä havaitaan Raision ja Kaarinan ravintoloiden ympäristössä. Lähin pysäkki sijaitsee Impivaaran ravintolan läheisyydessä, kun taas pisin etäisyys havaitaan Kaarinassa.

Pääväylien tarkastelussa esiintyy Turku Sadan ympäristössä väyliä kaikilta toiminnallisilta luokilta. Pisimmät luokan 1 väylät sijoittuvat Skanssin ravintolan ympäristöön. Luokan 2 väyliä havaitaan Turku Sadan lisäksi vain Raision ravintolan ympäristössä. Luokan 3 väyliä esiintyy useimpien ravintoloiden ympäristössä, joista suurin määrä sijoittuu Turku Sadan alueelle (taulukko 3).

Taulukko 3. Autoliikenteen ja joukkoliikenteen analyysin yhteenveto

Ravintola	Pysäkkien lukumäärä 300 metrin alueella	Etäisyys lähimpään pysäkkiin (m)	Toiminnallisen luokan 1 väyliä 500 metrin alueella (m)	Toiminnallisen luokan 2 väyliä 500 metrin alueella (m)	Toiminnallisen luokan 3 väyliä 500 metrin alueella (m)
Raisio	3	130m	-	1 945m	1 863m
Turku Impivaara	6	35m	-	-	1 065m
Turku Sata	30	67m	557m	1 101m	3 873m
Turku Skanssi	5	60m	1 896m	-	2 803m
Kaarina	3	224m	82m	-	1 346m

Rakennustyyppien tarkastelussa suurin asuinrakennusten pinta-ala sijoittuu Turku Sadan ravintolan ympäristöön. Pienin asuinrakennusten pinta-ala havaitaan Kaarinassa, jossa sen sijaan löytyy suurin teollisrakennusten pinta-ala. Pienin teollisuusrakennusten pinta-ala löytyy taas Turku Sadan alueelta. Liikerakennusten pinta-ala on suurin Raision ravintolan alueella ja pienin Impivaarassa.

Opetusrakennukset sekä toimisto- ja hallintorakennuksia esiintyy eniten Turku Sadan ympäristössä. Urheilu- ja kokoontumisrakennuksia esiintyy Impivaaran ja Turku Sadan ravintoloiden ympäristössä. Uskonnollisia rakennuksia havaitaan monen ravintolan

ympäristössä, mutta niiden pinta-alat jäävät merkittävästi pienemmiksi verrattuna muihin rakennustyypeihin (taulukko 4).

Taulukko 4. Kaupunkirakenneanalyysin yhteenveto

Ravintola	Asuin-rakennukset	Liikenne-yhteydet	Liike-rakennukset	Opetus-rakennukset	Teollisuus-rakennukset	Toimisto- ja hallinto-rakennukset	Urheilu- ja kokoontumis-rakennukset	Uskonnolliset rakennukset
Raisio	96 373 m ²	-	126 232m²	4 372 m ²	56 316 m ²	7 919 m ²	-	1 848 m ²
Turku Impivaara	125 349 m ²	-	37 920 m ²	3 513 m ²	32 712 m ²	-	39 453 m²	899 m ²
Turku Sata	364 182 m²	6 876 m²	112 823 m ²	94 474 m²	21 129 m ²	29 843 m²	1 395 m ²	6 459 m²
Turku Skanssi	89 765 m ²	-	80 332 m ²	5 874 m ²	83 575 m ²	2 034 m ²	-	4 950 m ²
Kaarina	70 595 m ²	-	64 414 m ²	-	171 833 m²	-	-	-

4.3 Haastattelun tulokset

4.3.1 Ravintoloiden sijaantiin vaikuttavat tekijät

Haastattelussa kyseltiin tekijöitä, joita käytetään uusien ravintoloiden sijaintien arvioinnissa. Haastateltavien mukaan tärkeitä tekijöitä ovat liikennemäärät sekä sijainnin yleinen saavutettavuus. Näiden lisäksi tarkastellaan ravintolan käytettävissä olevaa tilaa sekä autopaikkojen määrää. Haastattelussa tuotiin myös esille eri ravintolatyyppejä. Osa ravintoloista sijaitsee kauppakeskuksissa ja osa kivijaloissa. Suurin osa ravintoloista on kuitenkin erillisiä autokaistallisia ravintoloita. Kaikilla ravintolatyypeillä on hieman erilaiset sijaintikriteerit, jotka liittyvät ravintolan toimintamalliin ja asiakkaiden liikkumistapoihin. Sijainnin arvioinnissa huomioidaan myös olemassa olevaa ravintolaverkostoa, sillä haastateltavien mukaan ravintolan ei tulisi vähentää merkittävästi oman ketjun muiden toimipisteiden asiakasvirtoja. Tätä ilmiötä kuvattiin haastattelussa kannibalisaationa.

4.3.2 Saavutettavuus ja liikennevirrat

Myös saavutettavuus nousi haastattelussa keskeiseksi teemaksi. Haastateltavat korostivat, että ravintolan tulee olla helposti saavutettavissa eri kulkutavoilla, eteenkin autoliikenteen kannalta, jonka merkitys korostuu sijaintipäätöksissä suuresti. Haastattelussa todettiin myös, että liikennevirtoja tarkastellaan erilaisten tilastojen avulla. Esimerkiksi pääväylien liikennemääristä on saatavilla julkista tietoa, jota voidaan hyödyntää sijaintien arvioinnissa. Väyläviraston liikennemäärätiedot mainittiin yhtenä tällaisena tietolähteenä. Keskusta-alueilla tarkastellaan myös jalankulkuliikennettä. Haastattelun mukaan joissakin kaupungeissa on myös saatavilla tietoa siitä, miten ihmiset liikkuvat keskustassa eri vuodenaikoina.

