



Sente työraportteja 37/2017

KAUPUNKIKEHITTÄMISTÄ KILPAILULLA?

Tapaus Fiksu assa Seinäjoella

**OLLI RUOKOLAINEN
JARI KOLEHMAINEN**

Johtamiskorkeakoulu
Tampereen yliopisto

ISSN 1457-9995
ISBN 978-952-03-0466-9



JOHTAMISKORKEAKOULU



Seinäjoki

into

SEINÄJOKI



ETELÄ-POHJANMAAN LIITTO
REGIONAL COUNCIL OF SOUTH OSTROBOTHNIA



Euroopan unioni
Euroopan aluekehitysrahasto

Vipuvoimaa

EU:lta

2014–2020

Sisällys

Johdanto	4
Asemanseutujen uusi tuleminen	4
Raportin tausta ja jäsentyminen	5
Asemanseudut kehityksen polttopisteinä ja ”vaihdon vyöhykkeinä”	8
Asemanseudut ja osaamivetoisen kaupunkikehittämisen kolmas aalto	8
Käsitteellisiä avauksia asemanseutujen kehittämiseen	9
Mitä (Seinäjoen) rautatieasema voi olla?	12
Kansainvälisiä esimerkkejä muuntuvista asemanseuduista	12
Asemanseudun toimintojen tyypit ja ominaisuudet	17
Kehittämistä kilpailuilla? Kotimaisten ideakilpailujen opit	19
Seinäjoen asemanseudun kehittäminen ja Fiksu assa -kilpailu	26
Seinäjoen asemanseudun kehitysprosessi	26
Fiksu assa -kilpailu: kilpailuprosessi ja kokemukset	29
(Seinäjoen) asemanseutu toimintaympäristönä	37
Elinkeinollisiin erityisalueisiin liittyvien (liiketoiminta)ideakilpailuiden ”manuaali”	42
Fiksun assan viestit kaupunkikehittämiselle	48
Lähteet	52
Liitteet	53

Johdanto

Asemanseutujen uusi tuleminen

Asemanseudut ovat nousseet viime vuosina kaupunkikehittämiseen keskiöön useissa suomalaisissa kaupungeissa. Syitä on monia. Ensinnäkin yhteiskunnan kiihkinpuolinen liikkuvuus on lisääntynyt, mitä heijastaa myös työssäkäyntialueiden laajentuminen. Samalla rautatieliikenne on ollut suuressa muutoksessa, kun VR on uudistanut ja uudistaa edelleen voimallisesti reittivalikoimaansa, palvelukonseptiaan, kalustoaan, hinnoittelumalliaan jne. Taustalla on ainakin osaltaan rautateiden henkilöliikenteen avautuminen kilpailulle kokonaisuudessaan nähtävissä olevassa tulevaisuudessa. Junamatkustaminen on siis kokenut eräänlaisen renessanssin, minkä lisäksi erityisesti pääkaupunkiseudun ja Tampereen seudun kaupunkitasoiset raideliikennetkaisu- ratkaisut ovat nostaneet asemanseutujen merkitystä ja kiinnostusta niitä kohtaan. Asemanseutujen rooli kasvaneiden matkustajavirtojen välittäjänä on kasvanut merkittävästi ja niistä on kehittynyt, tai parhaimmillaan kehittymässä, liikkumisen, työnteon, palveluiden ja asumisen solmukohtia. Näin on siitä huolimatta tai osin jopa siksi, että asemien perinteiset funktiot (esim. lipunmyynti ja muut junamatkustamiseen kiinteästi liittyvät palvelut) ovat heikentyneet. Sen sijaan asemien hyvä sijainti kaupunkirakenteessa takaa niille luontaisen kehittämispotentiaalin.

Juuri tästä näkökulmasta motivoituu se, että asemanseutujen tulisi olla vahvasti kytköksissä muuhun kaupunkikehittämiseen. Asemanseudut ovat monella tavalla erityislaatuisia alueita kaupungeissa, koska niihin keskittyy yhtäältä erilaisia toimintoja, intressejä sekä potentiaaleja ja toisaalta erilaisia teknis-taloudellisia haasteita. Näistä syistä asemanseutuja on kehitettävä erityisen taitavasti sekä sisällön että prosessin näkökulmasta. Asemanseutujen kehittäminen tuleekin nähdä ennen muuta kaupunkikehittämisen kysymyksenä, eikä pelkästään liikennejärjestelmäsuunnitteluun liittyvänä asiana. Sinällään on kuitenkin hyvä huomioda, että asemanseutujen kaltaisilla liikenteen solmukohdilla on keskeinen sija myös tulevaisuuden liikennetkaisuissa, joissa liikkuminen nähdään kokonaisvaltaisten palvelukonseptien kehittämisenä (esim. MaaS-palvelut).

