

Asemanseutujen palveluiden kehittäminen sekä työ- ja vapaa-ajan liikkumisen helpottaminen

SUOMEN KASVUKÄYTÄVÄ -VERKOSTO

Loppuraportti 20.12.2017

Tommi Ranta, MDI
Maria Yli-Koski, MDI
Tytti Isokangas, MDI
Petri Jalasto, MDI

Pia Bister, First Round
Timo Liukko, First Round

SISÄLTÖ

1.	JOHDANTO	2
2.	ASEMANSEUDUT KEHITTÄMISKOHTEINA	3
2.1	Asemanseudut kansallisessa kehittämisessä	3
2.2	Asemanseutujen hankkeita	5
2.3	Asemanseutujen kehittäminen Seinäjoella ja Riihimäellä	10
3.	PALVELUTARJOAJIEN KARTOITUS	15
4.	KYSELY ASEMANSEUDUN LIIKKUJILLE	16
4.1	Kulkeminen asemalle	19
4.2	Liikkumisen palvelut	23
4.3	Muut palvelut asemanseudulla	26
5.	STATIONHACKATHON-TOTEUTUKSET	28
5.1	Seinäjoen stationhackathon	28
5.2	Riihimäen stationhackathon	32
6.	LOPPUSANAT	36

1. JOHDANTO

Asemanseutujen merkitys kaupunkien kehittämisessä on aivan viime vuosina kasvanut olennaisesti. Osaltaan tämä johtuu yleisestä kaupungistumistrendistä ja pyrkimyksestä tiivistää kaupunkirakennetta, osaltaan tavoitteesta vähentää kasvihuonekaasujen määrää liikenteessä lisäämällä joukkoliikenteen ja erityisesti raideliikenteen houkuttelevuutta. Yritysten ja kaupan sijaintipäätöksissä yhtenä kasvavana trendinä on ollut panostaminen saavutettavuuteen.

Asemanseudut nähdään merkittävänä potentiaalina kaupunkien kehityksessä ja niiden kilpailukyvyyn parantamisessa. Parhaimmillaan asemanseudut keräävät pohinaa ja toimintaa, joka taas luo mahdollisuuksia uusille palveluille.

Matkaketjujen toimivuuden ongelmallinen vaihe on useimmiten ns. last mile, jolla tarkoitetaan siirtymistä nykyisen kaltaisesta toimivasta joukkoliikenneverkosta lopulliseen määränpäähän. Liikennejärjestelmän nyt rajusti uudistuessa palvelukonseptin suuntaan asemanseutujen merkitys on kasvamassa, kun liikennepalvelujen tarjontaa voidaan keskittää sinne missä kysyntää on riittävästi.

Ketterä ja kestävä liikkuminen Suomen kasvukäytävällä -EAKR-hankkeen kautta toteutettiin nopeat pilottikokeilut syksyllä 2017. Pilotin tavoitteena oli kehittää asemanseutujen palveluita sekä sujuvoittaa työ- ja vapaa-ajan liikkumista asemanseuduilla. Projektissa keskityttiin pääsääntöisesti **Seinäjoen ja Riihimäen** asemanseuduille, mutta tietoa kerättiin laajemmin koko kasvukäytävän alueelta.

Pilotissa kehittelyyn valittavat palvelut ja toimintatavat saattoivat liittyä suoraan liikkumiseen, mutta ne voivat olla myös palveluita ja toimintatapoja, jotka muuten tukevat asemanseudulla ja Suomen kasvukäytävällä asuvien ja liikkuvien hyvää arkea sekä kestävää ja ketterää liikkumista Seinäjoen ja Riihimäen seuduilla. Työssä siis kartoitettiin myös muualla Kasvukäytävän varrella (eli muualla kuin Seinäjoen ja Riihimäen seuduilla) asuvien tarpeita asemanseudulla liikkuville osoitetun kyselyn kautta.

Liikkujien tarpeiden lisäksi kartoitettiin kiinnostuneita palveluntarjoajia. Palveluntarjoajien joukosta valittiin sekä pieniä paikallisia yrityksiä kuin isoja valtakunnallisia yrityksiä, joiden palvelut ja tuotteet soveltuvat asemanseudun kulkijoille. Tavoitteena oli saada mukaan kumpaankin pilottiin noin 3–8 kiinnostunutta palveluntarjoajaa, joista mahdollisuuksien mukaan osa mukaan myös konkreettisesti testaamaan tuotteitaan / palveluitaan Seinäjoen ja / tai Riihimäen asemanseuduilla. Yritysten kanssaan yhdessä kehitetään konseptia, jossa kiinnostavat palvelut tavoittavat asiakaskuntansa asemanseudulla.

Tähän raporttiin on koottu tiiviisti projektin toteutuksen keskeiset tulokset ja havainnot. Seuraavassa luvussa luodaan katsaus asemanseutuihin kehittämiskohteena nostamalla esiin ajankohtaisia tavoitteita, hankkeita ja tuloksia valtionhallinnosta, alueilta ja eri ohjelmista. Kolmannessa luvussa esitellään palveluntarjoajien kartoitus ja listaukset potentiaalisista yrityksistä, joiden palvelu- ja / tai tuotetarjoama soveltuu asemanseuduille. Neljännessä pääluvussa esitellään CINT-paneelin kautta toteutetun liikkujakyselyn tulokset. Viidennessä pääluvussa esitellään kaupunkikohtaisten stationhackathonien toteutus ja viimeisessä, kuudennessä luvussa lausutaan loppusanat.

Projektin toteutuksesta vastasivat aluekehittämisen konsulttitoimisto MDI ja First Round Oy. Raportissa MDI on kirjoittanut pääluvut 1, 2 ja 4. First Round on kirjoittanut pääluvun 3. Yhdessä on tuotettu pääluvut 5 ja 6.

2. ASEMANSEUDUT KEHITTÄMISKOHTEINA

2.1 Asemanseudut kansallisessa kehittämisessä

Tässä muistiossa päivitetään asemanseutujen rooli liikennejärjestelmän osana keskeisten valtakunnallisten toimijoiden osalta. Muistio pohjautuu LVM:n Mervi Karhulan, YM:n Suvi Anttilan ja Liikenneviraston Marja Rosenbergin ja Anna Saarlön haastatteluihin ja heiltä saatuun materiaaliin.

Tulossa on taksiliikenteen markkinoiden vapauttaminen, junakilpailu, yhteiskäyttöautot, liikennepalvelupaketit, autonomistuksen suosion lasku, sähköautot, (sähkö)polkupyöräily, autonomiset autot, ...? Tarvitaan toimintaedellytyksiä useille uusille toimijoille, lippu- ja informaatiojärjestelmien koordinaatioita, tiloja ja tietysti matkustajia.

Tässä tilanteessa keskeiset toimijat ovat lisänneet aktiivisuuttaan asemanseutuja kohtaan.

Ympäristöministeriö

Ympäristöministeriö haluaa asemanseutujen potentiaalin täysimääräistä käyttöönottoa ja on käynnistänyt nelivuotisen kehittämis- ja kokeiluhankkeen "Asemanseudut kaupunkikehittämisen ja markkinakoikeilujen alustana". Hankkeessa halutaan yhteiskehittämistä uudella tavalla, markkinavuoropuhelua julkisen, yksityisen ja kolmannen sektorin kanssa. Hanke aloitetaan Helsingin seudun asemanseuduilla (80 asemanseutua) ja tarkoitus on toimivien ja lupaavien ratkaisujen löydyttyä skaalata ja levittää niitä muualle Suomeen.

Hanke kiinnittyy valtakunnallisiin strategioihin, ohjelmiin ja sopimukseen kuten kokeilukulttuuriin, ilmastolain ilmastosuunnitelmaan, kasvu- ja vyöhykesopimukseen, energia- ja ilmastostrategiaan, kestävän kaupunkikehityksen ohjelmaan ja MAL-sopimukseen.

Liikenne- ja viestintäministeriö

LVM:n kiinnostus asemanseutuja kohtaan on noussut viime aikoina etenkin liikenteen murroksesta kohti liikennepalveluja. Solmukohtat nähdään tärkeinä. Mitä enemmän saadaan väkeä yhteen paikkaan, sitä paremmin palvelut toimivat. Vähähiilisyyden on myös LVM:n tärkeimpiä teemoja, ja kulkijoita halutaan saada pois henkilöautoista joukkoliikenteeseen ja kävelyn ja pyöräilyyn.

Asemanseutujen kiinnostusta lisäävä muutos on myös valtion maanomistukset ja rautatieliikenteen tulevasta kilpailusta juontuvat muutokset ja mahdollisuudet. Voitaisiko asemanseutuja kehittää vähän samaan tapaan kuin Finavia on parhaimmillaan pystynyt kehittämään lentoasemia?

Ministeriö ei itse ole aloittamassa mitään konkreettista hanketta asemanseutujen suhteen, vaan hallinnonalalla konkreettisten toimien tekijänä on Liikennevirasto LVM:n linjausten mukaisesti. Mainittakoon kuitenkin että, budjettineuvotteluissa sovittiin 16 milj. €:n panostuksesta liikenteen vähähiilisyyteen, josta pieni osa on tulossa myös kaupunkiseutujen hankkeisiin kuten asemanseutujen kehittämishankkeisiin.

Lainsäädännön puolella liikennekaaren lisäksi merkittävä muutos on tulossa maantielakiin, jossa ensi kertaa otetaan liikennejärjestelmä lain yhdeksi osaksi. Tarkoituksena on, että LVM, apunaan Liikennevirasto, laatii valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman sisältäen 8–12 vuoden toimenpideohjelman. Tässä suunnitelmassa tultaisiin ottamaan kantaa myös asemanseutuihin.

Liikennevirasto

Liikennevirastossa on ollut käynnissä asemanseututyön kehittämishanke 2017: solmupaikkojen kehittäminen osana liikennejärjestelmätyötä ja asemanseutujen suunnittelua. Sen puitteissa on valmistunut neljä raporttia:

1. Asemanseutujen kehittämistyön toimintamallit (LiVi 35/2017)
2. Maankäytön suunnitteluun liittyvä yhteistyö ja sen uudistaminen ratapiha- ja asemakeskusalueilla (LiVi 36/2017)
3. Matkaketjupalvelutason kehittäminen kaukoliikenteen solmupisteissä (LiVi 37/2017)
4. Asemanseutuhankkeiden hankehallinnan yleiskuvaus (LiVi 38/2017) sekä näiden tiivis koontiraportti ja nostot (LiVi 40/2017).

Hankkeissa tunnistettiin lukuisia haasteita ja kehittämistarpeita, joista koontiraporttiin nostettiin tusinan verran:

- Lyhytjänteinen liikennehankkeiden rahoitus ja epätietoisuus Liikenneviraston rahoitusperiaatteista
- Asema-alueiden maakaupoista saatuja myyntituloja ei voida kohdentaa asemaseudun rahoittamiseen.
- Suunnitteluratkaisut viipyvät
- Asemaseudun kehittämistyö tapahtuu melko irrallaan alueellisesta liikennejärjestelmätyöstä
- Ongelmana on usein myös tavoitteiden vieminen toteutukseen
- Matkustajien ja kuljetustarpeiden näkökulma jää helposti liian vähälle huomiolle
- Elinkeinoelämää ja palveluntarjoajia ei aina pystytä riittävästi kytkemään mukaan yhteiseen suunnitteluun
- Solmupisteiden kehittämistä ohjaavat usein vahvemmin kiinteistö- ja kaupunkikehityksen intressit kuin matkustajatarpeet
- Asiat ovat monimutkaisia ja osapuolia voi olla monia, joten sopimusten laatiminen on haastavaa
- Asemanseuduilta puuttuu kokonaiskuva matkaketjuista
- Ohjeet matkaketjujen kehittämisen prosesseista sen sijaan puuttuvat
- Liityntäpysäköinnin kehittämisen haasteina ovat olleet toimijoiden yhteisen tahtotilan puute sekä epäselvyydet toteutuksen rahoituksessa ja vastuunjaossa
- Ratapihoja ja rata-alueita kehitetään tulevaisuuden tarpeisiin, mutta tätä ei aina osata nähdä.

Liikennevirasto on arvioinut syksyn aikana, millä toimenpiteillä ja millä aikataululla tunnistettuihin kehittämistarpeisiin tartutaan. Tarkoitus on myös jatkaa case-yhteistyötä mm. Seinäjoen ja Hämeenlinnan kanssa. Projektilla on myös jäljellä rahoitusta tälle vuodelle.

Lisäksi liikennevirasto on yhdessä MAL-verkoston kanssa käynnistänyt kanssa *Polkuja kestävä liikkuksen palveluihin* -hanke, jossa selvitetään, kuinka kestävä liikkuksen palveluiden edellytyksiä parannetaan sekä kytketään osaksi kaupunkien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmää. Hankkeessa on muka-

na Jyväskylä, Lahti, Tampere ja Turku, joissa toteutetaan kehittämistoimenpiteitä yhteiskäyttöautojen, pyöräpysäköintipalveluiden, kuljetusten yhdistelyn ja citylogistiikan teemoissa.¹

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi

Liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2014 käynnistämä valtakunnallinen kokeiluhanke Liikennelabra on edennyt toiseen vaiheeseen, jonka toteuttamisesta vastaa Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Liikennelabran tavoitteena on edistää uusia liikkumisen palveluja ja liikenteen digitalisaatiota liikkumisen sujuvuuden, ympäristöystävällisyyden ja turvallisuuden lisäämiseksi edistämällä yhteistyötä yritysten, julkishallinnon ja tutkimustahojen välillä. Liikennelabra tarjoaa apua myös lainsäädännöllisissä kysymyksissä sekä rahoituskanavien kartoittamisessa ja pyrkii edistämään kansainvälistä skaalautuvuutta. Liikennelabra-sivusto kokoaa ajankohtaisen liikenteen innovaatioihin keskittyvän tiedon yhteen.

Tekes

Tekesin Innovatiiviset kaupungit (INKA) -ohjelmassa tavoitellaan elinkeinoelämää hyödyttävien innovaatioalustojen juurtumista suomalaisiin kaupunkeihin. Tavoitteena on, että asemanseudut toimivat innovaatioalustoina, jotka mahdollistavat yritysten uusien ratkaisujen pilotoinnin. Tekesin ja INKA-kaupunkien välisissä tapaamisissa on tullut esille tarve koordinoita asemanseutujen kehittämistä koko Suomen tasolla. Tekes vastaa tähän tarpeeseen avaamalla yhteistyössä INKA, Fiksu kaupunki sekä Huippuostajat -ohjelmien kanssa kehittämiskokonaisuuden, jonka tavoitteena on käynnistää valtakunnan tason kehittämishankkeita tukemaan asemanseutujen haasteiden ratkaisemista.

Asemanseutujen kehittämiskokonaisuus aloitetaan Kasvutehdas Oy:n toteuttamalla kyselyllä. Kyselyn tulokset mahdollistavat vertailun kaupunkien välillä ja auttavat tunnistamaan asemanseutujen kehittämiseen liittyviä haasteita sekä pilotointimahdollisuuksia. Kyselyn tavoitteena on myös tunnistaa ne toimijat, jotka ovat kehittämässä asemanseutuja tai joilla on niihin liittyviä liiketoimintaintressejä.

2.2 Asemanseutujen hankkeita

MAL-verkoston työ: <http://www.mal-verkosto.fi/>

Liikenneviraston *Solmupaikkojen kehittäminen osana liikennejärjestelmätyötä ja asemanseutujen suunnittelua* -hanke tunnisti tärkeäksi kehittämistarpeeksi tiedonvaihdon kehittämistyössä, mitä vastaamaan on sittemmin perustettu liikenneviraston, Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän (HSY) sekä MAL-verkoston toimesta asemanseutu.fi avoin tietopankki. Sivustolta löytyy hankkeiden julkaisuja sekä tietoa yksittäisten asemien kehittämistyöstä ympäri Suomen.

Helsingin seudun ympäristöpalvelujen (HSY), Helsingin seudun liikenteen (HSL), Uudenmaan liiton ja ympäristöministeriön 2015 käynnistämä ja 2016 päättynyt hanke ”*Elinvoimaiset asemanseudut Helsingin seudulla ja Uudellamaalla (Elias)*” tuotti aineistoa asemanseutujen kehittämiskonsepteista ja investointimalleista ja pyrki edistämään yhteistyön ja verkostojen muodostumista. Työssä tarkasteltiin kuutta suomalaista asemanseutua (Tikkurila, Pasila, Leppävaara, Kerava, Seinäjoki ja Oulu) sekä kansainvälisiä esimerkkejä.