4.3.3 Kaupalliset keskittymät ja kaupunkirakenne

Haastattelussa käsiteltiin kaupallisten keskittymien merkitystä ravintolan sijainnille. Ostoskeskukset ja muut liikekeskittymät voivat lisätä ravintolan asiakasvirtoja, koska alueella liikkuu paljon ihmisiä muiden palveluiden vuoksi. Haastateltavien mukaan voi ravintola kuitenkin toimia myös alueilla, joilla muita palveluja on vähemmän. Näissä tapauksissa korostuvat sitten liikennemäärät, jotka muodostavat tärkeän asiakasvirtoja tuottavan tekijän. Haastattelussa todettiin myös, että kaupunkirakenteen muutokset voivat vaikuttaa ravintoloiden toimivuuteen. Esimerkiksi uudet asuinalueet tai liikennejärjestelyjen muutokset voivat muuttaa asiakasvirtojen suuntautumista.

4.3.4 Paikkatiedon ja analyysien käyttö sijaintipäätöksissä

Viimeiseksi käsiteltiin haastattelussa analyysimenetelmiä, joita käytetään sijaintipäätöksen tukena. Haastateltavien mukaan yrityksellä on käytössä karttapohjainen analyysiohjelma, joka perustuu paikkatietoon. Ohjelmaan syötetään tietoa esimerkiksi liikenteestä ja sijainnista. Tämän perusteella ohjelma tuottaa arvion ravintolan mahdollisesta myynnistä ja kannattavuudesta. Haastattelun mukaan analyysityökalu toimii päätöksenteon tukena, mutta lopullisen päätöksen uuden ravintolan rakennuttamisesta tehdään yrityksen sisäisessä päätöksenteossa.

5 Keskustelu

5.1 Pikaruokaravintoloiden sijainti Turun kaupunkiseudulla

5.1.1 Sijainti suhteessa liikenneverkkoon, saavutettavuuteen ja joukkoliikenteeseen

Tutkimuksen tulokset osoittavat, että McDonald'sin ravintolat Turun kaupunkiseudulla sijoittuvat selvästi hyvien liikenneyhteyksien yhteyteen. Tämä näkyy erityisesti siinä, että useiden ravintoloiden lähiympäristössä korostuvat alueen pääväyliä ja niiden liittymäalueita, mikä viittaa hyvään autoliikenteen saavutettavuuteen. Tämä näkyy erityisesti Raision, Skanssin ja Turku Sadan kohdalla, joiden ympäristössä pääväylien pituudet olivat suuria. Näissä korostuvat liikennevirrat sekä saavutettavuus eri suunnista. Vaikka Impivaaran ja Kaarinan sijainnit eroaa muiden ravintoloiden tyypillisestä sijainnista hieman, ovat ne kuitenkin osa toimivaa liikenneverkkoa. Omat tulokseni tukevat siis käsitystä siitä, että pikaruokaravintolat hakeutuvat paikkoihin, joissa saavutettavuus ja asiakasvirrat ovat valmiiksi suuria. Tämä sopii hyvin myös vähittäiskaupan klassiseen sijaintiteoriaan, jossa saavutettavuus ja etäisyys ovat tärkeitä sijoittumista ohjaavia tekijöitä (Brown 1993).

Myös haastattelussa nousi saavutettavuus yhdeksi tärkeimmistä sijaintikriteereiksi. Kylmälä korosti erityisesti sitä, että liikenne- ja asukasmäärät sekä saavutettavuus ovat keskeisiä tekijöitä sijaintia arvioitaessa (Kylmälä & Järvinen 2026). Järvinen puolestaan kuvasi saavutettavuutta käytännössä tärkeimmäksi yksittäiseksi. Haastattelun perusteella tarkastellaan sijaintipäätöksen yhteydessä aktiivisesti myös liikenne- sekä jalankulkuvirtoja. Tämä viittaa siihen, että sijaintia arvioidaan staattisten tekijöiden lisäksi, myös muuttuvien tekijöiden kautta, kuten väestönmäärän tai kaupunkirakenteen avulla. Haastattelun tulkinta on paikkatietoanalyysin lisäksi myös linjassa aiemman tutkimuksen kanssa. Brownin (1993) mukaan kuluttajien asiointikäyttäytyminen yhdistyy vahvasti heidän liikkumisreitteihinsä. Myös Baviera-Puig ja kollegat (2016) kertovat, että saavutettavuus muodostuu useiden tekijöiden yhteisvaikutuksesta. Näihin kuuluvat juuri kyseiset liikenneverkot sekä asiakasvirrat.