Vastaavasti kaupunkisuunnittelun näkökulmasta oleellista on tunnistaa mahdollisimman monipuolisesti asemanseutujen muuttuva rooli kaupungissa; niiden kehittä-

tyminen voi tuottaa esimerkiksi kaupunkirakenteellisia vaikutuksia ja kaupunkikeskustojen laadullista transformaatiota. Asemanseudut ratapihoineen näyttäytyvät usein kasvavissa kaupungeissa kaupunkirakenteellisina esteinä, joiden toiminnallista ja esteettistä arpea asemanseutuhankkeilla usein pyritään parantamaan. Asemanseutukehittämisen yksi keskeinen tavoite onkin usein integroida kaupungin ja jopa koko kaupunkiseudun osia yhteen uusilla ratkaisuilla, kuten tunneleilla, silloilla ja kansilla. Näillä ratkaisuilla pyritään nivomaan yhteen myös eri liikkumismuotoja eri skaalatasoilla (esim. kevyt liikenne, seutuliikenne ja pitkän matkan joukkoliikenne).

Näiden fyysiseen kaupunkiin liittyvien tekijöiden lisäksi asemanseudut voivat elimellisesti linkittyä paikalliseen elinkeino- ja innovaatiopolitiikkaan. Näistä lähäkohdista on tarpeen puhua kehittämiskonsepteista, joiden perusajatuksena on yksinkertaistaa kehittämissprosessin periaatteet, tavoitteet ja toimintatavat hallittavaksi kokonaisuudeksi (ks. Harvio ym. 2016). Asemanseutujen valjastaminen uusien innovaatioiden ja uuden liiketoiminnan kehittämisen paikaksi edellyttää tietoisia toimia, kuten esimerkiksi paikkaan sidottuja liiketoimintaideakilpailuja, erilaisia pilotointeja, ”hackathoneja” jne. Samankaltaista ajattelua on mahdollista soveltaa myös muilla sellaisilla kaupungin tai kaupunkiseudun erityisalueilla, joilla on tai voi olla erityistä elinkeinollista tai innovaatiopotentialiaa.

Raportin tausta ja jäsentyminen

Tämän raportin taustalla olleen ”RESPA (Recreating Spaces) – Kaupunkien erityisalueiden uusi yrityskehitysmalli” -hankkeen tarkoituksena oli lisätä ymmärrystä asemanseutujen sekä muiden vastaavien erityisalueiden toiminnallisesta kehittämisestä ja toimintojen pilotoinnista yhdyskuntarakenteen kehitys- ja suunnitteluprosessien yhteydessä. Näin tehtiin sekä konkreettisesti että tutkimuksen tasolla. Konkreettisena toimenpiteenä hankkeessa toteutettiin Seinäjoen asemanseudulle sijoittunut liiketoimintaideakilpailu nimeltään Fiksu assa, jossa yrityksiä kannustettiin avoimen ideakilpailun kautta sekä hyödyntämään asemanseutuun liittyviä liiketoimintamahdollisuuksia että myös epäsuorasti pilotoimaan tulevaisuuden asemanseutua ja sen mahdollisia liiketoimintoja. Konkreettisen ideakilpailun taustalla ja osana tehtiin myös tutkimusta: osallistuvan havainnoinnin kautta pyrittiin ymmärtämään, miten asemanseudun kaltaista erityisaluetta voidaan kehittää toi-

minnullisesti ja osana laajempaa yhdyskuntarakenteen suunnittelu- ja kehittämisprosessia.

Seinäjoen asemanseutu on siis tarjonnut ”elävän elämän laboratorion”, jossa toimimalla ja jota tarkkailemalla on voitu lisätä ymmärrystä asemanseutujen kaltaisten erityisalueiden kehittämisestä. Tämän raportin taustalla oleva kysymyksenasettelu voidaan tiivistää seuraavasti:

Miten asemanseutuja ja muita erityisalueita voidaan kehittää toiminnallisesti yhdyskuntarakenteen kehittämis- ja suunnittelutoimenpiteiden ohessa?