¹ Lisätietoja: [Polkuja kestävän liikkumisen palveluihin](#), esitys Kaupunkiseutujen kestävien liikkumispalvelujen foorumi 25.09.2017

Hankkeen suositukset kohdentuivat vastaamaan asemanseutujen erityishaasteena olevan lukuisten toimijoiden intressien yhteensovittamiseen ja sitoutumiseen sekä painottivat paikallislähtöisyyden korostamista:

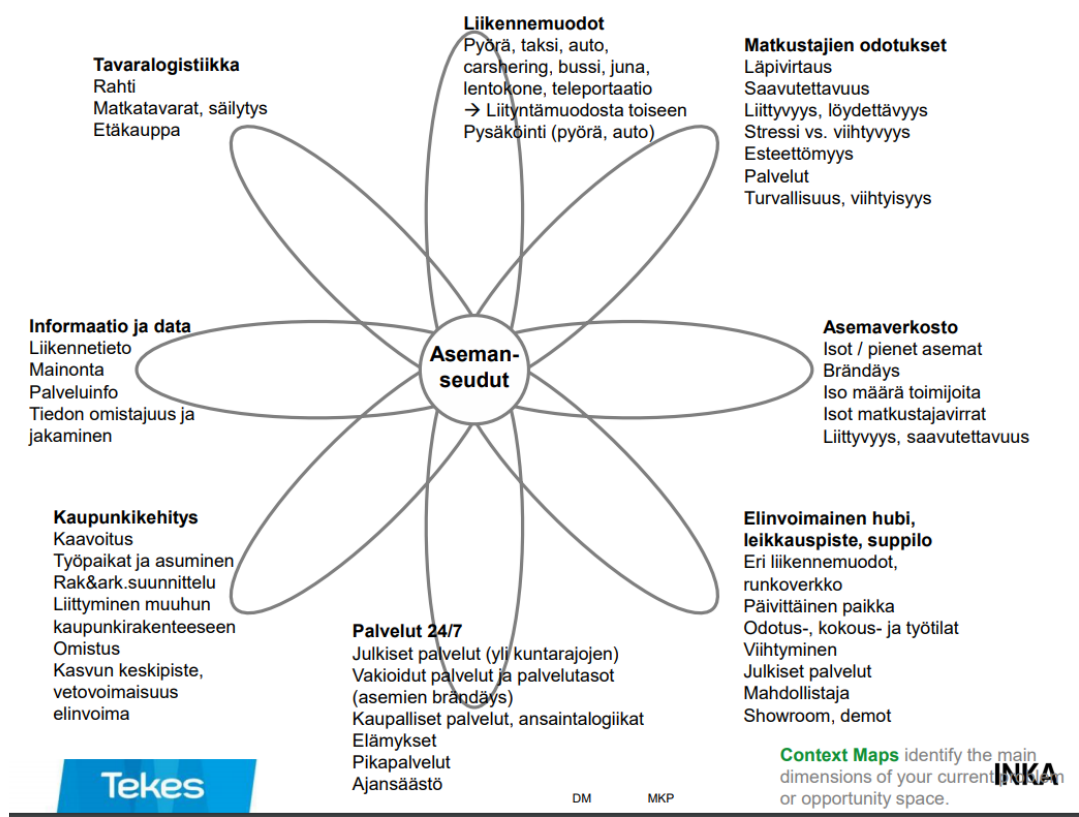
- asemanseudun tulee olla linjassa muun kaupunkikehittämisen kanssa paikallisen vision kera
- visiota tulee toteuttaa avoimella vuorovaikutuksella sidosryhmien kanssa sekä johdon tulee olla sitoutunut pitkään prosessiin
- asemanseutujen sisällöllisissä ratkaisuissa tulee painottaa paikallisia erityispiirteitä sekä tarve- ja tulevaisuuslähtöisyyttä
- toteuttamisvastuut- ja velvollisuudet tulee kirjata mahdollisimman aikaisessa vaiheessa
- yhteinen viestintä ja markkinointi eri toimijoilla

Elias-hankkeen jatkumona Helsingin seudulla on käynnistynyt yhteiseurooppalainen Interreg-hanke Smart-MR, joka tavoitteena on löytää kestäviä ratkaisuja vähähiilisen liikkumisen edistämiseksi metropolialueella. Helsingin seutu keskittyy vähähiilisten asemanseutujen ja liikkumisen solmujen kehittämiseen. Työssä tarkastellaan asemanseutua liikkumisen, asumisen sekä elinkeinojen ja palveluiden näkökulmasta. Helsingin seudun työtä koordinoi HSY ja yhteistyössä ovat mukana HSL, Uudenmaan liitto, Helsinki Business Hub, Green Net Finland ja laaja joukko muita seudullisia toimijoita.

Viime aikaisista selvityksistä mainittakoon lisäksi ympäristöministeriön, Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY:n, Liikenneviraston ja MAL-verkoston eli maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisverkoston teettämän selvityksen avaintekijöitä asemien ja asemanseutujen kehittämisessä Kööpenhaminassa ja sen ympäristössä. Selvityksen suositukset kokoavat erinomaisesti yhteen asemanseutujen kehittämisen haasteet Suomessa. Selvitys tarjoaa seuraavat suositukset asemanseutujen sekä laajemmin vähähiilisen liikkumisen ja yhdyskuntarakenteen kehittämiseksi Suomessa:

1. Asemanseutujen potentiaalın hyödyntämistä tulisi jatkaa eri hyötyjä korostavalla kehittämiss politiikalla, joka tukee niiden aktiivista maankäyttöä, toteuttaa uutta kaupunkikehitystä ja tekee asemanseuduista alihyödynnettyjen paikkojen sijaan kaupunkien etupihoja.
2. Tutkimuksen kautta tulisi perustella ja kehittämiss politiikassa korostaa aiempaa vahvemmin asemanseutujen moninaista taloudellista merkitystä.
3. Asemanseuduilla tulisi kehittää ja ottaa käyttöön suunnittelu- ja kehittämiss malli, jossa kaupunkikehitys ja liikkuminen systemaattisesti kytketään toisiinsa ja joka tekee mahdolliseksi integroida asemanseutu kokonaisvaltaisesti osaksi kaupunkia.
4. Suunnittelun lähtökohtana tulisi olla kaupunkitilan käyttäjien liikkuminen käyttäytyminen puhtaasti teknisen lähestymistavan sijasta
5. Sekoitettut toiminnot elävöittävät asemanseutuja, mm. koulutus- ja tutkimusympäristöt toimintoina.
6. Saumattoman ja käyttäjälähtöisen matkustuskokemus tulisi muotoilla hyödyntäen digitaalisia mahdollisuuksia asemanseutujen toimiessa innovaatioalustoina.
7. Yhteistyön organisoinnin tulisi kehittää säännönmukainen konsepti, jonka avulla kaupunkien, yritysten, kiinteistökehittäjien ja valtion asemanseutujen kehittämisen strategiset ja operatiiviset tavoitteet saadaan nykyistä yhdenmukaisemmiksi.
8. Asemanseutujen pullonkaulana olevat maanomistuskysymykset on ratkaistava yhteistyöllä nykyistä joustavammin.
9. Valtion täytyy olla kaupunkien kumppaneita sekä strategisessa mielessä että asemanseuduilla tapahtuvassa käytännön suunnittelussa ja toteutuksessa.

Asemanseudun vetovoimaan ja palveluihin keskittyvä tieto



Kuva 1. Innovatiiviset kaupungit ja asemanseudut. (Markku Koposen esitys Tekesin ja MAL-verkoston työpajassa 19.5.2016).

Palveluntarjonta on olennainen osa asemanseutujen kehittämistä ja sitä käsitellään usein myös kaupallisesta näkökulmasta. Liikenneviraston *Solmupaikkojen kehittäminen osana liikennejärjestelmätyötä ja asemanseutujen* -hanke esittää matkakeskusten kehittämistä uusien liikkumisen palveluiden keskuksena ja pilottialueina hyödyntäen liikkumisen kokonaisvaltaisia palvelukonsepteja (esim. MaaS-palveluiden) sekä suuria matkustajavirtoja, jotka tarjoavat otollisen testialustan uusien palveluiden pilotoimiselle. Kehitystyö tulisi tapahtua ensisijaisesti markkinaehtoisesti toimivien palveluntarjoajien taholta, mutta julkisten toimijoiden edesauttaessa seuraavilla osa-alueilla:

- avaamalla kysyntätietoja koskettavia rajapintoja palveluntarjoajien käyttöön;
- tarjoamalla joustavia tilaratkaisuja;
- toteuttamalla asemille vähähiilisiä kulkumuotoja suosivia pysäköintiratkaisuja (mm. yhteiskäyttöautopaikkoja, sähköautojen latauspaikkoja, saattoliikenteen paikkoja ja pyörien säilytysratkaisuja); sekä
- hakemalla uusia ideoita ja toimijoita mm. ideakilpailujen avulla.

Asemanseutujen palveluntarjontaa on hahmoteltu useissa eri työpajoissa, kyselyissä ja haastatteluissa.² Nämä kartoitukset painottuvat muihin kuin liikkumiseen liittyviin uusiin palveluihin. Riippumatta, onko kiinnostuksen kohteena ollut yksi tai useampi asema eri paikkakunnilla aineistot antavat melko yh-

² Elias-hanke 28.1.2016, riihimäen aineistot

teneväisen kuvan³. Tuloksia lukiessa onkin hyvä ensin ottaa huomioon ne tekijät, mitkä ensisijaisesti vaikuttavat kokemukseen liikenteen solmupisteessä ja näin ollen vastaajien painottamiin näkemyksiin. Nämä palvelutasotekijät voidaan jakaa seuraavasti⁴:

- **Matka-aika** – odottelu-aika ja eri kulkumuotojen yhteensopivuus (ml. kävelyyn kuluva aika)
- **Helppous** – kulkutapojen vaihdon vaivattomuus ml. mahdolliset erityistarpeet, pysäköinti, matkatavaroiden kuljetus, lippujen ostaminen
- **Turvallisuus** – turvallisuuden tunne yksin ollessa, valvotut kulkureitit
- **Hallittavuus** – riittävät ja selkeät opasteet, ajantasainen tiedonkulku odottelun aikana ml. häiriötiedotteet, liikennejärjestelmän selkeys
- **Mukavuus** – yleinen viihtyisyys ja siisteys, laadukkaat oheispalvelut
- **Hinta** – liityntäpysäköinnin ja odottelu-aikana tarvittavien palveluiden hinta

Asemanseutujen kehittämissuunnitelmissa ja hankkeissa nämä tulisi ottaa kaiken suunnittelun pohjaksi sujuvan liikkumisen varmistamiseksi ja vetovoimaisen asemanseudun aikaansaamiseksi.

Yhteenvetoa ja hankkeiden antamia tuloksia

Asemanseudun vetovoimaisuus:

- Asemanseudun tulee profiloitua yksilöllisesti alueen paikallisidentiteetistä kummuten ja tarjoten elämyksiä ja palveluita. Aseman sijaan alue on merkittävä profiloitumiskohde ja käsitteitä tulee käyttää tarkoituksenmukaisesti profiilin mukaisesti.
- Kehittämisen lähtökohdaksi tulee olla liikkujien sekä ympäröivän alueen asukkaiden arjen sujuvuus. Mm. sujuvalla pysäköinnillä (auto/pyörä) sekä jalankulkureiteillä on merkitystä asiakasvirtojen hyödyntämisessä. Pidempiaikaisen liityntäpysäköinnin tulisi sijaita kauempana antaen tilaa kevyelle ja ketterälle liikenteelle.
- Rakenteen ja toimintojen tulee olla monipuolisia siten, että alue pysyy elävänä sekä päivällä että iltaisin turvallisuuden tunteen lisäämiseksi. Tulee ajatella, millainen palveluntarjoajien kokonaisuus muodostaa halutunlaisen ympäristön.
- Alueen ulkoasuun sekä selvään ja eheään korttelirakenteeseen on kiinnitettävä huomiota suunnittelusta ylläpitoon, huomioiden erityisesti radan alikulku- ja ylikulkuväylien laatu.
- Maanalainen ja laitureilla oleva tila tulisi hyödyntää palvelemaan liikkujia sekä luomaan turvallisuudentunnetta ja viihtyisyyttä.
- Asukastoiminnan kytkeytyminen asemanseudulle antaa mahdollisuuksia elävöittää asemanseutua.
- Liiketoimintakilpailut/pilotit voivat herättää kiinnostusta asemanseudun kehittämiseen. Niiden tulee kuitenkin olla linjassa muiden asemanseudun kehittämistavoitteiden kanssa. Sen sijaan pilotit harvoin onnistuvat muodostamaan pidempiaikaista toimintaa liikkujien ja alueen asukkaiden tarpeisiin

Uudet palvelut:

- Toimintojen väliaikaisuus tai liikkuvat palvelupisteet (esim. kontit, tapahtumat, showroomit, posti, kirjastopalvelu) sopivat asemanseudulle luoden viihtyvyyttä ja eloisuutta. Joustavat tilat

³ Liitteenä listaa ideoiksi asemanseutujen palveluiksi.

⁴ *Solmupaikkojen kehittäminen osana liikennejärjestelmätyötä ja asemanseutujen suunnittelua -hanke*
https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lts_2017-37_matkaketjujen_palvelutason_web.pdf

mahdollistavat joustavan käytön muuttuvissa tilanteissa ja tämä tulee ottaa huomioon kaavoituksesta lähtien.

- Uudet palvelut kohtaavat monenlaisia haasteita, erityisesti 1) kuluttajien itsepalvelun preferointi ja haluttomuus maksaa saamastaan palvelusta vs. korkeat odotukset palvelusta sekä 2) riittävä asiakasvolyyymi tuottavan toiminnan varmistamiseksi
 - o Edellisten ohella palveluntarjoajat liikenteen palveluiden ohella kohtaavat seuraavia haasteita:
 - rahoitus
 - asiakkaiden negatiiviset asenteet vuokrayrityksiä kohtaan ja yksityisautoilun suosiminen
 - rajapintojen hidas avautuminen sekä yhteistyön ja sopimusten tekemisen vaikeus kumppaneiden kanssa
 - pilottien maantieteellinen rajoittuneisuus
 - viranomaisten päätöksenteko
- Esimerkkejä palveluista, joiden nähdään lisäävän arjen hyvinvointia ja asemaseudun vetovoimaisuutta:
 - o Julkiset palvelut sopivat asemaseudulle (esim. kirjastot, päiväkodit, kunnan tiedottaminen, terveydenhuolto, koulutus- ja tutkimus)
 - o Nopeat hyvinvointipalvelut (hierontapalvelut, veripalvelu)
 - o Nopeat päivittäisasiointi (esim. take-away kahvi/ruoka, kauppakassipalvelut, pokkari-kauppa,
 - o Mukavat lounge-tilat etätyöpisteineen, torkkupaikkoineen yms.
 - o Älykkäät järjestelmät, jotka tarjoavat mahdollisuuden ajatusten vaihdolle/innovaatioiden kehittymiselle, liikkujien mielipiteiden keräämiseen...osallistuminen tutkimuksiin, ihmisillä aikaa?
 - o Kulttuuri ja viihtyisyys: kirjasto, vaihtuvat näyttelyt, viheristutukset (esim. markkinointipaikkoina rahoitettuna), interaktiiviset pelit muiden liikkujien kanssa
 - o Liikkumisen palvelut:
 - Reittisuunnittelupalvelut jatkoyhteystietoineen sekä lippu- ja maksujärjestelmien yhteensopivuus
 - Älykäs informaatio ja markkinointi asemilla ja liikennevälineissä: tietoa aseman ja pysäkkien ympäristöstä liikennevälineeseen
 - Kaupunki/sähköpyörät, yhteiskäyttöautot, kimppakyydit ja muut henkilöauton tarvetta vähentävät palvelut joiden hinta ja saatavuus erilaisiin tarkoituksiin vastaa tarpeita siten, että palvelutaso on oman käytön tasolla
 - Liityntäpysäköinnin älykkäät palvelut sekä turvalliset parkit pyörille huomioiden sähköpyörien tai muiden sähkökäyttöisten kevyiden liikennevälineiden yleistyminen
 - Matkatavaroiden luovutus ja lentokentille suuntautuvien matkojen check-in asemilla
 - Tieto liikkuu mobiilipalveluissa, joten tarvitaan latauspisteitä asemille ja liikennevälineisiin
 - Tiedon tehokas kulkeminen poikkeustilanteissa suoraan mobiililaitteisiin
 - Suihkut ja pukeutumistilat asemilla ja/tai liikennevälineissä

Kokeilut

Asemanseutujen asiakasvirrat tarjoavat luonnollisen ympäristön toimia fyysisenä innovaatioalustana mille tahansa avoimelle kehitystoiminnalle. Trafin Liikennelabra tarjoaa tietoa erityisesti liikenteen mutta myös muista älykkäistä kokeiluista ja hankkeista, jotka kannattaa huomioida asemanseutuja kehitettäessä: Hankkeita, kokeiluja ja palveluja sekä Smart Countryside. Liikenteen kokeiluja on tehty tai on käynnissä eri puolilla Suomea seuraavilla osa-alueilla:

- yhteiskäyttöautot ja autojen vertaisvuokrauspalvelu
- sähköbussit ja automaatiobussit sekä -autot
- työmatkaliikkumisen ohjaus ja joukkoliikennetkaisu
- henkilö- ja tavaraliikenteen yhdistäminen
- tieliikenteen turvatieto ja älykkäät tieliikennepalvelut
- kustannustehokkaampi ja liikkujien tarpeita paremmin palvelevat ratkaisut maaseudulla
- MaaS-palvelut

Lisäksi mainittakoon, että liikennevirasto on myöntänyt valtionavustuksia 29 kunnan tai yhdistyksen järjestämään kokeiluun vuodelle 2017 eri puolilla Suomea.⁵

Asemanseuduilla muihin kuin liikkumisen palveluihin kohdistuvia pienimuotoisia kokeiluja on myös toteutettu eri asemanseuduilla. Johtuen asemanseutujen fyysisten ympäristöjen muutosprosessien aikaisesta vaiheesta, työ on kuitenkin keskittynyt ideointeihin työpajoissa ja haastatteluissa, ideoiden odottaessa vielä testaustaan liikkuvia ravintoalan tai jakamistalouden pop-up-kokeiluja lukuun ottamatta. Kokeiluista ei myöskään ole saatavilla kootusti tietoa ja olisi hyvä, jos esimerkiksi asemanseudut.fi tarjoaisi alustan tiedonjaolle eri intressiryhmien ja kehittäjien välillä. Pienimuotoisista kokeiluista mainittakoon muutama esimerkki, joiden toteutusta on myös kirjallisesti arvioitu.