Tuloksia voi tarkastella myös läpikulkukysynnän näkökulmasta. Brownin (1993) mukaan kuluttajat eivät välttämättä asioi aina lähimmässä palvelussa, vaan voivat valita myös

vetovoimaisemman keskuksen tai liikkumisreitteihinsä sopivan sijainnin. Tämä näkyy erityisesti Skanssin ja Raision tapauksissa. Molemmat sijaitsevat alueilla, joihin saavutaan usein muista syistä, kuten ostoksille tai työmatkalle. Skanssin alueella suurena vetovoimaisena keskuksena toimii Skanssin kauppakeskus sekä pääväylän ympäröivä liikealue. Raisiossa toimii vetovoimaisena keskuksena Myllyn kauppakeskus sekä läheinen liikealue. Myös Turun keskustan ravintola Turku Sata tukee tätä tarkastelua. Keskustan vilkas liikkuminen sekä pääkadut ja joukkoliikenne lisäävät alueen saavutettavuutta. Tällöin ravintolat hyötyvät olemassa olevista liikkumisvirroista sen sijaan, että kysyntä perustuisi pelkästään lähialueeseen. Tulkinta on jälleen myös linjassa Brownin (1993) esittämän näkemyksen kanssa, jossa asiointi ymmärretään osana laajempaa liikkumista.

Liikenneverkon rooli korostuu myös laajemmassa tutkimuksessa. Piovani ja kollegat (2017) korostavat, että tieverkon rakenne ohjaa vahvasti vähittäiskaupan ja palveluiden sijoittumista. Tieverkko määrittää, mistä suunnista kohteeseen on helppo tulla ja kuinka laajalta alueelta se on saavutettavissa (Piovani ym. 2017). Turun tapauksessa tämä näkyy siinä, että ravintolat sijoittuvat juuri tieverkon alueille, jotka täyttävät kyseiset kriteerit. Useat ravintolat sijoittuvat pääväylien ja niiden solmukohtien läheisyyteen. Pääväylien läheinen sijainti tuo tietenkin myös näkyvyyttä. Tässäkin tarkastelussa Raision ravintola nousee esille. Raision ravintola kytkeytyy suoraan kehätiehen ja laajaan kaupalliseen alueeseen, mikä laajentaa sen potentiaalista saavutettavuutta lähialueita laajemmaksi. Sama toistuu myös Skanssin ravintolalla, jonka ohi kulkee kiireinen valtatie, joka yhdistää Turun ja Helsingin. Myös haastattelussa todettiin, että juuri tällaiset sijainnit ovat yritykselle kiinnostavia (Kylmä & Järvinen 2026).

Tulokset viittaavat samalla siihen, että autoliikenteen merkitys Turun kaupunkiseudulla on suuri. Kaikissa Turun alueen McDonald's ravintoloissa on autokaista, ja siksi ravintolat sijoittuvat alueille, joissa autolla asiointi on todennäköistä. Tämä on myös linjassa vähittäiskaupan kehitystä käsittelevän tutkimuksen kanssa (Verhetsel ym. 2022). Verhetsel ja kollegat (2022) ovat todenneet, että vähittäiskaupan ja palveluiden sijoittuminen on monin paikoin siirtynyt perinteisistä keskustoista kohti reuna-alueita ja liikenneväyliä. He yhdistävät tämän niin sanottuun run shopping -logiikkaan, jossa asiointi perustuu moneen tärkeään tekijään, kuten tehokkuuteen, hyvään

saavutettavuuteen, pysäköintiin ja nopeaan autolla asiointiin (Verhetsel ym. 2022). Raision ja Skanssin ravintolat sopivat tämän näkökulman kannalta profiililtaan ravintoloiksi, joiden sijainnit eivät nojaa ensisijaisesti keskustamaiseen jalankulkuympäristöön, vaan helppoon saavutettavuuteen ja näkyvyyteen liikennevirtojen varrella. Haastattelussa autoliikenteen merkitys tuli esiin epäsuorasti, kun painotettiin liikennevirtoja ja saavutettavuutta yleisesti (Kylmälä & Järvinen 2026). Tämä viittaa siihen, että sijaintipäätöksissä autoliikenteen rooli on hyvin keskeinen, vaikka sitä ei erotella suuresti muista kulkutavoista.

Joukkoliikenteen osalta tulokset ovat monipuolisempia ja täydentävät kokonais kuvaa kiinnostavalla tavalla. Vaikka ravintoloiden sijainnit näyttävät painottuvan vahvasti hyviin autoliikenneyhteyksiin, ei joukkoliikenteen saavutettavuus jää kuitenkaan huomioimatta. Turku Sata erottuu joukosta selvästi, koska sen ympäristössä pysäkkien määrä on suurin ja etäisyys pysäkeille lyhyt. Myös Impivaaran ravintolan joukkoliikenteellinen saavutettavuus on suhteellisen hyvä, toisin kuin Raisiossa ja Kaarinassa, missä joukkoliikenteen saavutettavuus on selvästi muita ravintoloita heikompi. Skanssin ravintolan joukkoliikenteen saavutettavuus on kohtalainen. Burns ja Inglis (2007) havaitsivat Melbournessa, että autolla saavutettavuus oli yleensä selvästi parempi kuin bussilla tai jalan. He huomasivat myös, että saavutettavuus bussilla ja jalan heikkeni nopeasti, vaikka tieverkko olisikin ollut hyvä. Tämä näkyy myös Turun kaupunkiseudulla. Tieverkko mahdollistaa hyvän saavutettavuuden laajalta alueelta, mutta joukkoliikenteen saavutettavuus jää osan ravintolan kohdalla rajallisemmaksi. Toisaalta liikenteelliset solmukohdat voivat parantaa saavutettavuutta myös muilla kulkutavoilla (Burns & Inglis 2007). Tämä sopii erityisesti Turku Sadan tulkintaan, joka sijoittuu ympäristöön, joissa joukkoliikenteellinen saavutettavuus tukee asiointia ilman autoa. Turku Sadan sijainti on joukkoliikenteen takia hyvin kannattava, sillä ympäristössä on runsas pysäkkiverkko ja suuri määrä eri suuntiin kulkevaa liikennettä.