Huolimatta tutkimuksellisen komponentin mukanaolosta, tämä raportti on ensisijaisesti kirjoitettu niille käytännössä toimiville kehittäjä- ja suunnittelijatahoille, jotka edistävät elävien kaupunkiympäristöjen muodostumista. Fiksu assa -kilpailun ja muiden lyhyesti tässä raportissa käsiteltävien esimerkkien avulla muodostetaan lopuksi eräänlainen asemanseutujen ja erityisalueiden toiminnallisen kehittämisen ”manuaali”.

Raportissa käsitellään erityisesti asemanseutujen toiminnallista kehittämistä liiketoimintaideakilpailun kautta. Silti raportin tuotoksia ja oppeja voidaan yleistää myös muiden yhdyskuntarakenteen erityisalueiden toiminnalliseen kehittämiseen. Oppeja voidaan yleistää myös yleisesti erityisalueisiin liittyviin ideakilpailuihin, ei siis pelkästään liiketoimintaan liittyviin ideakilpailuihin. Vielä laajemmin ajatellen tässä raportissa analysoidaan toimintaa, joka kiinnittyy jollain tavoin yhdyskuntarakenteeseen, mutta jossa korostuu kehittämisen ja suunnittelemisen immateriaalinen näkökulma varsinaisen materiaalisin kaupunkirakenteen sijaan. Fiksu assa -kilpailu edustaakin jonkinlaista välimuotoa tai siltaa kaupunkikehittämisen ja -suunnittelun välillä. Ylipäätään voidaan huomioida, että Seinäjoen asemanseudun kehittämistoimenpiteet eivät suinkaan rajaudu Fiksu assa -kilpailuun, vaan sitä on edeltänyt ja sen jälkeen on tapahtunut monenlaisia kehittämis- ja suunnittelutoimenpiteitä, joiden jatkumoa tässäkin raportissa käydään jossain määrin läpi.

Fiksu assa -liikeideakilpailusta tekee omintakeisen se, että siinä yhdistyvät yhdyskuntarakenteen erityisalueeseen kiinnittyvän toimintojen pilotointiohjelman sekä yleisemmin ajatellen liiketoimintaideakilpailun logiikat. Fiksu assa -kilpailussa haettiin vaikutteita useasta Suomessa toteutetusta yhdyskuntarakenteen erityisalueen kehittämisohjelmasta tai kilpailusta. Esimerkiksi Fiksu Kalasatama- sekä Uusi Vantaankoski -nimiset toimenpiteiden kokonaisuudet auttoivat hahmottamaan sitä, mitä rautatieaseman ympäristöön kiinnittyvä liiketoimintaideakilpailu voisi olla.



KUVIO 1. Raportin eteneminen

Tämän raportin opetukset asemanseutujen ja erityisalueiden kehittämistä rakentavat neljän osion perustalle (Kuvio 1). Ensinnäkin tarkastellaan lyhyesti keskeisiä käsitteitä asemanseutujen kehityksen ja kehittämisen taustalla. Tällä tavoin avataan ilmiön, asemanseutujen korostumisen, taustoja ja sitä, miksi asemanseudut ovat niin keskeisiä kehittämiskohteita. Samalla käydään myös läpi mahdollisia kehittämismotteita ja orientoitumista asemanseutujen kehittämisen tapoihin. Toisin sanoen luodaan siis ajatuksellista kehikkoa siitä, millä tavoin asemanseutuja ja myös erityisalueita voidaan kehittää. Toiseksi käydään läpi muutamia kansainvälisiä esimerkkejä rautatieasemien kehityksestä ja pyritään luomaan ymmärrystä siitä, millaisia asemanseudut voivat olla. Näin ikään kuin venytetään mielikuvitusta ja mielikuvia siitä, millaisia toimintoja asemanseutuihin voidaan liittää. Kolmanneksi käydään läpi muutamia kotimaisia ideakilpailuja ja tiivistetään niistä käytännön myötä esille tulleita opetuksia (yhdyskuntarakenteeseen kiinnittyvien) ideakilpailujen ja -ohjelmien järjestämisestä (haastatellut henkilöt liitteenä 1). Neljänneksi tarkastellaan Seinäjoen asemanseudulla järjestetyn Fiksu assa -liikeideakilpailun järjestämisestä muodostuneita kokemuksia sekä kilpailun järjestäjätahon että siihen osallistuneiden toimijoiden haastatteluihin perustuen (haastateltavat liitteenä 2).