EAKR-rahoitteen hankkeen puitteissa Tampereen asemahallissa toteutettiin älyilmoitustaulun toteutus ja käyttäjätestaus⁶. Järjestelmän käyttäjäkokemukset olivat pääosin positiivisia, joskin testaus oli lyhytaikainen johtuen byrokraattisista syistä. Kokeilu onnistui kuitenkin tuomaan esille myös prototyyppien kehittämisehdotuksia. Tähän liittyen on käynnissä *Urban Mobility Indoor Services Piloting in Tampere*. Lisäksi Seinäjoella järjestettiin avoin Fiksu assa -ideakilpailu ja pilotointi asemanseudun palveluista vuonna 2016.

2.3 Asemanseutujen kehittäminen Seinäjoella ja Riihimäellä

Asemanseudun kehittämistyö on noussut monissa eri kaupungeissa kiinnostuksen kohteeksi siten, että kehittämistyö on eri vaiheissa kaupungista riippuen. Asemanseudulle kehitettävän palvelutoiminnan kannalta tulee ottaa huomioon asemanseutujen kehittämistoiminnan kannalta seuraavat keskeiset kysymykset:

- Liityntä muuhun kaupunkikehittämiseen: Mikä merkitys elinkeinollisen erityisalueen kehittämällä on koko kaupungin kehittämisessä? Mikä on koko alueen kehittämisen visio?

⁵ Lista kokeiluista: Liikkumisen ohjauksen valtionavustukset 3.3.2017

⁶ Lisätietoja ks. Järvi, Antti. Design and implementation of an NCF-based mobile interaction concept for a smart bulleting board. Master of Science thesis. 2015

- Suunnittelu- ja kehittämisprosessi: Ketkä ovat asemanseudun suunnittelun tahoja, jotka tulisi saada mukaan? Mikä taho vie prosessia eteenpäin?
- Elinkeinoalueen sisällölliset ratkaisut: Millainen fyysinen ja toiminnallinen profiili elinkeinoalueelle luodaan? Millaisia konkreettisia ratkaisuja tarvitaan?
- Toteuttamis- ja investointikonseptit: Kuinka konkreettiset ratkaisut toteutetaan ja rahoitetaan? Millaisia kannustimia investoinneille luodaan?
- Markkinointi ja viestintä: Kuinka syntyvää kokonaisuutta markkinoidaan ja kuinka luodaan kiinnostusta sitä kohtaan?

Seuraavassa tarkastellaan tarkemmin selvityksen case-kohteina olevien **Seinäjoen** ja **Riihimäen** asemanseudun kehittämistoiminnan vaihetta.

Seinäjoki

Seinäjoen asemanseudun kehittämistoimintaa on tehty pitkäjänteisesti lähtien liikkeelle kaupungin vahvasta tahtotilasta ja kirjauksesta kaupunkistrategiaan vuonna 2013. Visiotyöhön osallistettiin keskeiset sidosryhmät vuonna 2014 toteutetun SmartStation-hankkeen työpajoissa sekä haastatteluissa, jonka tavoitteena oli luoda keskeisten kaupunkitoimijoiden kanssa yhteistyömenetelmiä, joilla myös muut kaupungit voivat suunnitella, hankkeistaa ja valmistella asemaseutujensa toteuttamista osana kaupunkikeskustojen kehittämisprosessia. SmartStation-hanke loi näkemyksen asemanseudun strategisista tavoitteista linkittyen muihin kaupunkikehittämisen tavoitteisiin. SmartStation-hankkeessa muodostettu visio alueen tulevaisuudesta muodosti pohjan kansainväliselle vuonna 2015 järjestetylle Europan 13 -arkkitehtuurikilpailulle. Recreating Spaces (Respa) – ”Kaupunkien erityisalueiden uusi yrityskehitysmalli” -hanke pyrki 2016 lisäämään ymmärrystä asemaseutujen sekä muiden vastaavien erityisalueiden toiminnallisesta kehittämisestä ja toimintojen pilotoinnista yhdyskuntarakenteen kehitys- ja suunnitteluprosessien yhteydessä. Konkreettisena toimenpiteenä toteutettiin Seinäjoen asemanseudulle sijoittunut avoin Fiksu assa -liiketoimintaideakilpailu pilotointineen vuonna 2016. Seinäjoella on parhaillaan käynnissä yleiskaavaprosessi, jonka on tarkoitus valmistua vuonna 2018.

Asemanseudun kehittämisen tavoitteena on

- 1) kaupunkirakenteen tiivistäminen, kaupunkikeskustan vetovoiman lisääminen, yritys- ja kehitystoiminnan uuden kasvualueen muodostaminen, liikennesuunnittelu (”Matkakeskus 2.0 ”-ajattelu) sekä kaupunkikuvan parantaminen sekä
- 2) yhdistää radan jakamat kaupunginosat toisiinsa liikenteellisesti, toiminnallisesti ja kaupunkikuvallisesti ja saada kevyen liikenteen yhteys ratapihan poikki.⁷

Seinäjoen asema-aluetta kehitetään jatkossa kolmena erillisenä toiminnallisena aluekokonaisuutena: Pohjan puolen asumisalueena, asemakorttelina ja veturitallien alueena. Pohjan puoleista rata-aluetta suunnitellaan asumisen alueeksi, asemakorttelia liikkumisen, kaupan ja palveluiden keskuksiksi ja veturitallien alueella puolestaan keskitytään kulttuuriin ja ruokaan.⁸

⁷ [Asemaseutujen kehittämistyön toimintamallit](#). Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 35/2017

⁸ Lisätietoja Seinäjoen kaupunki: XX

Seuraavassa taulukossa kootusti tietoa Fiksu assa -ideakilpailusta⁹.

Taulukko 1. Fiksu assa -ideakilpailun tietoja Seinäjoelta.

Aika	Fiksu assa -kilpailu toteutettiin vuoden 2016 aikana. Fiksu assa -kilpailu muodosti näkyvimmän osan Into Seinäjoen vetämää ”Respa (Recreating Spaces) – Kaupunkien erityisalueiden uusi yrityskehitysmalli” -hanketta.	
Tavoitteet	<p>Fiksu assa -kilpailun funktio koko asemanseudun kehittämisprosessissa oli oikeastaan kahtalainen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) sillä ylläpidettiin asemanseudun kehitysprosessin jatkuvuutta ja täytettiin kaupunkitilan toiminnallista tyhjiötä asemanseudun osalta. 2) Toiseksi sillä oli myös asemanseudun yhdyskuntarakenteen ja erityisesti sen toimintojen tulevaisuutta luotaava tarkoitus, sillä kilpailussa pyrittiin hahmottamaan sitä, millaiset toiminnot voisivat tulevaisuudessa toimia Seinäjoen asemanseudulla ja vastaavilla erityisalueilla ylipäätään. <p>Kilpailussa haettiin uudenlaisia liiketoimintaideoita, jotka sopisivat pilotoitaviksi Seinäjoen asemanseudulle sen nykyisessä kehitysvaiheessa. Laajempaan tausta-ajatuksena oli myös kuitenkin etsiä sellaisia ideoita, joita voitaisiin skaalata ja toteuttaa paitsi Seinäjoen asemanseudulla tulevaisuudessa mutta myös esimerkiksi muilla asemanseuduilla tai laajemmin ajatellen vastaavien, muutosvaiheessa olevien kaupunkitilojen kontekstissa. Kilpailussa oli siis kysymys asemanseudun nykyhetkestä ja tulevaisuudesta sekä Seinäjoen asemanseudusta ja laajemmin erityisalueista.</p>	
Pilotit	<p>Kilpailuun osallistui kaikkiaan yksitoista yritystä tai hakijakonsortiota, joista kuusi valittiin kilpailuun, ja lopulta näistä kuudesta valitusta pilotoinnista viisi toteutui.</p> <ul style="list-style-type: none"> • potkupyörien vuokraus asemalla • joustavaa toimistotilan lyhytaikaista vuokrausta asemahallissa • tilapäinen ravintola vajaakäyttöisessä tilassa asemanseudulla • matkailumarkkinoinnin ilmiöiden esittely asemalla ja sen ympäristössä • asemanseudun yhdyskuntarakenteeseen liittyvien suunnitelmien virtuaalinen esittely asemalla 	
Tulokset	Hyödyt	Opittavaa
	<p>Fiksu Ässä elävöitti asemanseutua pilotoinnin ajan. Sekä järjestäjätaho että ideoiden toteuttajat pitivät kilpailua kokonaisuutena onnistuneena.</p> <p><u>Pilottitoteuttajat:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - mahdollisti liiketoimintaidea konkretisoimisen ja ideoihin liittyvien toimintojen, tekniikoiden jne. testaamisen ja kehittämisen <p>tarjosi tukea verkostoitumiseen, toimitilakysymyksiin, markkinointiin jne. ja muu sparraus hyödyllistä</p> <p><u>Kehittämisen kannalta:</u></p>	<p>Kilpailu ei kiinnittynyt toivotulla tavalla muuhun kehittämis- ja suunnittelutoimintojen kokonaisuuteen (ml. yleissuunnittelmaprosessiin) eikä tarjonnut pitkä</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) pysyttiin liiaksi toteutushetken reuna-alueissa asemanseudun kaupunkirakenteen ja toimintojen rajoitteissa tulevaisuuden ja potentiaalisten toimintojen kehittämisen sijaan 2) <u>liiketoiminnan kannalta:</u> liiketoiminnallisuus ei korostunut riittävästi valintaprosessissa ja pilotoinnit

⁹ Kaupunkikehittämistä kilpailulla? Tapaus Fiksu assa Seinäjoella. Sente työraportteja 37/2017. Ruokolainen, Ko-
lehmainen

	<p>- löydettiin ja kehitettiin uudenlaista toimintaa kokeiltavaksi jatkossa Seinäjoella tai vastaavilla alueilla muualla</p>	<p>keskittyivät olemassa olevan toiminnan versioimiseen vahvasti uudenlaisen liiketoiminnan sijaan</p> <p>3) pilottien toteutukseen varattujen resurssien vähäisyys vaikutti toteutukseen ja konkreettinen resurssi esim. toimitilan, datan, markkinoinnin osalta olisi tukenut toteutusta ja ”palkintotoimitila” olisi mahdollistanut pysyvämmän toiminnan asemanseudulla</p>
--	--	--

Riihimäki

Riihimäen asemanseudun alue on pitkään ollut kaupungin keskeinen kehittämiskohde. Riihimäen asemanseudun kehittämistarpeita on kartoitettu erilaisilla kyselyillä ja kehittämishankkeilla. Näistä esimerkkinä vuonna 2015 Riihimäen kaupungin tilaama kysely, joka toteutettiin HAMK:n Liikennealan koulutusohjelman lopputyönä: Asemanseudun kehittäminen liikkujan näkökulmasta. Työn tarkoituksena oli selvittää, miten Riihimäen rautatieasemaa ja asemanseutua tulisi kehittää. Työssä pyrittiin löytämään ratkaisuja asemanseudun ja rautatieaseman kehittämiseen.

Asemanseudun kehittäminen on merkitty yhdeksi kärkialueeksi Riihimäen kaupungin 2017–2019 strategiassa. Kaupungin tavoite on kehittää elinvoimaisuutta sekä asemanseudun vetovoimaa uusilla palveluilla ja lisäämällä viihtyisyyttä. Toimilla haetaan positiivista kierrettä; palvelut tuovat lisää ihmisiä ja houkuttavuutta muuttamaan Riihimäelle.

Strategian kärkenä on asemanseudun kehittämisen kokonaissuunnitelma, jonka osana mietitään rakentamisen ratkaisuja palvelemaan pendelöijien tarpeita. Osana asemanseudun kehitysprojekteja kehitetään moderneja yhteisöllisiä toimitiloja osaamisintensiiviselle ja luovalle yritystoiminnalle sekä etätyöntekijöille.

Asemanseudun kehittäminen liittyy Riihimäen kaupungin tavoitteisiin, Riihimäen kaupungin kiinnostavuuden kasvattaminen yrittämisen ja asumisen alueena. Tärkeitä osa-alueita ovat mm. toimiva kaupunkirakenne, kaupunkirakennetta täydentävät kohteet ja niiden sijoittuminen, kevyen liikenteen reitit, pysäköinnin järjestelyt. Uusia asukkaita ja yrityksiä halutaan saada sijoittumaan asemanseudulle. Tämän vuoksi oli tärkeää kartoittaa uusia palveluntarjoajia, joiden avulla saadaan elinvoimaa asemanseudulle.

Riihimäen asema-alueita ympäröivät itäpuolella sijaitseva Peltosaaren asuinalue, asemarakennuksen viereinen Matkakeskus, veturitallialue ja asemaa vastapäätä olevat Liikekeskus Atomi ja vanha Voimala. Näitä alueita halutaan kehittää kokonaissuunnitelman avulla yhtenä kokonaisuutena. Haasteina tässä kehittämistyössä ovat mm. se, että VR on siirtänyt mm. lipunmyynnin pois asemarakennuksesta sekä pysäköintiratkaisut, jotka ohjaavat ihmisiä radan itäpuolelle, kun palvelut sijaitsevat länsipuolella.

Junaliikenteen kasvaessa aseman merkitys palveluiden tuottajana korostuu entisestään. Riihimäen aseman ohittava kolmioraide, joka on valmistunut vuonna 2017 vähentää tavarajunaliikennettä Riihimäen aseman alueella ja mahdollistaa osaltaan henkilöliikenteen lisäämisen Riihimäen asemalla.

Riihimäki haluaa olla ekologinen kaupunki ja pienentää hiilijalanjälkeään, jonka edellytyksenä on, että palvelut tulee olla kuntalaisten saatavilla ilman yksityisautoilua. Kasvukäytävän yhteistyö ja asemanseudun kokonaiskehittäminen lisää kaupungin elinvoimaa ja koetaan kaupungissa tärkeäksi.

3. PALVELUTARJOAJIEN KARTOITUS

Hankkeessa kartoitettiin aseman seudulla liikkuville suuntautuneita palveluntarjoajia, joista alla olevat yritykset kiinnostuivat konkreettisesti testaamaan tuotteitaan / palveluitaan Seinäjoen tai Riihimäen asemanseuduilla.

Liikkumisen palvelut

- Komia Liikenne, Seinäjoen seudun paikallisliikenteen palvelu (Seinäjoki)
- OP-ryhmä, yhteiskäyttöautojen Drive Now -palvelu (Seinäjoki)
- Seinäjoen Keskustaksin Valopilkku-palvelu (Seinäjoki)
- Taksi Suvanto yhteistyössä Arts&Gizmos ja Riihimäen yrittäjät, nonstop -kuljetus (Riihimäki)

Ruokaan ja ravintoon liittyvät palvelut ja tuotteet

- K-Supermarket Puskantie, ruokaostosten verkkopalvelu (Seinäjoki)
- Atrian uusi Lihakauppa, elintarvikkeiden verkkokauppa (Seinäjoki)
- REKO Seinäjoki, Lähiseudun ruokatuotteiden tuottajien palvelu (Seinäjoki)
- Ingafe, lähiruokaa sisältävien eväspussien myynti (Riihimäki)
- K-Supermarket Kumela, kauppakassien myynti (Riihimäki)

Hyvinvointi- ja terveyspalvelut ja tuotteet

- Lähi-Tapiola & Mehiläinen, TerveysHelppi -palvelu (Riihimäki)
- JPJ Liikuntakeskus, henkilökohtainen opastus (Riihimäki)
- Kehonhuolto Jumissa, hyvinvointimittaukset, minihieronta (Riihimäki)
- Health Care Success, Tango Wellness Motivator hyvinvointilaite (Riihimäki)

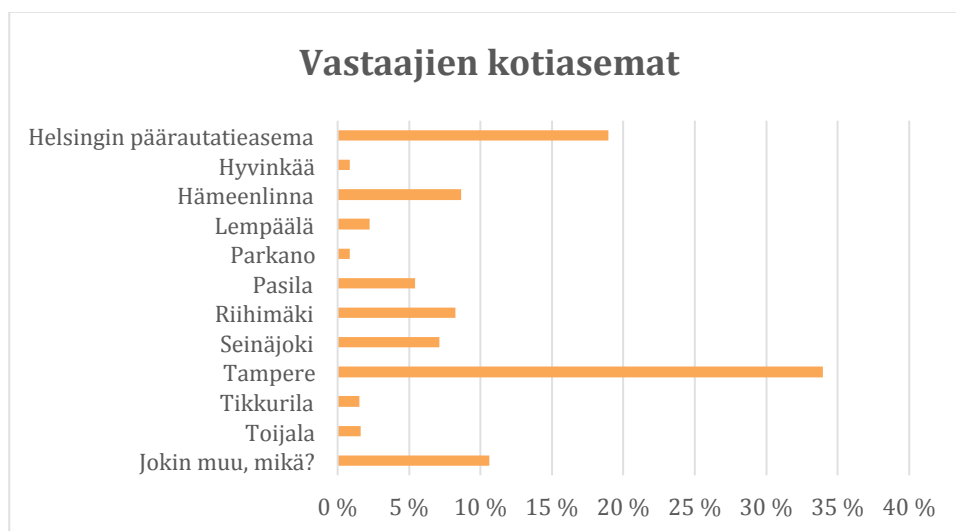
Muut arkea helpottavat palvelut ja tuotteet

- Hotelli-Ravintola Alman oma matkailijoille suunnattu mobiilisovellus. (Seinäjoki)
- Kauppaseinäjoki-appi, shoppailijan tietolähde (Seinäjoki)
- Small Data Garden, esineiden internet (IoT) sovellukset (Riihimäki)

4. KYSELY ASEMANSEUDUN LIIKKUJILLE

Kyselyaineisto kerättiin 26.10.–7.11.2017 välisenä aikana Cint-paneeliin ilmoittautuneilta. Kyselyyn ovat vastanneet asemanseudulla vähintään satunnaisesti liikkuvat ja vastauksia saatiin yhteensä 1066 Suomen kasvukäytävän alueelta. Vastaajat jakautuvat tasaisesti eri ikäryhmiin 18–65 vuoden välille, naisia oli vastaajista lievä enemmistö (59 %).