Pikaruokaravintoloiden sijaintia käsittelevä tutkimus korostaa jälleen saavutettavuuden tärkeää roolia. Fraser ja kollegat (2010) toteavat, että pikaruokaravintoloiden sijaintia on tarkasteltu usein lähinnä etäisyyden ja tiheyden avulla, jolloin analyysi jää melko yksinkertaiseksi. Saavutettavuuden ymmärtäminen vaatisi kuitenkin mukaan myös tietoa arjen liikkumisesta ja kulkutavoista (Fraser ym. 2010). Tämä huomio on

hyödyllinen myös tämän tutkimuksen kannalta, sillä omat tulokset osoittavat mihin ravintola sijoittuu suhteessa tieverkkoon ja pysäkkeihin, mutta ne eivät yksin kuitenkaan vielä kerro asiakkaiden määriä valitsemallaan kulkuvälineellä. Lisäksi saavutettavuuden merkitystä tukee geomarkkinointia koskeva tutkimus. Baviera-Puig ja kollegat (2016) kertovat, että sijaintipäätöksissä tärkeää on juuri saavutettavuuden ja väestön yhteisvaikutus.

Ravintolan saavutettavuus muodostaa siis tärkeän perustan McDonald'sin ravintoloiden sijainnille Turun kaupunkiseudulla. Ravintolat sijoittuvat paikkoihin, joissa yhdistyvät suuret liikennevirrat, hyvä näkyvyys ja ainakin osassa tapauksista myös melko hyvä joukkoliikenteen saavutettavuus. Turku Sata edustaa saavutettavuudeltaan monipuolista sijaintia, kun taas Raisio ja Skanssi korostavat selvästi seudullisen tieverkon ja kaupallisten liikenneympäristöjen tärkeyttä. Impivaara sijoittuu näiden väliin ja Kaarinassa korostuu autoliikenteen saavutettavuus. Tulokset ovat hyvin linjassa aiemman tutkimuksen kanssa (Brown 1993; Burns & Inglis 2007; Piovani ym. 2017; Verhetsel ym. 2022; Fraser ym. 2010; Baviera-Puig ym. 2016).

5.1.2 Sijainti suhteessa kaupunkirakenteeseen ja palveluympäristöihin

Kaupunkirakennetta ja palveluympäristöä koskevat tulokset osoittavat, että McDonald'sin ravintolat sijoittuvat Turun kaupunkiseudulle hyvin erilaisiin ympäristöihin, mutta niissä on myös selviä yhteisiä piirteitä. Kaikki ravintolat eivät sijaitse samanlaisessa kaupunkirakenteessa, mutta lähes jokaisen ravintolan ympäristössä korostuu jokin toiminnallinen rakenne. Osa ravintoloista sijaitsee keskustamaisessa ympäristössä, osa kaupallisissa keskittymissä ja osa vahvasti teollisuusalueilla. Tästä voisi spekuloida, että McDonald's ei hae vain yhtä ideaalista ympäristöä, vaan sopeuttaa sijaintinsa erilaisiin kaupunkirakenteellisiin tilanteisiin.

Haastattelussa korostui erityisesti alueen kokonaisuus ja se, että yksittäisen sijainnin arvioinnissa on mukana ympäröivä palvelu- ja kaupunkirakenne. Kylmälä toi esiin, että ravintolan sijoittuminen alueelle, jossa on jo valmiiksi muuta toimintaa, tukee kysyntää ja usein korreloi myös suoraan myynnin kanssa (Kylmälä & Järvinen 2026). Kaupalliset keskukset toimivat siis vetovoimatekijöinä, koska ihmiset suuntavat niihin jo valmiiksi, jolloin ravintola hyötyy olemassa olevista asiakasvirroista. Järvinen täydensi tätä

näkemyksiä korostamalla, että vaikka keskittymä tukee toimintaa, se ei kuitenkaan ole välttämätön edellytys, jos liikennevirrat ovat riittävän suuret (Kylmälä & Järvinen 2026). Tämä tarkoittaa tulkintaa siitä, että sijainti ei perustu pelkästään kaupalliseen ympäristöön, vaan muodostuu useiden tekijöiden yhteisvaikutuksesta. Havainto tukee paikkatietoanalyysin tuloksia, joissa ravintolat sijoittuvat osaksi laajempia toiminnallisia kokonaisuuksia. Samalla havainto on linjassa myös aiemman tutkimuksen kanssa, jossa on korostettu, että palvelut eivät toimi yksittäisinä toimijoina vaan muodostavat alueellisia verkostoja (Verhetsel ym. 2022). Haastattelun perusteella näkyy tämä verkostomainen logiikka myös sijaintipäätöksissä, joissa yksittäinen ravintola nähdään osana laajempaa palveluympäristöä.

Turku Sata edustaa erityisen monipuolista keskustamaista ympäristöä, jossa korostuu kaikki rakennustyytit. Tämä viittaa siis ympäristöön, jossa useat toiminnot sijoittuvat samaan tilaan ja synnyttävät monipuolista kysyntää. Eckert ja Shetty (2011) kertovat, että tällaisissa ympäristöissä eri toimintojen kasautuminen lisää palveluiden kysyntää. Turku Sadan tapauksessa ravintola hyötyy siis sekä asukkaista että läpikulkijoista.