Raportin neljän eri osion perusteella voidaan muodostaa lopuksi siis asemanseutujen ja erityisalueiden kehittämisen ”manuaali”, jonka oppeja myös testattiin erillisessä elinkeinokehittäjille suunnatussa keskustelutilaisuudessa hankkeen loppupuolella (osallistujat liitteenä 4). Kaikki edellä mainitut osiot ovat olennaisia muodostettaessa tätä asemanseutujen ja erityisalueiden kehittämisen ohjekirjaa, mutta RESPA-hankkeen toimenpiteet ja Fiksu assa -kilpailun myötä saadut opit ovat kuitenkin kaikkein keskeisimmässä asemassa. Ohjekirjan ja sen eri vaiheiden esittämisen lisäksi keskustellaan lopuksi myös yleisemmällä tasolla Seinäjoen asemanseudun kehitysprosessista ja muodostetaan sitä tarkastelemalla keskeisiä viestejä asemanseutujen ja erityisalueiden kehittämiseksi laajemmin.

Asemanseudut kehityksen polttopisteinä ja ”vaihdon vyöhykkeinä”

Asemanseudut ja osaamisvetoisen kaupunkikehittämisen kolmas aalto¹

Asemanseutujen yleistä merkitystä kuvattiin jo edellä. Useat asemanseutujen kehittämiseen liittyvät tavoitteet voivat toteutua myös perinteisen kehittämistyön kautta. Asemanseudut voisivat kuitenkin olla kaupunkikehittämisessä vielä paljon enemmän: ne voisivat olla osaamisvetoisen kaupunkikehittämisen niin sanottu kolmas aalto. Suomessa rakennettiin erityisesti 1980–1990-luvuilla teknologiakeskuksia ja tiedepuistoja kaupunkirakenteesta erillisine kampuksineen. Vastaavasti 1990- ja 2000-luvuilla keskityttiin alas ajettujen teollisuuskiinteistöjen ja nk. urbaanien kesantojen muuntamiseen luovan talouden tarpeisiin. Nyt 2010-luvulla fokus näyttäisi siirtyvän asemanseutujen kehittämiseen, joskin näihin sijainteihin liittyvät elinkeino- ja innovaatiopoliittiset näkökulmat ovat toistaiseksi olleet alikehittyneitä. Kaikilla em. vaiheilla on ollut vastineensa oman aikansa innovaatiopoliittisissa linjauksissa. Tässä ajassa on luontevaa puhua avoimesta ja käyttäjälähtöisestä innovaatiotoiminnasta, jonka tilallisena vastineena toimii ”kaupunki kampuksena” tai ”kaupunki avoimena innovaatioalustana”. (Hynynen & Kolehmainen 2016.)

Avointa innovaatiotoimintaa ei ole syytä kahlehtia kaupunkitilassa vain joihinkin sijainteihin. On kuitenkin luontevaa ajatella, että asemanseudut voisivat olla kaupunkien avoimen innovaatiotoiminnan tihentymiä. Tähän on hyviä perusteita, sillä asemanseutu on kaikkien kaupunkilaisten aluetta sulkematta ketään tai mitään ryhmää ulkopuolelleen. Aseman välittämien ihmisvirtojen kautta myös kaupungissa kävijät ovat alueen osallisia. Näiden virtojen ansiosta asemanseudut ovat harvinaisen dynaamisia paikkoja, joissa on potentiaalia erilaisten kompetenssien ja skaalojen kohtaamiselle. Lisäksi suuri kävijämäärä luo alustan monipuolisille palveluille. Ylipäättään liikenne ja sen solmukohdat luovat edellytyksiä monenlaisille palveluille ja liiketoiminnoille (ns. TOD-kehittäminen).