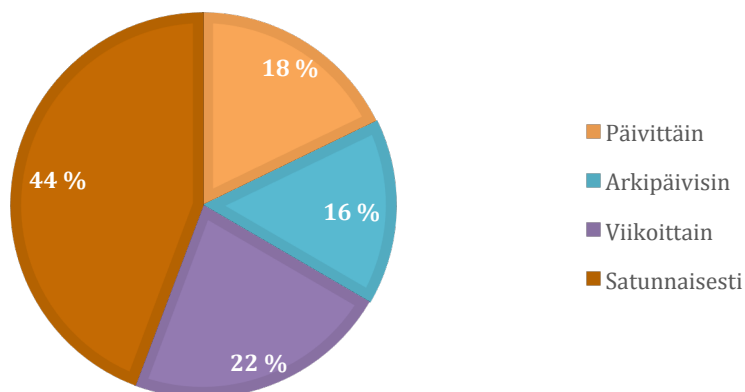
Vastaajien kotiasemana eli eniten käyttämänä asemanseutuna painottuu selkeästi Tampereen asema, jolla liikkuu noin kolmasosa vastaajista. Myös Helsingin päärautatieasemalla pääsääntöisesti liikkuvia on vastaajissa huomattavasti muita enemmän, noin viidesosa vastaajista. Yli 50 vastausta saatiin lisäksi Hämeenlinnan, Riihimäen, Seinäjoen ja Pasilan asemilla pääsääntöisesti liikkuvilta. Vastausvaihtoehdon jokin muu asema valitsi yhteensä 113 vastaajaa. Näistä vastaajista 55 ilmoittaa käyttävänsä eniten HSL alueen asemaa. Asemanseutukohtaisessa tarkastelussa näitä sekä Tikkurilan aseman 16 vastaajaa käsitellään yhteisenä kokonaisuutena. Sen sijaan Lempäälän, Parkanon, Hyvinkään sekä Toijalan asemia ei tarkastella asemanseutukohtaisissa tarkasteluissa niiden vähäisten vastaajamäärien vuoksi. Muita vastaajien esille tuomia kotiasemia sijaitsee yksittäisesti ympäri eteläisen Suomen kuitenkin siten, että 12 vastaajan eniten käyttämä asema on Nokian rautatieasema ja viiden rautatieasema Turussa.



Kuvio 2. Vastaajien kotiasemat eli eniten käyttämä asemanseutu

Suurin osa vastaajista (44 %) liikkuu vain satunnaisesti asemanseudullaan. Toisaalta noin kolmasosa (34 %) vastaajista liikkuu asemanseudulla päivittäin tai arkipäivisin ja loput noin viidesosa viikoittain.

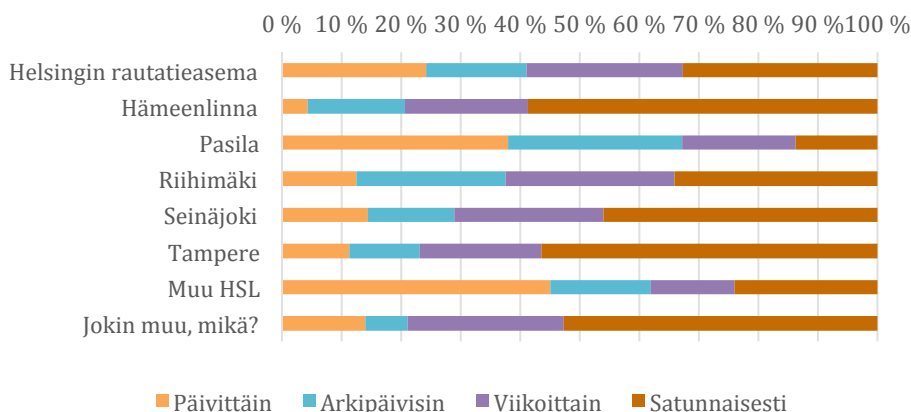
Kuinka usein liikut asemalla tai sen välittömässä läheisyydessä?



Kuvio 3. Kuinka usein liikut asemalla tai sen välittömässä läheisyydessä?

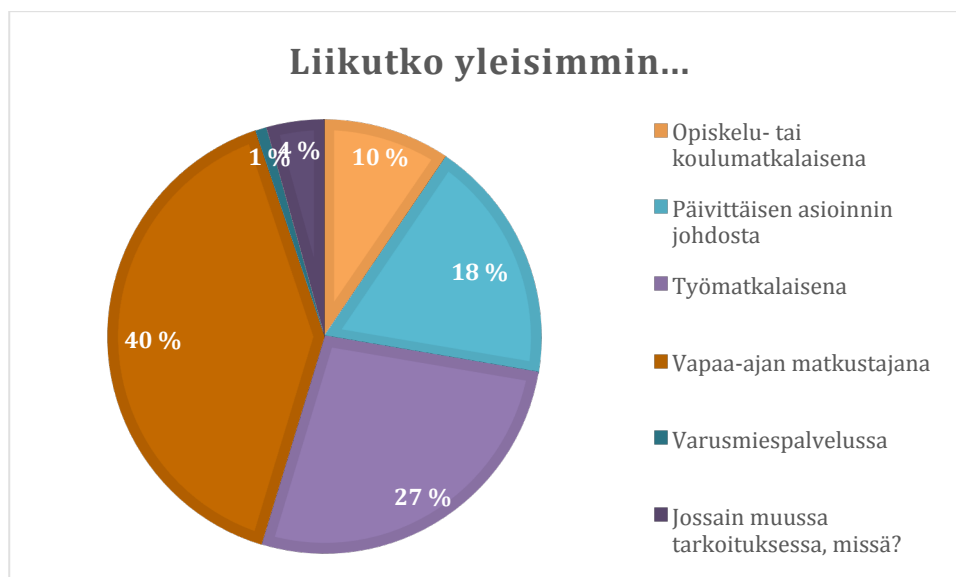
Tarkasteltaessa kyselyn tuloksia asemanseuduittain tulee huomioida, että riippuen asemanseudusta tulokset heijastavat erityyppisten asemanseudun käyttäjien mielipiteitä. Hämeenlinnassa, Tampereella ja muilla kuin kyselyssä mainituilla asemanseuduilla liikkuvista yli puolet liikkuu asemanseuduilla vain satunnaisesti. Sen sijaan HSL alueen (mukaan lukien Pasila, Helsingin rautatieasema ja muu HSL) asemanseudulla kulkijoista vähintään kaksi kolmasosaa liikkuu vähintään viikoittain ja Helsingin rautatieasemalla liikkuvia lukuun ottamatta yli 60 % liikkuu lähes päivittäin.

Asemanseudulla liikkumisen yleisyys asemanseuduittain



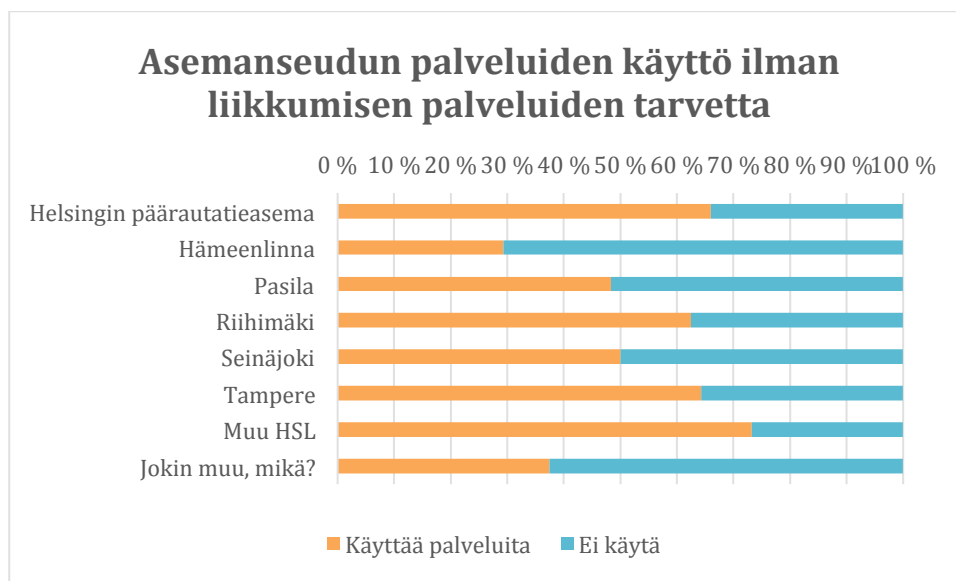
Kuvio 4. Asemalla liikkumisen yleisyys asemanseuduittain

Satunnaisesti liikkuvista suuri osa on pääasiassa vapaa-ajan matkustajia, joita vastaajista on 40 %. Lisäksi satunnaisesti asemanseudulla liikutaan työmatkalaisena tai muun asioinnin johdosta. Vapaa-ajanmatkustajien ohella lähes yhtä suuri osuus on työ-, opiskelu- tai koulumatkalaisia (37 %). Päivittäisen asioinnin johdosta asemalle saapuu 18 % vastaajista. Muita yleisiä syitä liikkua asemanseudulla on ohikulku jalan tai autolla ja läheisten vienti tai nouto asemalta.



Kuvio 4. Asemansseudulla liikkumisen pääasiallinen syy

Lievä enemmistö vastaajista (59 %) käyttää asemansseudun palveluita ilman tarvetta joukkoliikenteen käyttöön. Erot asemien välillä ovat suuria. Hämeenlinnassa palveluita käyttää vain lähes yhtä suuri osuus (29 %) kuin HSL alueen asemilla liikkuvat ei käytä (27 %). Yleisin syy palveluiden käyttämättä jättämiseen on kokemus, että palvelut ovat vähäiset. Tampereella sen sijaan asemansseutu koetaan kaukai-sena sijainniltaan tai ruuhkaisena käydä.

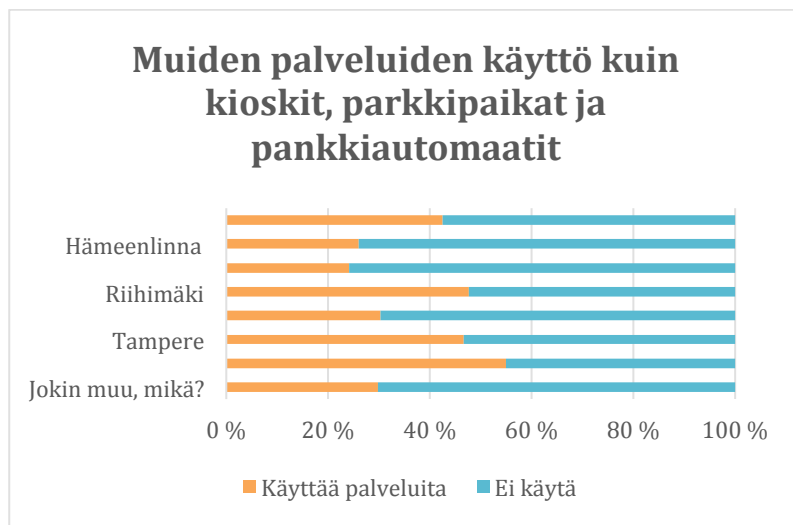


Kuvio 5. Asemansseudun palveluiden käyttö ilman liikkumisen palveluiden tarvetta

Kioski nousee selkeästi esiin eniten käytettynä palveluna palveluita käyttävien keskuudessa (21 % kyllä-vastaajista). Muita yleisesti käytettyjä palveluita on päivittäistavara- sekä erikoisliikkeet, kahvilat ja ravintolat, pankkiautomaatit, postin tai matkahuollon lähetyspalvelut, terveydenhoitopalvelut ja pysäköinti.

Kun jätetään huomioimatta kioskien, pankkiautomaattien ja pysäköintialueiden käyttö asemansseudulla, erot eri asemien välillä pienenevät. Kuitenkin keskimäärin HSL paikallisasemien palveluita Pasilaa lukuun

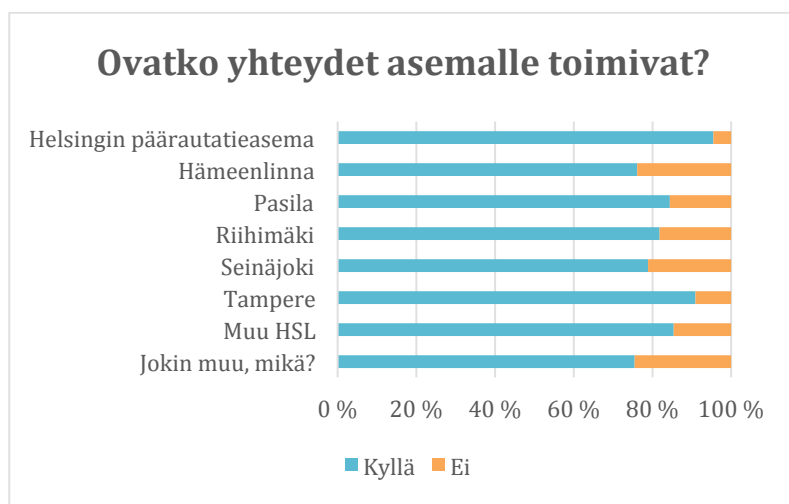
ottamatta käyttöä ilman matkustusaikeita yli puolet vastaajista. Myös Riihimäen, Tampereen ja Helsingin päärautatieasemien palveluiden ääreen saavutaan yleisesti ilman matkustusaikeita.



Kuvio 6. Asemanseudun palveluiden käyttö ilman tarvetta liikkumiseen muiden kuin kioskien, parkkipaikkojen ja pankkiautomaattien osalta

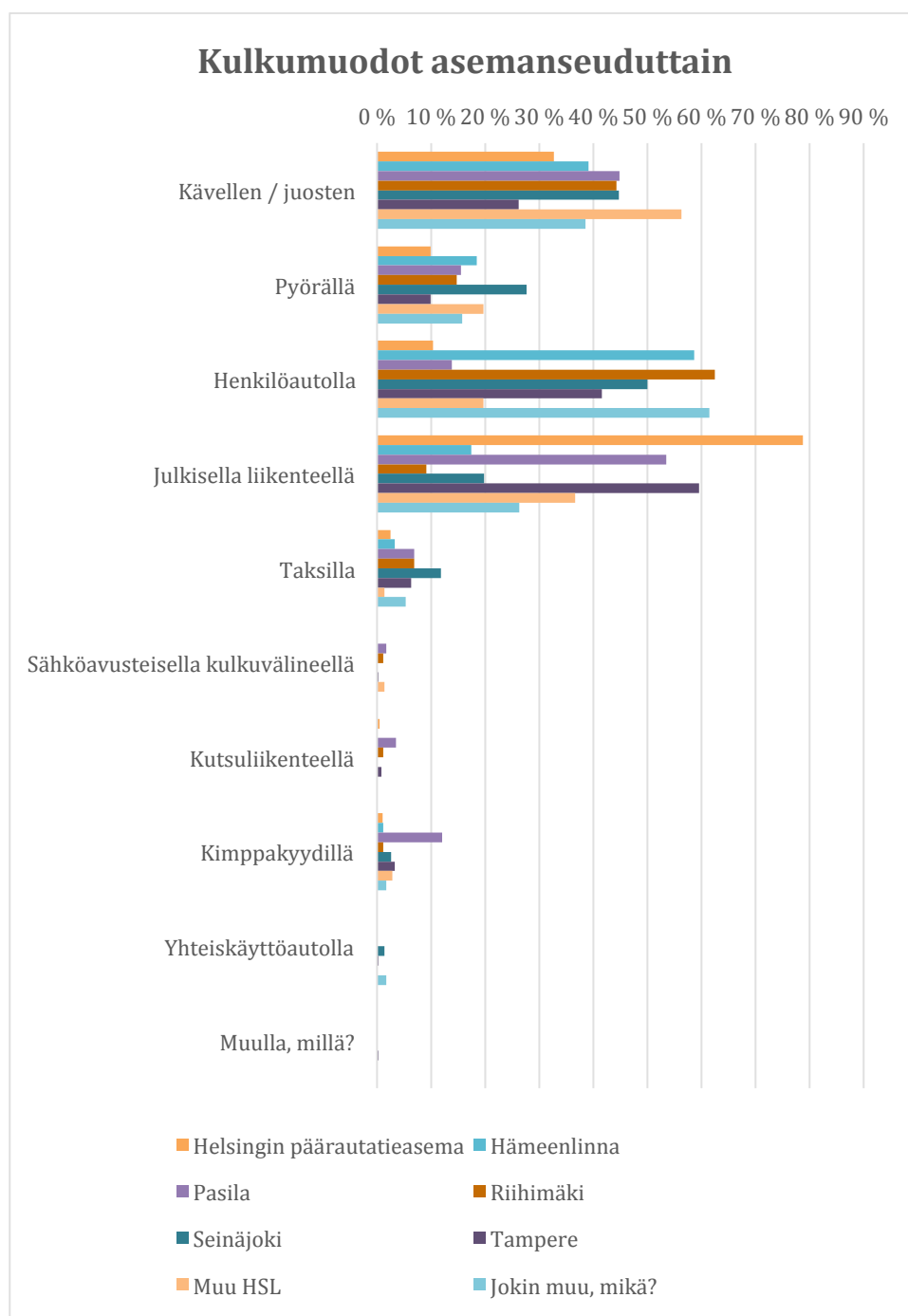
4.1 Kulkeminen asemalle

Helsingin asemansuudulle suuntautuvia yhteyksiä pidetään toimivimpana verrattuna muihin kyselyssä mukana olleisiin Suomen kasvukäytävän asemansuutuihin. Lisäksi yli 90 % pitää yhteyksiään Tampereen asemalle toimivina. Sen sijaan Hämeenlinnan, Seinäjoen ja muita kuin kyselyssä eriteltyjä asemia käyttävien keskuudessa yhteyksiä ei pidä toimivina yli viidesosa vastaajista. HSL alueen ulkopuolella suurin syy huonoiksi koettuihin yhteyksiin ovat heikot joukkoliikenneyhteydet asemalle. Joukkoliikenneyhteydet ja junavuorot eivät palvele toisiaan ja yhteydet usein puuttuvat koulunkäyntiä palvelevien vuorojen ulkopuolella tai yhteyksiä ei ole lainkaan. Joukkoliikenteen puuttuessa oman auton käyttö on välttämätöntä ja parkkipaikkojen puute tai maksullisuus koetaan ongelmana. HSL alueella ongelmina koetaan useimmiten matka-aika, erityisesti jos on tapahtunut matkaa pidentäviä muutoksia paikallisliikenteessä. Yhteydet voivat olla haastavat myös vuorotyöläiselle.