Impivaara edustaa hieman erilaista rakennetta. Sen ympäristössä korostuvat asuinrakennusten lisäksi myös urheilu- ja vapaa-ajan toiminnot. Tämä osoittaa, ettei pikaruokaravintolan sijainti aina välttämättä edellytä ydinkeskustaa tai suurta kaupallista keskittymää. Sijainti voi myös valikoitua paikkoihin, joissa ihmiset liikkuvat arjessaan paljon (Fraser ym. 2010), jonka takia Impivaaran ympäristön urheilu- ja vapaa-ajan toiminnot ovat hyviä esimerkkejä tästä.

Raisio ja Skanssi edustavat sen sijaan selvästi kaupallisia keskittymiä. Etenkin Raisiossa liikerakennusten pinta-ala oli kaikista ravintoloista suurin, ja myös teollisuusrakennuksia on suuri määrä. Verhetsel ja kollegat (2022) kuvaavat tällaista kehitystä vähittäiskaupan hajautumisena kohti reuna-alueita ja liikeväylien varsia. Nämä alueet houkuttelevat asiakkaita laajalta alueelta, mikä tekee niistä myös houkuttelevia ravintoloille (Verhetsel ym. 2022). Raision ja Skanssin ravintolat sopivat hyvin tähän näkemykseen.

Kaarinan ravintola poikkeaa muista siinä, että sen sijainniksi on valikoitunut pääsääntöisesti teollisuus- ja liikealuetta. Ravintolan ympäristö on siis hyvin työpaikka-

ja liikepainoitteinen. Ravintola ei siis sijoitu monipuoliseen palvelukeskittymään, kuten esimerkiksi Turku Sata. Myös Baviera-Puig ja kollegat (2016) korostavat, että sijaintipäätöksissä alueen toiminnallinen profiili on hyvin tärkeä tekijä. Kaarinan tapauksessa ravintola näyttää hyödyntävän työpaikkoihin ja liikenteeseen liittyvää kysyntää.

Tulokset viittaavat myös siihen, että Turun kaupunkiseutu on monikeskuksinen. McDonald's ketjun ravintolat eivät siis sijoitu vain yhteen keskukseen, vaan useisiin erilaisiin ympäristöihin. Luo ja kollegat (2017) kuvaavat tällaista rakennetta polyentriseksi. Tämä tarkoittaa sitä, ettei palvelut keskity vain yhteen keskukseen, vaan jakautuvat useisiin klustereihin, joita selittävät muun muassa väestötiheys ja infrastruktuuri. Vaikka heidän tutkimuksensa kohdistuu eri kontekstiin, sopii perusajatus hyvin myös Turun kaupunkiseudulle. Tutkimuksen tulokset osoittavat, että McDonald's ei muodosta keskustavetoista ketjua, vaan sijoittuvat useisiin erilaisiin keskuksiin ja reuna-alueiden tärkeisiin solmukohtiin.

Haastatteluissa nousi myös esiin ravintoloiden keskinäinen kannibalisaatio. Järvisen mukaan sijaintipäätöksissä huomioidaan erityisesti se, ettei uusi ravintola sijoitu liian lähelle olemassa olevaa omaa toista toimipistettä, koska tällöin voivat ravintolat syödä toistensa asiakaskuntaa (Kylmälä & Järvinen 2026). Kylmälä kuitenkin korosti, että kannibalisaatiota ei voida täysin välttää, ja tietyissä tilanteissa se voi jopa tasata asiakasvirtoja ravintoloiden välillä (Kylmälä & Järvinen 2026). Tämä viittaa siihen, että sijaintipäätöksissä pyritään optimaaliseen tasapainoon saavutettavuuden ja kilpailun välillä. Havainto on myös linjassa Thomadsenin (2007) tutkimuksen kanssa, jossa osoitetaan, että ravintoloiden välinen etäisyys vaikuttaa suoraan kysyntään ja kannattavuuteen. Kun ravintolat sijaitsevat hyvin lähellä toisiaan, kilpailu kiristyy ja kannattavuus heikkenee (Thomadsen 2007). Toisaalta tietyissä tilanteissa voivat yritykset silti sijoittua lähelle toisiaan, jos alueella on riittävästi kysyntää ja sijainti houkuttelee asiakkaita laajalta alueelta. Tämä tukee haastattelun näkemystä siitä, että kannibalisaatio ei ole vain negatiivinen ilmiö, vaan myös osa laajempaa sijaintistrategiaa.

Tämän tutkimuksen tulokset eivät siis viittaa siihen, että McDonald'sin ravintolat olisivat Turun kaupunkiseudulla sidottu vain tietynlaiseen kaupunkirakenteeseen. Pikemminkin ravintolat näyttävät sijoittuvan erilaisiin toiminnallisiin ympäristöihin. Ravintoloiden ympäristöt ovat monipuolisia ja sisältävät monia eri rakennustyyppisiä. Paikkatietoanalyysi osoittaa millaisiin ympäristöihin ravintolat sijoittuvat, ja haastattelu selittää, miksi nämä ympäristöt ovat yritykselle kiinnostavia. Tulokset ovat siis linjassa aiemman tutkimuksen kanssa, jossa korostetaan erityisesti sijaintipäätösten monia eri tekijöitä (Eckert & Shetty 2011; Baviera-Puig ym. 2016; Verhetsel ym. 2022; Luo ym. 2017; Thomadsen 2007).