Myös Seinäjoen asemanseudulla voisi olla potentiaalia nousta kaupungin osaamisvetoisen kehityksen kolmanneksi ”kuumaksi lähteeksi” teknologiakeskusympäristön ja rytmimusiikin luovan kesannon rinnalle. Seinäjoen asemanseudun roolina

1 Tämä alaluku perustuu pääosin Hynynen ja Kolehmaisien (2016) artikkeliin (ks. myös Hynynen & Kolehmainen 2011).

osaamisvetoisessa kehittämisessä voisi olla ennen muuta ”eksperimentaatio”, eli erilaiset kokeilut ja pilotit, jotka saavat voimansa erilaisten toimintojen, skaalojen ja kompetenssien kohtaamisesta joustavassa ja avoimessa urbaanissa kontekstissa. Asemanseutu voisikin Seinäjoella edustaa juuri sellaista uudenlaista urbaania kontekstia, jota aktiivinen innovaatiotoiminta edellyttää. Avointa innovaatiotoimintaa luonnehtii siis avoimuus myös kaupunkitilan suhteen, ei pelkästään innovaatioprosessien avaaminen käyttäjien, kilpailijoiden tai muun yhteisön suuntaan. Tämä ominaisuus voisi myös erottaa suomalaiset asemanseudut aiemmista vaiheista, luovista kesannoista ja erityisesti teknologiakeskuksista, koska asemanseudut ovat vasta astumassa osaamisvetoisen kaupunkikehittämisen areenalle. Niiden kehittämisessä voitaisiin parhaimmillaan elää todeksi avoimen innovaatiotoiminnan periaatteita myös rakennetun ympäristön luomisessa.

Käsitteellisiä avauksia asemanseutujen kehittämiseen

Hyvin tiiviinä teoreettisena taustoituksena asemanseutujen esiinnousulle esitellään nyt kolme käsitettä. Ne joko kuvaavat ja taustoittavat asemanseutujen nousua taoudellisen kehittämisen ja kaupunkisuunnittelun erityiskohteiksi tai auttavat hahmottamaan asemanseutujen kehitysprosessin dynamiikkaa sekä toimijoiden välistä kommunikaatiota konkreettisisä kehittämis- ja suunnitteluprosesseissa.

Ensin mainittuihin, eli kuvaaviin ja taustoittaviin käsitteisiin, kuuluu englanniksi ilmaistuna käsite ”transit-oriented development” eli lyhennettynä TOD. Tällä käsitteellä viitataan siihen, miten yhdyskuntarakenteen suunnittelu tukeutuu liikenteen, ja siis korostuneesti joukkoliikenteen, väylien ja solmukohtien varaan. Tässä suunnittelunäkemyksessä joukkoliikenteen väylien varteen ja solmukohtien ympärille tiivistyy yhdyskuntarakennetta sekä asumisen että palveluiden ja liiketoiminnan muodossa. Kyseisen ajattelun taustalla on keskeisenä tavoitteena yhdyskuntarakenteen sujuvuuden ja ekologisuuden parantaminen perustuen siihen, että joukkoliikenne mahdollistaa asukkaiden sujuvamman liikkumisen asuinpaikkojen ja eri toimintojen välillä. (Ks. esim. Dittmar et al. 2004.) Ymmärrettävästi tässä ajattelussa rautatieasemat nousevat keskeisiksi toimintojen ja erilaisten virtojen solmukohdiksi. Edelleen tällainen solmukohdan rooli tarkoittaa myös sitä, että asemien ympäristössä kannattaa kehittää paitsi itse asematoimintoja myös muita sellaisia toimintoja, joiden on luonteva sijoittua sinne, missä ihmiset liikkuvat. Näin asemat on siis alettu nähdä liiketoiminnan alustoina ja ympäristöinä.

Voidaan myös kysyä, millaista asemanseutujen kehittäminen ja siihen liittyvä toimijoiden välinen dynamiikka on. Kuten kaupunkisuunnittelussa yleensäkin, monenlaiset intressit ja toimijoiden kontekstien ja motiivien erilaisuus kohtaavat tai törmäävät myös asemanseutujen kehittämisessä. Voidaan väittää, että intressien monimuotoisuus ja niiden mahdollisten yhtymäkohtien, yhteisten tavoitteiden tai ainakin jonkinlaisen keskinäisen ymmärryksen etsintä korostuvat erityisellä tavalla asemanseuduilla. Asemanseuduilla on taloudellista potentiaalia ja toisaalta myös historiallista arvoa. Asemanseutujen keskeinen paikka kaupunkirakenteessa ja kaupunkien keskustojen keskellä tai välittömässä läheisyydessä tarkoittaa myös sitä, että asemanseutujen suhteen tehtävät päätökset ja konkreettiset toimenpiteet esimerkiksi rakentamisen ja kehittämisen suhteen vaikuttavat myös monin tavoin ympäröivän yhdyskuntarakenteen toimijoihin. Asemanseutujen kiinteistönomistussuhteet voivat olla hyvin monimutkaiset jne. Erilaisten intressien, toiveiden ja tavoitteiden yhteentörmäyksiltä ei siis useimmiten voida välttyä.