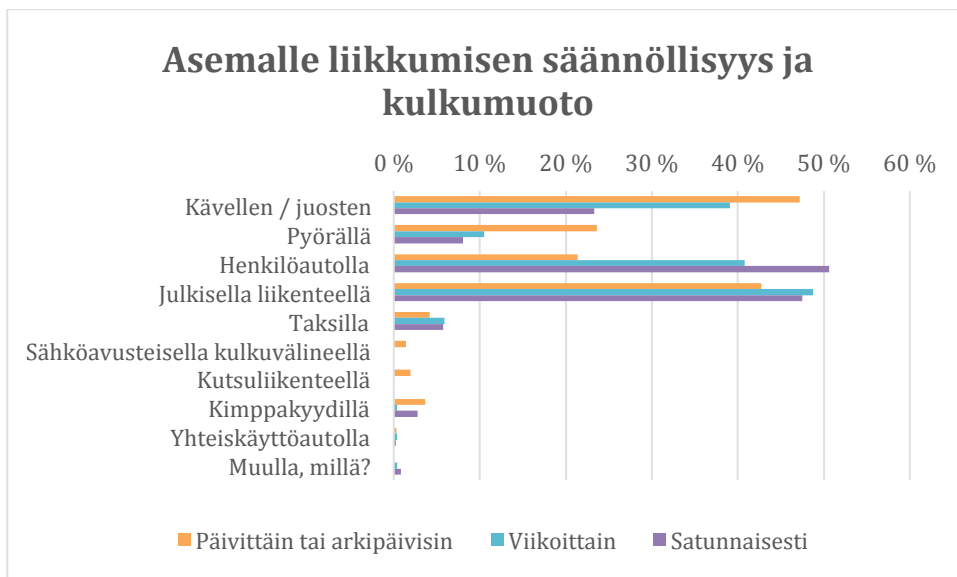
Kuvio 7. Ovatko yhteydet asemalle toimivat?

Asemalle saavutaan hyvin eri tavoin riippuen asemaseudusta. Helsingin rautatieasemalle, jonne yhteisiä pidetään hyvänä, saavutaan pääosin julkisella liikenteellä (79 %) ja jalan (33 %). Myös Tampereen asemalle liikuttaessa suurin osa vastaajista käyttää julkista liikennettä (60 %) ja noin neljäsosa liikkuu jalan. Kuitenkin HSL alueeseen verrattuna henkilöautolla liikkuvien osuus on merkittävä (42 %). Kuten jo vastaajien tyytyväisyyttä tiedusteltaessa edellä huomattiin, liikkumista palvelevia julkisen liikenteen yhteyksiä on tarjolla vain pienelle osalle muilla kyselyn asemaseuduilla HSL alueen ja Tampereen asemaseudun ulkopuolella. Jalan saavutaan yleisesti kaikille asemaseuduille, joskin hieman harvemmin Tampereen ja Helsingin rautatieasemille.



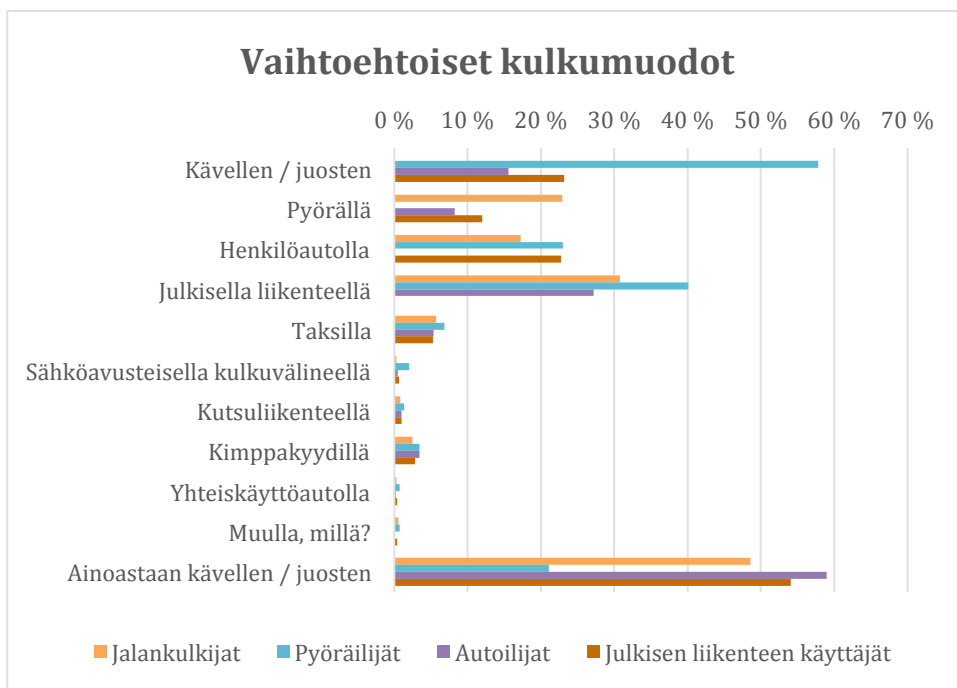
Kuvio 8. Kulkumuodot asemaseuduittain

Jalan ja pyörällä saapuminen on sitä yleisempää, mitä useammin asemalle saavutaan. Sen sijaan harvemmin asemalle saapuvat turvautuvat muita useammin henkilöautoon.



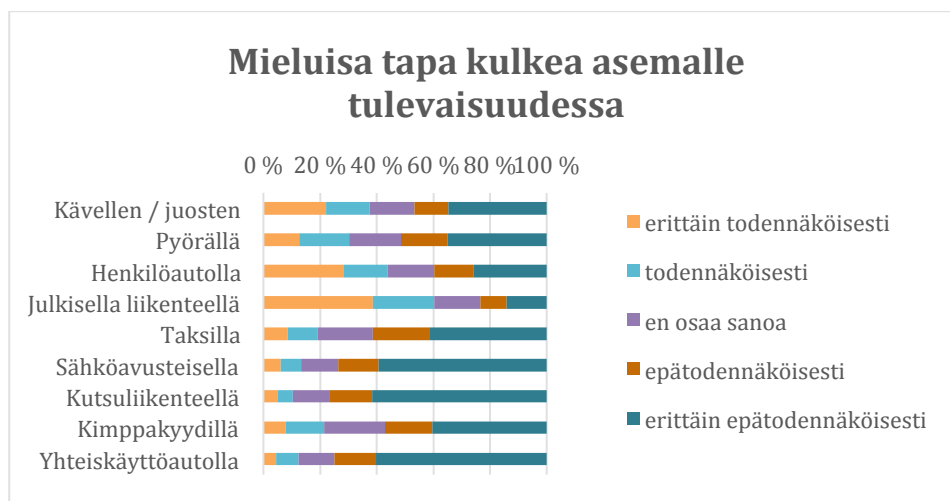
Kuvio 9. Asemalle liikkumisen säännöllisyys ja kulkumuoto

Kuviossa 10. tarkastellaan yleisimpien kulkumuotojen jalankulkijoiden, pyöräilijöiden, henkilöautolla saapuvien ja julkisten liikenteen käyttäjien vaihtoehtoisia kulkumuotoja. Merkittävä osa vastaajista vaihtaa kulkumuotoa tarpeen mukaan. Julkisen liikenteen ja henkilöauton käyttö sekä jalankulku ovat toisiinsa täydentäviä liikkumisen muotoja. Kuitenkin autoilijoista suurin osa (59 %) ei käytä muita liikkumisen muotoja asemalle mentäessä ja myös yli puolet (54 %) julkisen liikenteen käyttäjistä hyödyntää ainoastaan julkista liikennettä. Suurin osa (61 %) ainoastaan autolla liikkuvista saapuu asemansedulle vain satunnaisesti. Julkisen liikenteen puute näkyy Hämeenlinnan, Riihimäen ja Seinäjoen asemansetujen osalta myös suurempana ainoastaan henkilöautoilla asemansedulle liikkuvien osuutena verrattuna HSL alueen ja Tampereen seudun vastaajiin.



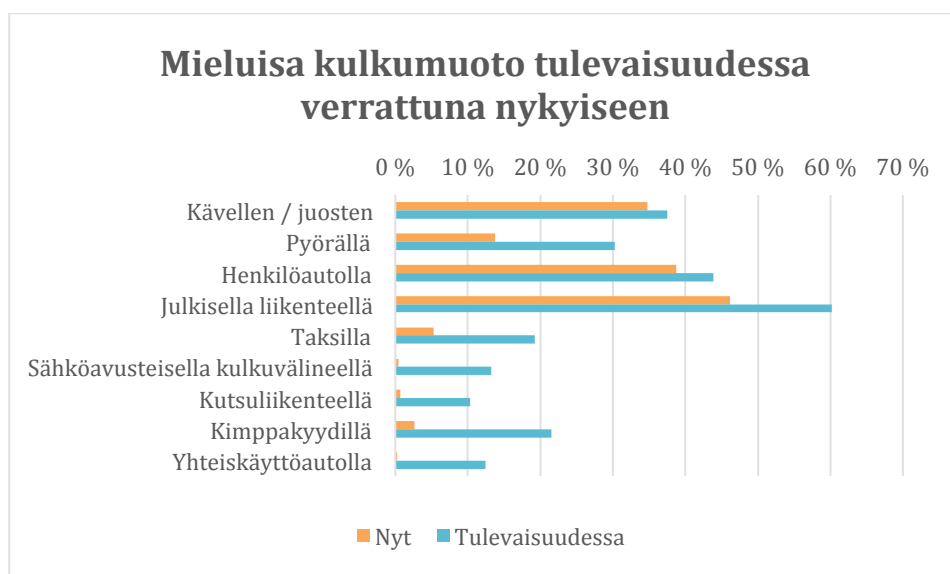
Kuvio 10. Vaihtoehtoiset kulkumuodot

Tulevaisuudessa suurin osa vastaajista haluaisi kulkea asemansedulle julkisella liikenteellä.



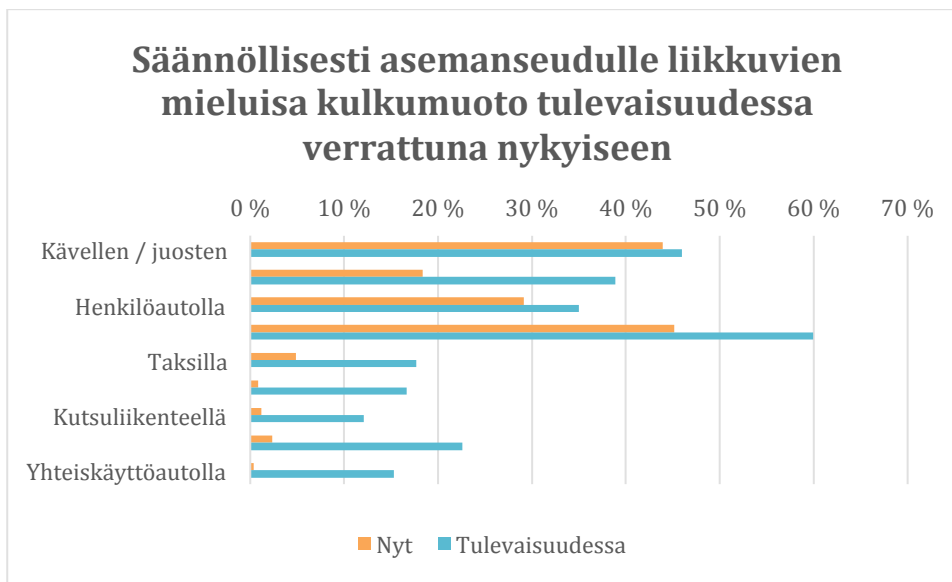
Kuvio 11. Mieluisin tapa kulkea asemalle tulevaisuudessa

Julkista liikennettä käytettäisiin tulevaisuudessa mieluusti huomattavasti nykyistä enemmän samoin kuin pyöräiltäisiin. Henkilöautolla ja jalan liikuttaisiin mielellään myös tulevaisuudessa. Uusista kulkumuodoista ollaan eniten kiinnostuneita kimppakyydeistä. Myös taksia, sähköavusteisia kulkuneuvoja, yhteiskäyttöautoja ja kutsuliikennettä käyttäisi mieluusti tulevaisuudessa nykyistä laajempi osa vastaajista.



Kuvio 12. Erittäin todennäköisesti tai todennäköisesti mieluisin kulkumuoto tulevaisuudessa verrattuna nykyisiin asemalle kulkemisen tapoihin

Vähintään viikoittain asemansuudella liikkuvien mieluisina kulkumuotoina korostuvat julkinen liikenne ja pyöräily nykyistä voimakkaammin. Merkittävä osa vastaajista käyttäisi tulevaisuudessa mielellään nykyistä enemmän kimppakyytiä, sähköavusteista kulkuvälinettä yhteiskäyttöautoa, taksia ja kutsuliikennettä.



Kuvio 13. Säännöllisesti asemanseudulla liikkuvien erittäin todennäköinen tai todennäköinen kulkumuoto tulevaisuudessa verrattuna nykyisiin asemalle kulkemisen tapoihin.

Merkittävä osa vastaajista toivoo sujuvampaa julkista liikennettä helpottamaan arjen liikkumista kaikilla kyselyn asemanseuduilla, joskin Helsingin asemanseudulla nykyiseen tilanteeseen tyytyväisten määrä on myös suuri. Parannuksia julkiseen liikenteeseen toivotaan tiheämpien vuorovälien, yhteensopivien aikataulujen, hiljaisimpina aikoina palvelevan liikenteen, esteettömyyden sekä edullisempien hintojen osalta. Vastaajat toivovat myös parempaa liikennesuunnittelua huomioiden erityisesti kevyen liikenteen kulkijat sekä kevyen liikenteen väylien parempaa talvikunnossapitoa. Pyöräilyn osalta toivotaan sujuvammamman pyörätieverkoston ohella erityisesti myös parempia pyöränsäilytystiloja. Vastaavasti autoilun osalta toivotaan ketterämpiä ja edullisempia pysäköintimahdollisuuksia sekä halvempia käyttökustannuksia. Myös tavaroiden kuljettaminen julkista liikennettä käyttäessä mainitaan arjen haasteena.