5.2 Tutkimuksen epävarmuustekijät ja jatkotutkimusmahdollisuudet

Tutkimuksessa esiintyy myös epävarmuustekijöitä sekä jatkotutkimuksen mahdollisuuksia. Tutkimuksen keskeinen rajoite liittyy kysynnän mittaamiseen. Analyysi perustuu juuri sijaintiin, saavutettavuuteen ja kaupunkirakenteeseen, mutta ei suoraan asiakkaiden määrään tai myyntiin. Tämä vaikuttaa tulkintaan, sillä analyttisesti hyvä sijainti ei automaattisesti tarkoita korkeaa myyntiä, eikä heikompi sijainti välttämättä tarkoita heikkoa kysyntää. Myös haastattelussa korostui, että sijaintipäätöksiä arvioidaan käytännössä myyntiennusteiden ja kannattavuuden kautta (Kylmälä & Järvinen 2026), mutta tällainen tieto ei ole avoimesti saatavilla. Tämän vuoksi analyysi kuvaa sijainnin potentiaalia, ei toteutunutta liiketoimintaa.

Toinen huomioitava epävarmuustekijä liittyy aineiston rajauksiin. Kaupunkirakennetta on tarkasteltu OpenStreetMap-pohjaisen aineiston avulla, jossa kaikki toiminnot eivät näy samalla tarkkuudella. Esimerkiksi Turku Sadan kaupunkirakenteen analyysissä jäävät keskustan kivijalkaliiketilat osittain piiloon, sillä aineisto priorisoi rakennuksen pääkäytön. Tämä voi yksinkertaistaa kuvaa palveluympäristöstä. Tulkinta painottuu tällöin enemmän karkeampiin maankäyttöluokkiin, vaikka todellinen palvelurakenne on usein hienojakoisempi.

Menetelmällinen epävarmuus liittyy erityisesti saavutettavuusanalyysiin. Mallinnettu saavutettavuus ei tietenkään täysin vastaa todellista liikkumista. Ihmiset eivät aina valitse lyhyintä reittiä tai nopeinta kulkutapaa, sillä liikkuminen kytkeytyy usein arjen rutiineihin (Fraser ym. 2010). Analyysissä ei myöskään tarkastella joukkoliikenteen tai

autoliikenteen määriä, mitkä ovat keskeisiä asiakasmäärien ja -virtojen analysointiin. Tämän vuoksi saavutettavuus kuvaa mahdollisuuksia, ei toteutuneita asiakasvirtoja. Myös haastattelussa esiin noussut liikenne- ja kävelydata viittaa siihen, että yritykset käyttävät omaa tai avointa dataa näiden tarkasteluun (Kylmä & Järvinen 2026), joita ei tässä tutkimuksessa ole käytetty.

Tutkimukseen liittyy myös tietynlainen ajallinen epävarmuus. Kaupunkirakenne muuttuu jatkuvasti, ja osa ravintoloista on voitu rakentaa erilaisessa. Esimerkiksi uusien asuinalueiden tai kaupallisten keskusten kehittyminen voi muuttaa sijainnin toimivuutta merkittävästi. Yksittäinen analyysihetki ei siis kerro, onko sijainti ollut optimaalinen rakentamishetkellä vai onko ympäristö muuttunut sen jälkeen.

Tutkimuksessa ei myöskään tarkastelu kilpailutilannetta. Lähellä sijaitsevat ravintolat voivat vaikuttaa toistensa kysyntään ja sijaintiin, mutta tätä ei ole tässä tutkimuksessa analysoitu. Rajaus selkeyttää tarkastelua, mutta samalla se jättää yhden sijaintipäätöksiin vaikuttavan tekijän ulkopuolelle. Tämän takia tarjoaa kilpailun merkitys selkeän jatkotutkimusmahdollisuuden. Analyysiä voisi jatkossa laajentaa vertailemalla eri ketjujen sijainteja ja niiden keskinäisiä etäisyyksiä. Tämä auttaisi ymmärtämään, miten eri ketjut jakavat markkina-alueita kaupunkiseudulla.

Muita jatkotutkimuksen kannalta relevantteja suuntia liittyvät aineistojen yhdistämiseen. Pelkkä sijainti ei riitä, vaan tarvitaan tarkempaa tietoa liikkumisesta ja asioinnista. Tätä voisi kehittää yhdistämällä esimerkiksi Väyläviraston liikennedatata paikkatietoanalyysiin. Myös ajallinen tarkastelu olisi tärkeä. Asiakasvirtojen vaihtelun ero vuorokaudenaikoina voisi selittää sijaintien toimivuutta tarkemmin. Omasta kokemuksesta voin kertoa, että esimerkiksi on Turku Sadan öinen asiakasvirta selvästi muita ravintoloita suurempi. Tämä selittyy keskustan yöelämän läheisyydellä.

Jatkotutkimuksen kannalta voisi myös tarkastella tarkempaa kysyntäpotentiaalin mallintamista. Vaikka tarkkaa myyntidataa ei ole avoimesti saatavilla, voisi analyysin eri osa-alueiden sekä väestötiheyden yhdistämällä tuottaa suuntaa antavia arvioita alueiden potentiaalista. Tämä vastaisi paremmin sitä tapaa, jolla yritykset arvioivat sijainteja käytännössä. Tutkimusta voisi samalla myös laajentaa vertailemalla

useampia kaupunkiseutua. Tämä auttaisi erottamaan, mitkä havainnot liittyvät juuri Turun erityispiirteisiin ja mitkä ovat yleistettävissä laajemmin.