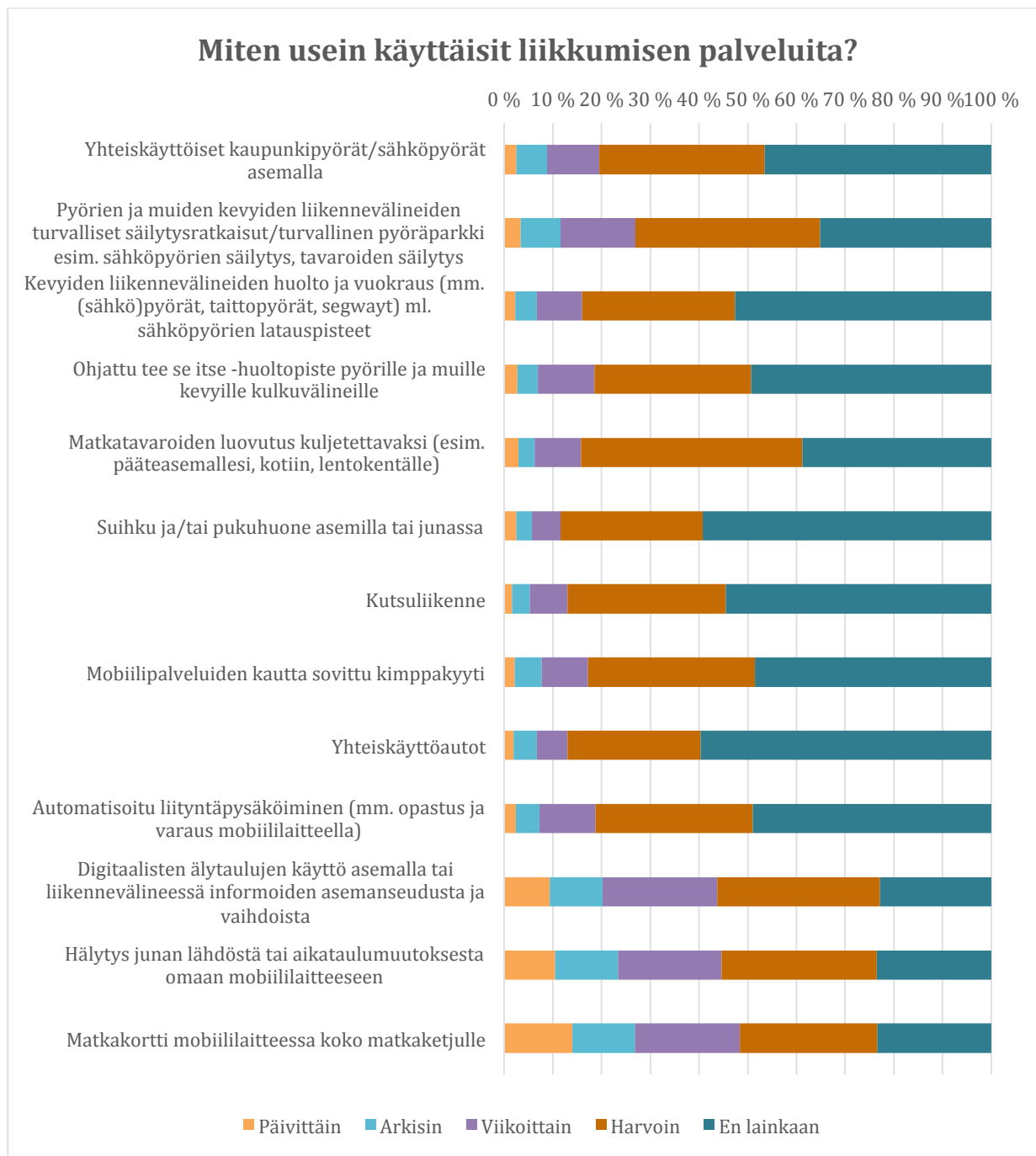
HSL alueen asemanseuduilla (ml. Helsingin rautatieasema, Pasila sekä muu HSL) liikkuvat vastaajat tarkentavat myös toivovansa julkisen liikenteen osalta itä-länsisuuntaisten yhteyksien parantamista pohjoisemmalla pääkaupunkiseudulla, lämpimiä odotustiloja, matkakortin latausmahdollisuutta kaikille lähi-asemille ja monipuolisempaa reittiopasta. Karttapisteitä toivotaan pysäkeille tai muualle kaupunkiin. Liikkumista haittaavista ruuhkista halutaan eroon. Helsingin rautatieaseman ympäristö koetaan turvattomana ja tähän toivotaan muutosta. Yllä mainittujen yleisten haasteiden lisäksi Tampereen asemanseudulle liikkumista vaikeuttavat lisäksi erityisesti työmaat.

Henkilöauton säännöllinen käyttö koetaan usein välttämättömäksi julkisen liikenteen puuttuessa kokonaan tai tarvitsemana ajankohtana tai sen ollessa liian hidas ja monimutkainen sekä kallis käyttää. Henkilöautoa tarvitaan myös liikkuvan työn tai lapsiperheen tarpeisiin. Lisäksi henkilöautoilun syynä on myös halu itsenäiseen liikkumiseen, jolloin henkilöauton käyttöä halvemmat taksit nähdään ainoana motivaationa luopua omasta autosta.

4.2 Liikkumisen palvelut

Vastaajille luettiin liikkumisen palveluita ja pyydettiin arvioimaan, miten usein itse ja/tai perhe käyttäisi niitä asemanseudulla. Kuviosta 14 huomataan, että matkaketjua helpottavien digitaalisten palveluiden (älytaulut, hälytys, matkakortti) lisäksi kiinnostusta on pyöräiden ja muiden kevyiden liikennevälineiden

turvallisiin säilytysratkaisuihin, kuten turvalliseen pyöräparkkiin sekä matkatavaroiden kuljetusta koskevaa palvelua kohtaan. Lisäksi yli puolet vastaajista voisi kuvitella ainakin kokeilevansa yhteiskäyttöisiä kaupunkipyöriä tai sähköpyöriä, ohjattua pyörille tai muille kevyille kulkuvälineille suunnattua tee se itse -huoltopistettä, sopia kimpakyydin mobiilipalveluiden kautta tai hyödyntää automatisoitua liityntäpysäköintiä.



Kuvio 14. Miten usein käyttäisit liikkumisen palveluita?

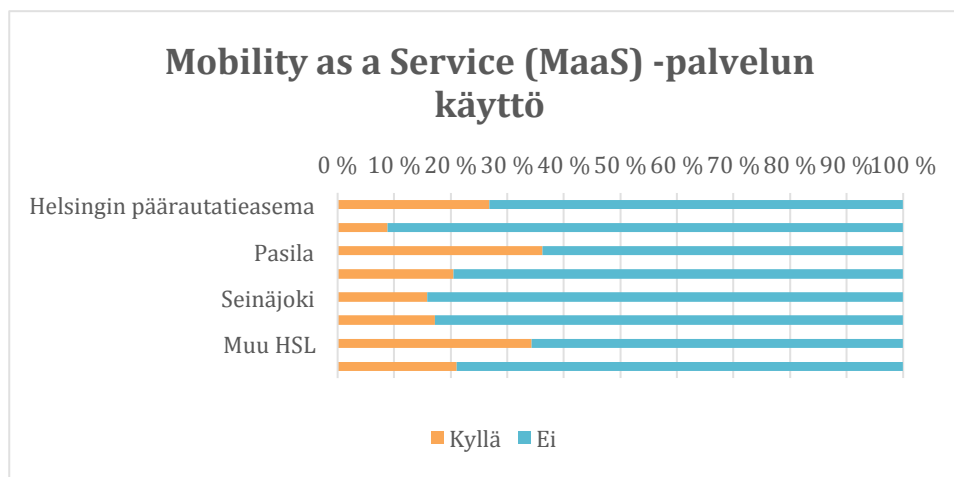
Vastaajia pyydettiin myös arvioimaan, mistä edellä mainituista palveluista vastaajat olisivat valmiita maksamaan. Maksuvalmiutta on eniten niiden palveluiden kohdalla, joista ollaan kiinnostuneita käyttämään säännöllisesti, ts. yhteiskäyttöiset pyörät, matkatavaroiden kuljetuspalvelut sekä pyörien ja muiden liikennevälineiden säilytysratkaisut. Sen sijaan automatisoidusta liityntäpysäköimisestä vain harva on valmis maksamaan ylimääräistä. Matkaketjua helpottavien digitaalisten palveluiden odotetaan niin

ikään kuuluvan itse matkan hintaan. Yhteiskäyttöautoja lukuun ottamatta mikään kuviossa 15 esitetyistä palveluista ei saisi maksaa muutamia euroja enempää per käyttökerta tai vuorokausi, tai yli 10 € kuukaudessa. Kutsuliikenne voi olla kuitenkin olla hieman tätä hintavampaa. Kimppakyydin hinnan tulisi sen sijaan perustua matkan pituuteen.



Kuvio 15. Kuinka moni kiinnostuneista käyttäjistä olisi valmis maksamaan palvelusta?

Eri liikennevälineiden yhdistäviä matkojen suunnittelun, varaamisen ja maksamisen mahdollistavia mobiilipalveluita (mobility as a service, MaaS) palveluiden käyttö vaihtelee eri asemanseuduilla. Palvelun käyttö on yleisintä HSL alueen vastaajien keskuudessa, kun taas Hämeenlinnan vastaajista vain 9 % on kokeillut palvelua. Suurin osa (70 %) palvelua käyttäneistä vastaajista uskoo palveluntarpeen tämän tyyppisille sovelluksille kasvamaan jatkossa.



Kuvio 16. Eri liikennevälineitä yhdistävien matkojen suunnittelun, varaamisen ja maksamisen mahdollistavien mobiilipalvelujen (mobility as a service, MaaS) käyttö

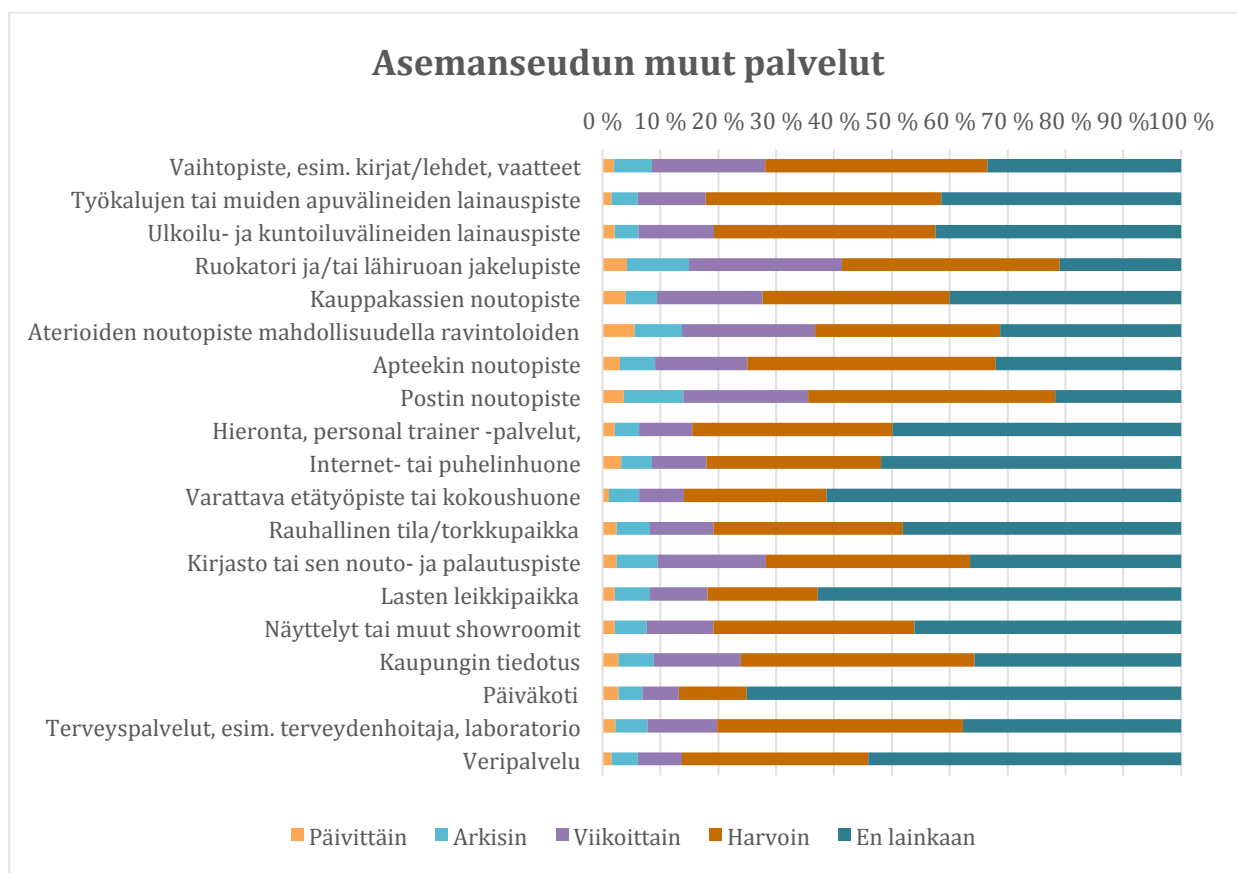
Lähes puolet vastaajista, jotka eivät palvelua ole käyttäneet, ilmoittavat ettei sitä ole ollut saatavilla tai vastaaja ei ainakaan ole ollut tietoinen palvelusta. Lisäksi noin kolmasosa vastaajista ei koe tarvitsevana palvelun yhdistäviä liikennevälineitä, useimmiten johtuen oman auton käytön suosimisesta. Palveluntarjontaa pitää liian kalliina tai palveluntarjontaa epäselvänä noin joka kymmenes vastaajista, jotka eivät palvelua ole käyttäneet. Muiksi palvelun jättämättä käyttämisen syiksi vastaajat ilmoittavat, ettei palvelulle ole yleisesti ollut tarvetta tai mobiililaitteen puute estää mobiilipalveluiden käytön.



Kuvio 17. Miksi et ole käyttänyt MaaS-palvelua?

4.3 Muut palvelut asemanseudulla

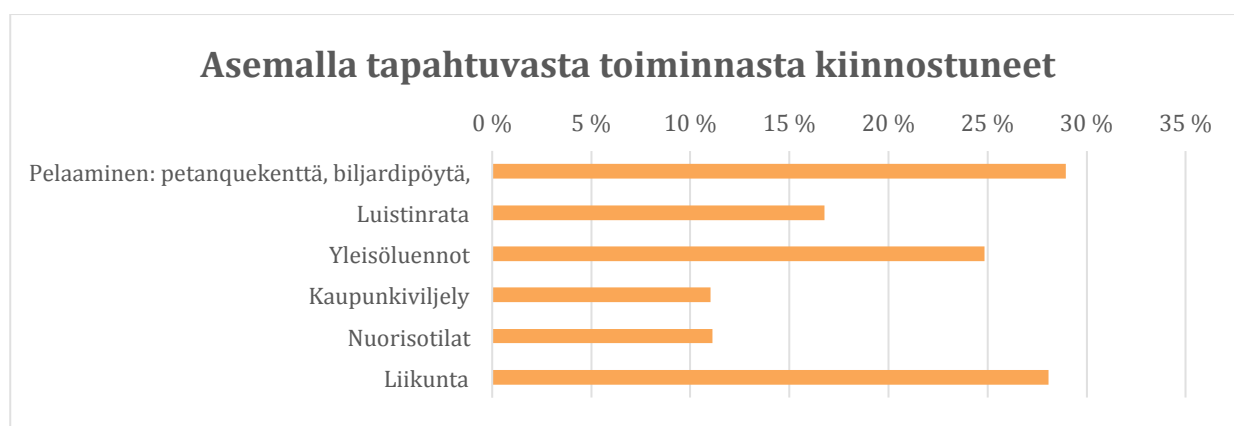
Vastaajilta kysyttiin myös kiinnostusta käyttää muita palveluita, jotka voisivat sijaita asemanseudulla tulevaisuudessa. Suosituimpia palveluita asemanseudulla olisi postin noutopiste, ruokatori ja/tai lähiruoan jakelupiste. Lisäksi enemmän kuin joka kolmas vastaajista olisi kiinnostunut noutamaan vähintään viikoittain aterian asemanseudun noutopisteestä ravintoloiden ylijäämä- tai muuta hävikkiruokaa mahdollisesti hyödyntäen. Vähiten kiinnostusta on varattavaan etätyöpisteeseen tai kokouspaikkaan, internet- ja puhelinhuoneeseen sekä veripalveluun päiväkodin ja lasten leikkipaikan ohella. Vastauksissa tulee kuitenkin huomioida, ettei niistä ole eroteltu lapsettomia talouksia.



Kuvio 18. Asemanseudun muut palvelut

Yllä mainittujen lisäksi yleisimmin asemalle toivotaan kauppoja, laadukkaita kahvila- ja ravintolapalveluita, puhelimen latauspistettä, liikunta- ja hyvinvointipalveluita sekä kulttuuripalveluita. Myös seurakunnan pistettä rauhoittumispaikkana ehdotetaan, kirjastojen ja unikapseleiden ohella. Tarkennuksena ehdotetaan myös eri esineiden vuokraus- tai lainauspisteitä yhdistettäväksi välineiden, laitteiden ja informaation kirjastoksi, josta voitaisiin vuokrata asioita monenlaisiin esim. kodin, ulkoilun ja liikkumisen tarpeisiin. Samanaikaisesti useat vastaajat kokevat, ettei palveluita tarvita lisää asemanseudulle vaan palvelut haetaan mieluummin muualta ja asemanseutujen tulisi ensisijaisesti palvella matkustajia lipunmyynteineen, opasteineen, lämpimine odotustiloineen ja ilmaisine vessoineen. Palveluiden tulee kytkeytyä elävään kaupunkirakenteeseen ja yhdyskunnan tarpeisiin.

Vastaajia pyydettiin myös arvioimaan, millaiseen toimintaan he olisivat kiinnostuneita osallistumaan asemalla. Neljäsosa tai yli neljäs osa on kiinnostunut pelaamaan, harrastamaan liikuntaa tai osallistumaan yleisöluennoille asemanseudulla. Nuorisotilat ja kaupunkiviljely ovat vähiten suosittuja asemanseuduilla.



Kuvio 19. Asemalla tapahtuvasta toiminnasta kiinnostuneet

Asemanseuduille kaivataan viihtyisyyttä mukavin lepotilojen odottelua ja esimerkiksi lukemista varten sekä vehrein ympäristöin. Moni yhdistäisi rauhalliseen oleskeluun mielellään kahvittelun, mutta ylipäänsä lämmin oleskelutila mielellään mahdollisuudella luettavaan kiinnostaa. Asemanseuduille myös esitetään kulttuuritarjontaa näyttelyjen, konserttien ja avoimien esiintymislavojen muodossa tai toisaalta ehdotetaan näyttöjä, joista odottajien olisi mahdollisuus katsoa elokuvia, konsertteja tai esimerkiksi urheilutapahtumia. Myös muunlaisten yhteisöllisten tapahtumien ja tilojen koetaan sopivan asemanseudulle. Asemanseuduille sopisi viriketoiminta, kuten yhteislaulutilaisuus, vapaaehtoistyön tekeminen esimerkiksi kaverikoira-toiminnan tai vanhuksille lukemisen kautta tai muutoin. Liikunnan ja pelaamisen osalta vastaajat mainitsivat yksittäisesti kuntosalin, ohjatut lihaskuntojummat, pingispöydän, tenniskentän, golfradan, rullaluisteluradan, skeittipuiston, jääkiekon, hohtokeilauksen, pakohuoneen, lautapelit, tietovisat sekä sisähuvipuiston. Vastaajat myös ehdottavat, että asemanseutuja voitaisiin hyödyntää viestinnässä ja tiedonvälityksessä esimerkiksi asukasyhdistysten tai kaupungin tiedotuksen osalta esimerkiksi konkreettisen ilmoitustaulun avulla. Asemanseudulle sopisi myös valistustyö muiden tapahtumien oheen. Asemanseuduilla myös nähtäisiin mielellään ruokakojuja ja/tai markkina- ja toripäiviä.