Viimeisenä jatkotutkimusaiheena on uusien sijaintien tunnistaminen. Edellisen jatkotutkimuksen mahdollisuuksien ja tämän tutkimuksen perusteella on mahdollista hahmottaa potentiaalisia alueita. Naantali nousee esiin potentiaalisena sijaintina. Alue sijoittuu etäisyydeltään suhteellisen tasaisesti muihin McDonald'sin ravintoloihin, mikä voisi viitata mahdolliseen jatkumoon verkostossa. Lisäksi alueella on potentiaalia asiakasvirtojen kannalta, erityisesti matkailun näkökulmasta. Naantalın sataman risteilyliikenne sekä Muumimaaailma lisäävät alueen kysyntää ja tuovat alueelle myös ulkopuolisia asiakkaita. Tämän ja muiden alueiden tarkempi analyysi voisi perustua samoihin menetelmiin, mutta tarkemmalla aineistolla.

6 Johtopäätökset

Tämän tutkimuksen tavoitteena oli tarkastella McDonald's-ravintoloiden sijaintia Turun kaupunkiseudulla sekä sitä, miten sijainti kytkeytyy liikenneverkkoon, saavutettavuuteen ja kaupunkirakenteeseen. Tulosten perusteella ravintoloiden sijoittuminen ei ole sattumanvaraista, vaan perustuu selkeisiin sijaintia ohjaaviin tekijöihin. Ravintolat sijoittuvat paikkoihin, jossa liikkuminen on vilkasta ja saavutettavuus on hyvä. Tämä viittaa siihen, että sijainti rakentuu laajemman kaupunkiseudullisen liikkumisen varaan. Samalla ravintolat kytkeytyvät myös ympäristöihin, joissa on valmiiksi muita palveluita ja toimintoja, mikä tukee asiakasvirtojen syntymistä.

Tulokset tuovat esiin, että ravintoloiden sijoittumista voidaan hyödyntää myös ennakoivasti. Alueet, joissa yhdistyvät sijainnin keskeiset tekijät, näyttävät potentiaalisina sijainteina. Turun kaupunkiseudulla tällaisia alueita voivat olla erityisesti ydinkeskustan ulkopuolella olevat kauppakeskittymät ja keskustat, joita nykyinen palveluverkko ei vielä palvele.

Suunnittelussa on tärkeä tarkastella sijaintia osana laajempaa kokonaisuutta. Yksittäinen hyvä saavutettavuus ei riitä, jos ympäristö ei tue riittäviä asiakasvirtoja tai kysyntää. Sijainnin toimivuus rakentuu juuri siitä, miten se kytkeytyy muihin palveluihin ja maankäyttöön. Tässä yhteistyö eri toimijoiden välillä voi olla tärkeä tekijä.

Paikkatietoanalyysi osoittautuu tässä tutkimuksessa toimivaksi työkaluksi ravintoloiden sijainnin tarkasteluun. Se auttaa tunnistamaan rakenteellisia piirteitä, joita ei ole helppo havaita pelkästään yksittäisiä kohteita tarkastelemalla. Kun tätä täydennetään haastattelussa esiin nousseilla näkemyksillä, saadaan parempi kuva siitä, mitkä tekijät ohjaavat sijaintia ja miten niitä voidaan hyödyntää jatkossa.

Kiitokset

Tutkimuksen toteuttaminen ei olisi ollut mahdollista ilman Food Folk Oy:n tukea, jolle haluan esittää kiitokseni yhteistyöstä ja mahdollisuudesta toteuttaa haastattelut.

Erityiskiitos kenttäpäällikkö Mikko Lauri Salmiselle haastattelujen järjestämisestä.

Kiitän myös hankekehityspäällikkö Lauri Kylmälää ja rakennuttajapäällikkö Ville Järvistä arvokkaista näkemyksistä ja ajasta, jonka he käyttivät tutkimuksen hyväksi. Lisäksi haluan kiittää ohjaajani Harri Tolvasta asiantuntevasta ohjauksesta ja kommentteista tutkimusprosessin aikana.