5. STATIONHACKATHON-TOTEUTUKSET

Osana hanketta toteutettiin Seinäjoella ja Riihimäellä intensiiviset stationhackathon-tapahtumat. Seinäjoen tilaisuus toteutettiin 24.–25.11.2017 ja Riihimäen tilaisuus 30.11.2017. Alla on tiivis kuvaus molempien tilaisuuksien sisällöstä ja havainnoista. Tarkemmat kuvaukset löytyvät raportin liitteistä.

5.1 *Seinäjoen stationhackathon*

Seinäjoen hackathonin ydintiimin muodostivat kehittämisspäällikkö Hannemari Niemi ja asiantuntija Johanna Rintamäki Into Seinäjoki Oy:stä sekä Tommi Ranta, Valtteri Laasonen, Anssi Kumpula ja Tytti Isokangas, MDI:stä. Tiimi järjesti yhteensä neljä tapaamista: 14.9. aloituspalveri, 29.9. Brainstorm-sessio 1, 25.11. Brainstorm-sessio 2 ja tulosten purkupalaveri, evaluation day 29.11.2017.

Brainstorm-sessioissa käytiin läpi aiemmat Seinäjoen asemanseudun kehittämiscaset, kartoitettiin meillä olevat ja tulevat projektit ja niiden sisällöt. Nämä taustat huomioiden lähdettiin ideoimaan asemanseudun tapahtumatoteutusta.

1. Brainstorm-sessio

Sessiossa kehitettiin tapahtumaidea, joka olisi kahden päivän popup-tapahtuma asemahallissa ja hallin ulkopuolella. Ensisijaisesti oli ajatus verkostoida aseman välittömässä läheisyydessä toimivat yritykset mukaan tempaukseen ja innostaa heitä testaamaan uudenlaisia palvelumuotoja oman yrityksen tiloissa ja/tai asemahallissa. Asemahallissa yrityksistä toimivat R-kioski ja autovuokraamo Scandia Rent. Aseman välittömässä läheisyydessä sijaitsevia yrityksiä ovat mm. hyvinvointikeskus Sinfonia, parturi-kampaamo Friday, Matkahuolto, pikaruokala 07 Kebab House ja lastentarvikeliike Huvikumpu, joita pohdittiin osallistujiksi. Lisäksi ideoitiin sekä sisään asemahalliin että ulos markkinakojuihin (vrt. Tuomaan markkinat/HKI) seuraavia yrityksiä/palveluja: kahvila Valkoinen Puu omalla Coffee Box -konseptilla, ruokatalo Atria Eat&Go ja Heat&Go -tuotteilla, valokuvaamo Studio Street Photo Booth -konseptilla.

Sessiossa päätettiin jatkotoimet: potentiaalisimman päivämäärän selvittäminen (Into), VR-kontaktointi (Into), tapahtumailmeen laadinta ja yritysten kontaktointi (MDI).

2. Brainstorm-sessio

Sessio aloitettiin käymällä läpi edellisen session jälkeen edenneet asiat. Tapahtumaviikonlopuksi päätettiin joulunavausviikonloppu 24.–25.11., jolloin keskustassa oli useita muitakin tapahtumia (Black Friday -kauppatapahtuma, joulumarkkinat, joulunavausjuhllaisuudet ja MegaOutlet -kauppatapahtuma). Markkinakojuideasta luovuttiin, koska joulumarkkinat pidettiin läheisessä puistossa ja markkinakojut on käytössä siellä. Tapahtuman pääpaikka päätettiin viedä asemahallin sijaan aseman lähellä olevaan kauppakeskukseen (kauppakeskus Epstori). Syyt tähän oli VR:n asemahallin käyttörajoitukset sekä Esptorin oma kehittämisinto ja halu palvella asemalta/asemalle liikkuvia matkustajia. Epstori on mm. asentanut matkustaville sähköiset ilmoitustaulut matkakeskuksen lähtevistä/saapuvista kaukoliikenteen junista ja busseista.

Toisessa ideointitapahtumassa jatkettiin tapahtuman konseptointia ja päätettiin, että asemalla toteutetaan perjantai-iltapäivänä ja lauantai aamupäivänä Questinnaire Days, Q-Days, jossa saapuvia ja lähteviä matkustajia haastatellaan. Haastattelijoina päätettiin palkata ulkopuolista apua ja tehdä urheiluseurayhteistyötä. Seinäjoen Maila-Jussien pesäpallon C-tytöt valikoitui joukkueeksi, jota lähestytään toimek-

siannolla. Sessiossa tarkennettiin asemanseututapahtuman fokusta ja päätettiin, että keskitytään liikkuvien ja arjen hektisessä temmossa taituroivien ihmisten digi- ja mobiilipalveluihin, joista voi saada kiireeseen helpotusta ja joita voisi matkustaessa hyödyntää.

Sovittiin, että lähdetään houkuttelemaan mukaan paikallisbussien edustajaa (reittioppaat, matkakortin verkkolataus), taksiliikenteen edustajaa (Valopilkku-sovellus), yhteiskäyttöautojen vuokraajaa (OP:n liikkumisen uudet palvelut), verkkoruokakauppoja (Sannan ruokakassi, K-Citymarket, REKO, Atrian Liha-kauppa) ja ravintolapalveluihin ja muihin palveluihin tehtyjen sovellusten edustajia (ResQ Club, Alma-appi, KauppaSeinäjoki).

STATION HACKATHON: BUILD-UP & CHECK-UP DAYS

Brainstorm-sessioiden avulla 24.–25.11. hackathon-päivät olivat saaneet sisällön ja konseptin. Build-Up & Check-Up Days olivat yritysverkoston informointia, aseman Q-Days organisointia ja erilaisten käytännön asioiden hoitamista yhdessä yhteistyökumppaneiden kanssa.

Organisointitehtäviä:

- tapahtumailme ja materiaalit: kyselylomakkeet (paperiversiot, sähköinen kysely), opastetarrat, käsikirjoitus tapahtumatoteutukseen, aseman haastattelijoiden tunnisteasut, haastattelutarvikkeet
- haastattelijoiden buukkaus, 10 haastattelijan työvuorot, työvuorojen aikataulutus saapuvien ja lähtevien junien aikatauluihin, haastattelijoiden ohjeistus
- yrityskumppanien osallistumisien varmistukset, tapahtuman kulun /käsikirjoituksen esittely yrityksille, infokirjeet saapumiseen
- kauppakeskuskäynti & tapahtumapaikan varustelu (pöydät, tuolit, esiintymislava, äänentoisto, sähköt, verkkoyhteydet, kahviliput)
- viestintätehtävät, some, freelance-toimittajan buukkaus

STATION HACKATHON: Q-DAYS

Kymmenen hengen haastattelutiimi jalkautui rautatieasemalle perjantaina 24.11. klo 14.30–16.30 ja lauantaina 25.11. klo 10.00–13.00 tekemään pikahaastatteluja rautatieaseman asemahalliin ja sen läheisyyteen.

Haastattelijat toimivat haastattelutehtävissä pareittain. Tiimi oli koottu Seinäjoen Maila-Jussien C-tyttöjen pesäpallojoukkueen tytöistä. Haastattelun tueksi oli laadittu kysymyslomakkeet saapuville ja lähteville matkailijoille. Jakoon oli tehty myös lipukkeita kyselyn sähköistä itsenäistä vastaamista varten. Nämä olivat suunnattu kiireisimmille matkailijoille, jolla ei ollut aikaa/halua jäädä haastatteluun.

Vastaamisen palkinnoksi oli Huawei Honor 8 älypuhelimien arvonta. Arvonta suoritettiin yhteystietonsa antaneiden kesken 8.12.2017 ja voittajaksi arvottiin Jyrki Kuusinen Seinäjoelta.

Perjantaina klo 14.30-16.30 aikavälillä asemalta lähti ja/tai saapui viisi junaa.

Lauantaina klo 10.00-13.00 aikavälillä asemalta lähti ja/tai saapui neljä junaa.

Lähtevien haastattelut onnistui hyvin. Saapuvien tavoittaminen osoittautui ongelmalliseksi. Halua jäädä haastatteluun ei ollut. Myöskään sähköinen vastaaminen ei houkutellut. Haastatteluja tehtiin Q-Days toteutuksessa yhteensä 133.

STATION HACKATHON: EPSTORI POP UP DAY

HACK TEAM kokosi lauantaina 25.11. kauppakeskus EPS-torille arjen helpottamisen asiantuntijoita esittelemään ruokaan ja liikkumiseen liittyviä palveluita ja sovelluksia. Palveluiden ja sovellusten tarkoituksena on tehdä arjesta sujuvampaa ja laadukkaampaa.

Mukana tapahtumassa olivat Hotelli-Ravintola Alma, Komia Liikenne, Seinäjoen Keskustaksi, K-Supermarket Puskantie, REKO Seinäjoki, Kauppaseinäjoki, Atrian Lihakauppa ja OP-ryhmä. Ständeillä pääsi tutustumaan palveluihin ja lataamaan sovelluksia omaan laitteeseen. Esittelijöitä jututti kauppakeskuksen esiintymislavalla MDI:n Tytti Isokangas.

Hotelli-Ravintola Almassa on kehitetty Suomen ensimmäinen hotellin oma mobiilisovellus, jonka tarkoituksena on helpottaa vierailua Seinäjoella. Sovelluksesta löytyy matkailijalle tarpeellista infoa, kuten tietoa paikallisista palveluista. Lisäksi Alman sovelluksen kautta saa lounas- ja majoituspassin sekä vaihtuvia tarjouksia hotellin palveluista.

K-Supermarket Puskantie helpottaa kaupassa asioimista tarjoamalla mahdollisuuden tehdä ruokaostokset helposti verkossa. Tuotteet klikkaamalla verkkokaupassa ostoskoriin ja valitaan haluttu toimitustapa. Kaupakassin voi noutaa kaupasta sovittuna aikana tai ne toimitetaan suoraan kotiovelle. Toimitukset hoitaa Tavarataksi. Palvelu helpottaa esimerkiksi kiireisten lapsiperheiden arkea. Matkustavaisille palvelu toimii erinomaisesti esimerkiksi niin, että tekee tilauksen matkan aikana ja asemalta kotiin matkatessa hakee valmiiksi kootun ruokakassin mukaan. Myös kotiinkuljetus on matkustavaiselle ihanteellinen ruokaratkaisu.

Atrian uusi Lihakauppa on uudenlainen vaihtoehto elintarvikkeiden ostamiseen. Tuotteet ostetaan verkkokaupasta ja ne kuljetetaan kätevästi suoraan asiakkaan kotiovelle. Palvelu on käytettävissä Seinäjoen seudulla, Helsingissä, Turussa ja Tampereella. Kuljetukset hoitaa Posti, joka varmistaa tuoreen ja laadukkaan lähetyksen. Lisäksi verkkokaupasta löytyy reseptejä, ja tarvittaessa neuvoa lihan valmistamiseen voi kysyä lihamestari-chatista.

REKO Seinäjoki tuo lähiseudun ruokatuotteet helposti kuluttajien saataville. Palvelu toimii Facebook-ryhmässä, jossa tuottajat tarjoavat tuotteitaan, ja kuluttajat varaavat haluamansa elintarvikkeet ennakoon. Parittomien viikkojen perjantaina REKO-tuottajat kokoontuvat Päivölän Citymarketin parkkialueella, josta kuluttajat voivat helposti noutaa varaamansa herkut. REKO palvelee sekä lähialueen tuottajia että kuluttajia, jotka haluavat ostaa paikallisia tuotteita suoraan tuottajalta.

Elintarvikkeiden lisäksi puhuttiin myös liikkumisesta ja sen muutoksesta. **Komia Liikenne** tarjoaa Seinäjoen seudulle paikallisliikenteen palveluita. Paikallisliikenne on edullinen ja kätevä tapa liikkua. Matkakortilla myös maksaminen on helppoa ja matkojen lataaminen Komia Liikenteen kortille onnistuu kätevästi verkossa. Seinäjoella on jo tapahtunut liikkumiskulttuurin muutosta – käyttäjämäärien suhteen ollaan menossa hyvään suuntaan. Tulevaisuudessa pyritään siihen, että linjat kulkevat puolen tunnin välein. Toimivan paikallisliikenteen ansiosta auton omistaminen ei ole välttämätöntä.

OP-ryhmän yhteiskäyttöautot vastaavat liikkumisen murrokseen. Maailma muuttuu, ja ihmiset eivät nykyään välttämättä halua omistaa autoa. Yhteiskäyttöautot ovat näppärä tapa liikkua, ja niitä on jo tarjolla pääkaupunkiseudulla. Esimerkiksi Helsingissä on liikenteessä 150 autoa, joita voi vuokrata käyttöön minuuttiperusteisesti tarpeen mukaan. **Drive Now** -palvelun käyttäjäksi rekisteröidytään verkossa ja käyttö toimii mobiilisovelluksella.

Seinäjoen Keskustaksin Valopilkku-palvelussa taksin tilaaminen on helppoa ja nopeaa. Tilaaminen perustuu sijaintiin, ja palvelun käyttäminen on ilmaista. Sovelluksesta valitaan haluttu osoite sekä autotyyppi. Tällä hetkellä Seinäjoen taksitilauksista noin 10% hoituu sovelluksen kautta. Sovelluksen käyttäminen on näppärää, ja tilaus hoituu soittamatta.

Kauppaseinäjoki-appi puolestaan kokoaa yhteen Seinäjoen keskustan kaupat, ravintolat ja muut palvelut. Sovelluksesta saa näppärästi shoppailijalle hyödyllisiä tietoja, kuten kauppojen aukioloajat, osoitteet, edut ja tarjoukset. Tällä hetkellä palvelulla on noin 5000 käyttäjää Seinäjoella.

STATION HACKATHON: EVALUATION DAY

Toteuttajatiimi kokoontui 29.11. yhteen summaamaan stationhackathonin kokemukset, opit ja oivallukset yhteen. Asiantuntijatiimiä vahvistettiin yhdellä asiantuntijajäsenellä kutsumalla mukaan asemanseutujen kehittäjäkonkari, tutkuspäällikkö HT Jari Kolehmainen Tampereen yliopistosta kommentoimaan ja auttamaan jatkotoimenpiteiden laadinnassa.

Evaluation Dayssä käytiin läpi edellä esitetyt haastattelutulokset ja pop up -päivän palautteet. Niiden pohjalta tiimi laati jatkotoimenpide-ehdotukset.

Päätettiin haastatteluaineiston ja pop up -päivän annin pohjalta keskittyä **opasteisiin palvelujen viestinnässä**. Kaupunkikeskustan ollessa ison uudelleenrakentamisen kohteena, opastamisessa ja neuvonnassa todettiin olevan erinomainen etsikkoaika löytää myös tavanomaisesta poikkeavia opastamisen muotoja. Sähköiset näytöt, keskustan karttamallinnokset, interaktiiviset näyttötaulut, audio-opastus, virtuaalimallinnokset osana opastusta risteili tiimin toiveissa. Fiksuassa-kilpailussa Valakia Interactive avasi näille jo päättä. Pohjaa tämän suuntaiselle kehittämiselle siis on jo. Opastesuunnitelma on myös jo laadittu ja olemassa. Sen päivitys digiaikaan voisi kantaa hedelmää. Kaupunki on ostanut jo yhden sähköisen opastetaulun asemahalliin. Sen potentiaali täytyi myös selvittää.

Päätettiin myös toisesta teemasta, josta tulisi jatkaa ja se oli **asemanseudun asukkaiden kulutuskäytävyyden ja palvelutarpeiden kartoitus**.

Tammikuulle päätettiin järjestää yritysverkoston kokoontuminen. Paikalle kutsutaan niin uudet kuin vanhat asemanseudun kehittäjäkumppanit. Kokoontumisen keskusteluteemat:

A) Opasteet, palvelutarjonnan esille tuonti (markkinointi)

- koska suuressa roolissa asemanseudun palveluissa ovat keskustassa sijaitsevat palvelut, mukaan kutsutaan kaupungin perustama opastetyöryhmä
- kokoontumisessa otetaan esille jo kerran aiemmin tehty opastesuunnitelma ja päivitetään sitä yritysverkoston tuella kokoontumiseen pyydetään myös esittely kaupungin taulunäytöstä, joka tulee asemalle jo vuoden vaihteen jälkeen ja keskustellaan mahdollisuuksista saada sille näytölle yritysten palvelujen näkyvyyttä
- VR:n edustusta toivotaan mukaan myös, yrityksen palvelujen mainontaa/tiedottamista toivotaan myös raiteille

B) Aseman uudisosan (keskiosan) kaupalliset toimijat

- Aseman rakentaminen alkaa Into Seinäjoen toimesta ja kokoontumisessa tahdotaan keskustella bisnesmahdollisuuksista, jota rakentaminen tarjoaa yritysverkoston yrityksille

C) "Suihkuralli"-haastattelut aseman läheisyydessä asuville, mukaan keskusteluun myös rakennuttajat (YIT ja PEAB)

D) Bonusteema: esteettömyys asemalla (ESLAn kaupunkipöyrät ja rollaattorit vetonaulaksi)

Asemanseudun jatkotoimia koordinoi Into Seinäjoki yhdessä Seinäjoen kaupungin kanssa. Yleissuunnitelmaluonnokset ovat valmiit ja kokonaissuunnitteluun on valittu seinäjokinen arkkitehtitoimisto OOP-EE, jonka perustaja ja yrittäjä, arkkitehti SAFA Anssi Lassila sai juuri arkkitehtuurin valtionpalkinnon.

5.2 Riihimäen stationhackathon

Riihimäen hackathonin ydintiimin muodostivat johtaja Timo Liukko, asiantuntija Pia Bister ja Leena Planting. Tiimi järjesti yhteensä neljä tapaamista 12.9 Aloituspalaveri, 18.9 Brainstorm-sessio 1 ja 18.10 Brainstorm-sessio 2 ja evaluation day 5.12.2017.

Brainstorm-sessioissa kartoitettiin First Round verkostossa olevat yhteistyökumppanit sekä Riihimäen asemanseudun yritykset ja lähdettiin niiden pohjalta ideoimaan asemanseudun tapahtumatoteutusta ottaen huomioon aseman nykyisen palvelutarjonnan ja aiemman Riihimäen asemalla tehdyn kyselyn tulokset.

Aloituspalaveri

Aloituspalaverissa kehitettiin yhdenpäivän mittainen tapahtumaidea, joka toteutettaisiin marraskuun lopussa asemarakennuksessa ja Arts & Gizmos showroomissa. Ensisijaisena ajatuksena oli kontaktoida aseman välittömässä läheisyydessä toimivat yritykset mukaan yhteiseen tapahtumaan ja innostaa heitä testaamaan uudenlaisia palvelumuotoja. Asemahallissa toimivat R-kioski ja AsemaX. Asemanseudulla Ostoskeskus Liikeradassa kuluttajille suunnattuja palveluita tarjoaa Posti, Bulldog Bar, Pizzeria Guru, Matkahuolto, Mehiläinen Riihimäki ja Ingafé. Kauppakeskus Atomissa toimii 24 liikettä mm. Aurinko Apteekki, Emotion, Hesburger, Life, Musti ja Mirri, Pizza Buffa, Prisma Cafe, Prisma, Riihimäen suutari, Silmäasema, SOL Pesupalvelut, Talligym, Tunnin Kuva ja Voxyhair.

Palaverissa päätettiin jatkotoimet: yhteistyöverkoston luominen, VR-kontaktointi, tapahtumailmeen laadinta ja yritysten kontaktointi.

1. Brainstorm-sessio

Sessio aloitettiin käymällä läpi aloituspalaverin jälkeen edenneet asiat. Sessiossa päätettiin valita tapahtumaviikonlopuksi torstai 30.11., jolloin Riihimäen Yrittäjillä on samaan aikaan HYVÄ JOULU Riihimäellä kampanja. Tapahtuma päädyttiin pitämään Arts & Gizmos brändin alla, jolloin saavutettaisiin tapahtumalle yhtenäinen ilme ja huomio keskittyisi itse palveluihin.

Tapahtuman pääpaikoiksi valikoitui asemarakennuksessa sijaitseva AsemaX:n Raide kabinetti sekä Arts & Gizmos Showroom. Nämä tilat olivat valmiiksi sisustuksellisia ja viihtyisiä. Aseman odotustila tapahtuman luonteeseen olisi ollut liian pieni ja lipunmyyntitila olisi jouduttu kalustamaan tapahtumaa varten kokonaisuudessaan. Tapahtuman aikana päädyttiin tekemään pienimuotoisia haastatteluita asemanseudulla. Haastattelijoiksi päätettiin palkata ulkopuolista apua Riihimäen lukion Work & Gadgets NY Vuosi yrittäjänä –ohjelman kautta.

Sessiossa tarkennettiin asemanseututapahtuman fokusta ja päätettiin, että keskitytään kehittämään uusia palveluita ja tuotteita, jotka aidosti kiinnostavat junalla matkustajia ja erityisesti työpaikkaliikkuja

ja joita alueen yritykset ovat kiinnostuneet testaamaan. Osa mukaan valikoituneista palveluista oli olemassa olevia palveluita/tuotteita, jotka soveltuivat hyvin tapahtuman luonteeseen.

2. Brainstorm-sessio

Toisessa sessiossa päädyttiin, että tapahtumassa keskitytään terveyteen, hyvinvointiin, ravintoon ja liikumiseen liittyviin palveluihin. Yritysten kontaktoinnin perusteella päädyttiin keskustelemaan tarkemmin tapahtumaan osallistumisesta Lähi-Tapiolan ja Mehiläinen (TerveysHelppi), Ingafe (eväspussit), Small Data Garden (IoT-sovellukset), K-Supermarket Kumela (kauppakassit, verkkokauppa), JPI Liikuntakeskus (personal trainer-palvelut), Kehonhuolto Jumissa (minihieronta, hyvinvointimittaukset), OP Etelä-Häme (DriveNow), Hyvänolonhoitola Aqvamariini Oy (kosmetologipalvelut) ja Health Care Success (Tango hyvinvointimittari). Riihimäen Yrittäjien kanssa päätettiin toteuttaa yhteistyössä nonstop-kuljetus.

STATION HACKATHON: BUILD-UP & CHECK-UP DAYS

Brainstorm-sessioiden avulla olimme saaneet konseptin ja yhteistyökumppanit selville. Build-Up & Check-Up Days olivat yritysverkoston informointia, aseman PopUp-tapahtuman organisointia ja erilaisen käytännön asioiden hoitamista yhdessä yhteistyökumppaneiden kanssa.

Organisointitehtäviä:

- Tapahtumailme ja materiaalit: tiedote, mainokset, julisteet, opasteet, kyselylomake, käsikirjoitus tapahtumatoteutukseen, haastattelijoiden tunnisteasut
- Haastattelijoiden ja tapahtumanavustajien buukkaus, työvuorot, ohjeistus
- Yrityskumppanien osallistumisien varmistukset, tapahtuman kulun / käsikirjoituksen esittely yrityksille, yritysten ohjeistus
- Tapahtumapaikkojen varustelu (pöydät, tuolit, sähköt, verkkoyhteydet)
- Viestintätehtävät, some, tiedottaminen lehdistölle, yhteistyökumppaneille ja verkostolle

STATION HACKATHON: TIEDOTTAMINEN

Tapahtumasta luotiin tiedotteet, esitteet ja julisteet, jotka olivat esillä Riihimäellä ja sähköisissä medioissa. Aamuposti kirjoitti artikkelin tapahtumasta etukäteen 28.11 verkkolehteen ja 29.11 Aamupostiin.

STATION HACKATHON: JALKAUTUMINEN ASEMALLE

Tapahtuman aikana jalkautui kahden hengen tiimi asemalle tekemään pikahaastatteluita ja opastamaan tapahtumasta ihmisiä. Tapahtuman aikana asemansseudulla kulki kaiken kaikkiaan noin 1000 ihmistä.

Haastattelun tueksi laadittiin kolme lyhyttä väittämää, joiden avulla houkuteltiin ihmisiä miettimään, minkälaisia palveluita asemalla voitaisiin tulevaisuudessa tarjota.

Lisäksi ihmisille annettiin mahdollisuus kertoa omin sanoin, mitä asemalle kaipaavat. Vastaamisen palkintona oli kaksi Rauli Mårdin silmämuotokuvaa. Arvonta suoritettiin välittömästi tapahtuman jälkeen.

Tapahtumassa pyydettiin myös mielipiteitä toivottavista palveluista asemansseudulla. Kirjallisia vastauksia tehtiin tapahtuman aikana yhteensä 23 kpl, lisäksi moni jäi keskustelemaan haastattelijoiden kanssa ja oli kiinnostunut tapahtumasta.

Vastausten perusteella eniten kiinnostusta (74 % vastanneista) herätti viihtyisä ”olohuone” palveluineen. 39 % halusi ruuan verkkokaupan asemalle ja 30 % kaipasi kuljetusta Riihimäen keskustaan.

STATION HACKATHON: ASEMANSEUTU UUDISTUU POPUP DAY

Tiimi kokosi torstaina 30.11.2017 Raide Kabinettiin ja Arts & Gizmos Showroomiin asiantuntijoita esittelemään ruokaan, hyvinvointiin, liikumiseen ja arkea helpottavia palveluita, tuotteita ja sovelluksia. Nii-

den tarkoituksena Oli tarjota palveluntarjoajille uusia liiketoimintamahdollisuuksia sekä lisätä ja sujuvoittaa työpaikkamatkustamista junalla.

Mukana tapahtumassa olivat Lähi-Tapiola, Mehiläinen, Ingafe, Small Data Garden, K-Supermarket Kumela, JPJ Liikuntakeskus, Kehonhuolto Jumissa, Health Care Success, Riihimäen Yrittäjät ja Taksi Suvanto. Ihmiset pääsivät tapahtumassa ostamaan yritysten tuotteita ja testaamaan palveluita.

Lähi-Tapiola on kehittänyt asiakkailleen yhteistyössä Mehiläisen kanssa **TerveysHelppi** -palvelun, jonka kautta saa nopeasti yhteyden lääkäriin joko puhelimitse tai sovelluksen kautta chatillä, silloin kun on tarve. Mehiläisen terveydenhuollon ammattilaiset auttavat, joka päivä klo 7-23. Palvelun tarkoituksena on helpottaa sairas- tai onnettomuustapauksissa tutkimuksiin pääsyä ja diagnoosin saamista. Lähi-Tapiola ja Mehiläinen esittelivät tapahtuman aikana palvelua ja opastivat sen käyttöön.

Small Data Garden kertoi tapahtumassa, kuinka maailma on muuttumassa ja mitä käytännön sovelluksia esineiden internet (IoT) tuo. Arts & Gizmosin Showroomissa sijaitseva esineiden internetin (IoT) testiverkko esitteli Small Data Gardenin kehittämiä esineiden internetin ratkaisuja, jotka auttavat elämää. Ratkaisujen avulla voidaan mm. mitata asuntojen ja huoneistojen lämpötilaa ja kosteutta, kulkemista, liikkumista ja paikkaa helposti ja edullisesti. Esillä olevia ratkaisuja oppi, kuka tahansa käyttämään.

Kehonhuolto Jumissa yrityksen FitLine VitalScan - Kehon ja mielen tasapaino mittaus kertoi tapahtumassa kävijöille tämän hetkisen tilanteen keho-mieli –tasapainosta ja mielen todellisen sisäisen suoritus-tason mittaushetkellä. Laite antoi suosituksia tasapainon ja suorituskyvyn ylläpitämiseen, tasapainottamiseen tai ennaltaehkäisyyn. Yritys tarjosi Raide kabinetissa minihierontoja.

JPJ Liikuntakeskus opasti henkilökohtaisesti mm. Pilatespallon ja Rollerin käyttöä, teki kehonkoostumusmittausta sekä antoi henkilökohtaisia ohjeita kuntosaliharjoitteluun. Nämä kannustivat kävijöitä pitämään itsestään huolta kiireisessäkin arjessa.

Health Care Successin Tango Wellness Motivator on suunniteltu kadotetun motivaation löytämiseen ja motivaation ylläpitämiseen. Hauskat, helppokäyttöiset ja mukaansa tempaavat tuotteet on suunniteltu motivoimaan yksilöitä sekä yhteisöitä terveellisempään ja aiempaa aktiivisempaan elämään. Kävijät tutustuivat laitteisiin ja saivat ostaa laitteita edulliseen tapahtumahintaan.

Ingafelta sai matkaan tai kotiin herkullisia eväitä, jotka sisälsivät mm. savulohibaageleita, kana & nyttöherne rieskataskuja. Lounaskahvilana ja juhla- ja pitopalveluna toimiva Ingafe toimii aseman läheisyydessä tarjoten itsevalmistettua lähiruokaa ja oli suunnitellut ja valmistanut eväspussit tapahtumaa varten ajatuksella testata niiden suosio asemalla kulkijoilla.

K-Supermarket Kumelan kanssa yhteistyössä oli myynnissä kauppakasseja. K-Supermarket on myös kiinnostunut ruuan verkkokaupasta ja ostoskassien toimittamisesta asemalle, joten tapahtumassa mukana olo loi pohjaa suunnitelmille.

Tapahtuman yhteydessä järjestettiin **Riihimäen yrittäjien** kanssa yhteistyössä maksuton nonstop-kuljetus rautatieaseman ja Riihimäen keskustassa sijaitsevan Hämeenkadun välille **Taksi Suvanto** tilataksilla.

STATION HACKATHON: EVALUATION DAY

Toteuttajatiimi kokoontui yhteen 5.12. pohtimaan tapahtumasta syntyneitä kokemuksia, oppeja ja oivalluksia.

Tapahtumaa pidettiin pääosin onnistuneena. Ajankohta ei ollut paras mahdollinen, myöhäisestä syksystä johtuen ihmisiä ei luonnostaan ollut liikkeellä. Valinnoista kiinnostivat eniten liikunta- ja terveystalvet. Tapahtumanjärjestäjät olivat tyytyväisiä.

Tapahtuman avulla luotiin yhteistyöyhteisöä palveluntarjoajien ja yhteistyökumppaneiden kanssa, tapahtuma kiinnosti palveluntarjoajia, mutta VR:n yhteistyö jäi suunniteltua pienemmäksi.

Ihmiset, jotka tulivat tapahtumaan, antoivat mielellään mielipiteitään ja kiittivät, että asemaa aktivoidaan tapahtuman avulla.

Kuitenkin ihmisten aktivointi enemmän palveluiden käyttöön edellyttäisi liikenteen ohjaamista aseman länsipuolelle ja riittävän kiinnostavaa kokonaisuutta, jolla on resursseja markkinointiin. Tällä hetkellä pysäköintipaikan sijainnin takia väki kulkee tunnelin kautta alueelle, jossa ei ole kaupallisia toimijoita.

PopUp-tapahtumana konsepti sai positiivista palautetta. Vastaavanlaisten palveluiden ja tuotteiden pysyvä myynti edellyttäisi kaupallisen operaattorin ja pysyvämmän tilan mm. asemalla sijaitsevan kahvilan yhteydessä.

Tapahtuma oli hyvä pohja selvittää konseptin toimivuutta jatkokehitykselle. Yhtenä asiana on tullut esille idea ”yhteisestä olohuoneesta” esimerkiksi etätyöpisteineen ja palveluineen. Yhteistyössä luotu konsepti on toimiva ratkaisu ja toimintamalli, joka edellyttäisi yhteistyötä VR:n kanssa ja tilojen sijaintia asemarakennuksessa.

6. LOPPUSANAT

Asemanseudut ovat monesta syystä kiehtovia kehittämisen paikkoja. Asemanseudut muodostavat suurilla kaupunkiseuduilla ja Suomen kasvukäytävän varrella olevilla asemanseuduilla monella tavalla houkuttelevan kohteen kaupallisille palveluille. Isot liikkujamäärät luovat pohjan kysynnälle. Liikkujien lisäksi asemanseudut ovat relevantteja ja potentiaalisia palvelukeskittymiä myös kaupunkien asukkaille. Asemat ovat usein rakentuneet kaupunkien kaupallisiin keskustoihin tai niiden välittömään läheisyyteen, jolloin asemanseudulla asiointi on tai voi olla luonteva osa kaupallista keskustaa.

Samalla asemanseudut ovat vaikeita kehittämisalustoja johtuen moninaisen toimijajoukon keskenään ristikkäisistä intresseistä ja odotuksista asemanseutujen kehittämisen suhteen. Erityisesti hajautuneeseen maanomistukseen liittyvät vaikeudet ovat monissa kaupungeissa jarruttaneet asemanseutujen kokonaisvaltaista kehittämistä. Viimeisten vuosien aikana Suomessa on kuitenkin rakentunut useita hienoja asemia, joiden yhteydessä monenlaiset palvelut kukoistavat. Esimerkiksi Tikkurilan asema, länsimetron ja pisararadan uudet asemat sekä Tampereen asema-alue ovat olleet merkittävien kehityspyhähdysten kohteena. Isoja visioita on esimerkiksi Pasilan aseman, Tampereen asema-alueen (kansi) ja Seinäjoen asemanseudun kehittämiseksi.

Asemat rakentuvat parhaimmillaan keskenään sekoittuneista toiminnoista. Asemat eivät menesty pelkinä liikkumisen solmukohtina, vaan niiden potentiaalin hyödyntäminen edellyttää monipuolista ja toisiinsa kietoutunutta palvelutarjontaa, jossa yhdistyvät esimerkiksi asuminen, työpaikat ja matkailu (esim. hotelli) sekä erilaiset yksityiset ja julkiset palvelut. Olennaista on, että asemanseuduille kiteytyvä potentiaali saadaan valjastettua kaupunkien ja usein myös keskustojen kehittämisen voimavaraksi.

Tämän projektin keskeisenä havaintona voidaan todeta, että asemanseudut mahdollistavat monenlaisen kehittämistoiminnan. Samaan aikaan käynnissä voi olla useita erilaisia prosesseja, joissa asemanseudun alueen käyttöä suunnitellaan, asemalle mietitään erilaisia tilaratkaisuja ja uudisrakentamista sekä liitännäisliikennettä ja pysäköintiä. Lisäksi tyypillisesti käynnissä tai vireillä on erilaisia ideakilpailuja.

Merkittävien kehityspyhähdysten aikaansaamiseksi tarvitaan kuitenkin kokonaisvaltaista, eri osapuolet yhteen kokoavaa suunnittelua, konkreettisia ratkaisuja maanomistukseen, yhteistä tavoiteasetantaa, visiointia, kokeiluja ja kehittämishankkeita. Viime kädessä kaikkein eniten tarvitaan kuitenkin aktiivisia, tekeväisiä ihmisiä, kykyä tehdä aloitteita ja muuttaa ajatukset toiminnaksi. Vain näin asemanseutujen potentiaali voidaan valjastaa niin liikkujien kuin muiden asemanseudulla asioivien riemuksi.