Lähteet

- Baskin, C.W. (1966) Central Places in Southern Germany. Translation from Christaller W. *Economic Geography* 32(3) 275-276. <https://doi.org/10.2307/143299>
- Baviera-Puig, A., Buitrago-Vera, J. & Escribá-Pérez, C. (2016) Geomarketing models in supermarket location strategies. *Journal of Business Economics and Management* 17(6) 1205–1221. <https://doi.org/10.3846/16111699.2015.1113198>
- Bhardwaj, N. (2014) Role of marketing strategies in increasing customer footfall in fast food retail outlets: A case study of McDonald's. *International Conference on Management (GDGU-ICON 2014): Changing Face of Modern Retail – The New Economic Order* 1(1) 256–272. Excel India Publishers, New Delhi. https://www.academia.edu/8291499/Role_of_Marketing_Strategies_in_Increasing_Customer_Footfall_in_Fast_Food_Retail_Outlets_A_Case_study_of_McDonalds
- Brown, S. (1993) Retail location theory: evolution and evaluation. *International Review of Retail, Distribution and Consumer Research* 3(2) 185–229. <https://doi.org/10.1080/09593969300000014>
- Burns, C.M. & Inglis, A.D. (2007) Measuring food access in Melbourne: access to healthy and fast foods by car, bus and foot in an urban municipality in Melbourne. *Health & Place* 13(4) 877–885. <https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2007.02.005>
- Chenoy, C. (2017) Service quality and branding strategies at McDonald's. *SSRN Electronic Journal*. <https://doi.org/10.2139/ssrn.2984100>
- Eckert, J. & Shetty, S. (2011) Food systems, planning and quantifying access: using GIS to plan for food retail. *Applied Geography* 31(4) 1216–1223. <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2011.01.011>
- Fischer, M.M. (2015) Spatial analysis in geography. In: *International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences*. Elsevier. DOI:[10.1007/3-540-35730-0_2](https://doi.org/10.1007/3-540-35730-0_2)
- Fraser, L., Edwards, K., Cade, J. & Clarke, G. (2010) The geography of fast food outlets: a review. *International Journal of Environmental Research and Public Health* 7 2290–2308. <https://doi.org/10.3390/ijerph7052290>
- Gordon, K. (2017) *Business site selection, location analysis, and GIS*. Opinnäyte. Yrkeshögskolan Arcada. <https://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-201801061102>
- Hotelling, H. (1929) Stability in competition. *Economic Journal* 39(153) 41-57. <https://doi.org/10.2307/2224214>
- Huff, D.L. (1963) A Probabilistic Analysis of Shopping Center Trade Areas. *Land Economics* 39(1) 81-90. <https://doi.org/10.2307/3144521>
- Kylmä, L. & Järvinen, V. (2026) Asiantuntijahaastattelu 12.2.2026.

- Luo, X., Rose, R.A.C. & Awang, A. (2025) GIS-based analysis of retail spatial distribution and driving mechanisms in a resource-based transition city: Evidence from POI data in Taiyuan, China. *ISPRS International Journal of Geo-Information* 14(12) 483. <https://doi.org/10.3390/ijgi14120483>
- Maanmittauslaitos (2025) Kuntaraja-aineisto. Maanmittauslaitos. <https://www.maanmittauslaitos.fi/kartat-ja-paikkatieto/aineistot-ja-rajapinnat/tuotekuvaukset/hallinnolliset-aluejaot-vektori> 17.2.2026
- OpenStreetMap contributors (2025) OpenStreetMap rakennus- ja maankäyttöaineisto. OpenStreetMap Foundation. <https://www.openstreetmap.org/#map=15/60.45026/22.26598>
- Piovani, D., Molinero, C. & Wilson, A. (2017) Urban retail location: insights from percolation theory and spatial interaction modeling. *PLOS ONE* 12. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0185787>
- Thomadsen, R. (2007) Product positioning and competition: the role of location in the fast food industry. *Marketing Science* 26(6) 792–804. <https://doi.org/10.1287/mksc.1070.0296>
- Tudor, C. (2025) A geospatial framework for retail suitability modelling and opportunity identification in Germany. *ISPRS International Journal of Geo-Information* 14(9) 342. <https://doi.org/10.3390/ijgi14090342>
- Väylävirasto (2025) Digiroad tie- ja katuverkkoaineisto. Väylävirasto. https://aineistot.vayla.fi/spa/ava/Tie/Digiroad/Aineistojulkaisut/latest/Maakunta_jako_digiroad_K/ 17.2.2026
- Väylävirasto (2025) Digiroad pysäkkiaineisto. Väylävirasto. https://aineistot.vayla.fi/spa/ava/Tie/Digiroad/Aineistojulkaisut/latest/Maakunta_jako_digiroad_K/ 17.2.2026
- Verhetsel, A., Beckers, J. & Cant, J. (2022) Regional retail landscapes emerging from spatial network analysis. *Regional Studies* 56(11) 1829–1844. <https://doi.org/10.1080/00343404.2021.2014444>

Liitteet

Liite 1. Haastattelukysymykset

- Millainen rooli teillä on McDonald'sin uusien ravintolasijaintien suunnittelussa Suomessa?
- Kuinka tiiviisti sijaintipäätöksissä tehdään yhteistyötä esimerkiksi kiinteistönomistajien tai kaupunkien kanssa?
- Mitkä tekijät ovat yleisellä tasolla keskeisiä, kun pikaruokaravintolan sijaintia arvioidaan?
- Millainen rooli liikenneverkolla ja eri liikkumismuodoilla (autoilu, joukkoliikenne, kävely) on pikaruokaravintoloiden sijaintien kannalta?
- Miten ostoskeskukset, liikekeskittymät tai muut kaupalliset alueet vaikuttavat pikaruokaravintoloiden sijoittumiseen?
- Onko sijaintien valinnassa eroja suurten kaupunkien ja pienempien kaupunkien tai kehyskuntien välillä?
- Onko jokin sääntö/kriteeri sille, kuinka lähelle omaa ravintolaa voi/on kannattavaa rakentaa?
- Millaiset kaupunkirakenteen tai liikenneympäristön muutokset voivat yleisellä tasolla vaikuttaa palvelusijaintien toimivuuteen?
- Hyödynnetäänkö sijaintipäätöksissä paikkatietoa tai karttapohjaisia analyyseja?
- Millaisena näette pikaruokaravintoloiden sijaintipäätösten kehittyvän tulevaisuudessa?