Kaupunkisuunnittelun yhteydessä käytetyt rajaesine ja trading zone -käsitteet kuvaavat hyvin myös erityisesti asemanseutujen kehittämistä. Trading zone -käsite, tai suomennettuna ”vaihdon vyöhyke,” tuo esille sitä, miten erilaisista taustoista, erilaisin käsittein, ymmärryksiin ja tavoittein toimivat tahot joutuvat toimimaan ainakin jossain määrin yhdessä esimerkiksi yhdyskuntasuunnitteluun liittyvissä asioissa, jopa vastoin tahtoaan tai konfliktinomaisessa tilanteessa (ks. Mäntyselä et al. 2011, 260–262). Vaihdon vyöhykkeellä, esimerkiksi siis asemanseutujen suunnittelu- ja kehittämisprosesseissa, eri konteksteja ja intressejä edustavat tahot joutuvat tai pääsevät luomaan vaihdon ja kommunikoinnin tilannekohtaisen kielen. Näin tehdään, koska muiden tahojen ajattelutapoja tai ymmärrystä ei voida täysin omaksua, eikä tavoitteista ja ratkaisuista jonkin yhteisesti kehitettävän asian suhteen voida keskustella, ellei löydetä yhteisesti ymmärrettyjä käsitteitä ja tapoja jonkin asian hahmottamiseksi. Esimerkiksi kiinteistösijoittaja, rakennuttaja, investoija, yrittäjä, kaavoittaja, kulttuuriaktiivi ja kuntalainen joutuvat siis toisiaan ymmärtääkseen luomaan yhteisen puhumisen tavan, jossa eri tahojen asettamia kriteereitä toivotavalta kehitykselle voidaan vertailla toisiinsa ja tehdä ikään kuin kauppaa niiden pohjalta.

Astetta konkreettisempi käsite, joka tuo myös esille intressien monimuotoisuutta, on rajaesine. Alun perin rajaesineen käsite konkretisoitiin tutkimuksessa yksittäiseksi lomakkeeksi luonnontieteellisen museon eri toimijoiden välillä. Tästä alkuperäisestä esimerkistä käsitteen merkitys on kuitenkin laajentunut ja sitä on sovellettu esimerkiksi juuri yhdyskuntasuunnittelun piirissä kaupunkiseutujen ra-

kennemalleihin ja -suunnitelmiin. Rajaesine voi siis olla jokin konkreettinen asia: maa-alue, kiinteistö, strategiadokumentti- ja prosessi jne. Olennaista on, että sen ympärille kokoontuu toimijoita, jotka voivat kaikki omista lähtökohdistaan kiinnittyä rajaesineeseen ja suhteuttaa omaan toimintaansa siihen. (Ks. esim. Star & Griesemer 1989; Spee & Jarzabkowski 2009.)

Seinäjoen asemanseudun osalta rajaesineen voi muodostaa vaikkapa kaikkien niiden dokumentaatioiden kokonaisuus, joka suunnittelu- ja kehittämisprosessissa on tähän mennessä tuotettu. Rajaesine voidaan myös astetta vapaammin käsittää yhteisesti jaettuina näkemyksinä asemanseudun tulevaisuudesta. Tavallaan myös asemanseudun konkreettinen yhdyskuntarakenne on itsessään rajaesine. Joka tapauksessa olennaista on, että rajaesine joko sisällön ja/tai muodon osalta on sellainen, että jokainen taho voi ottaa siihen kantaa ja keskustelu voi siihen yleisellä tasolla kiinnittyä. Rajaesine mahdollistaa siis eriävät ja puoltavat mielipiteet siitä niin, että kokonaisuudessaan kuitenkin edetään johonkin suuntaan. Rajaesine mahdollistaa keskustelun ja erilaisten intressien tuomisen samaan kehittämis- ja suunnitteluprosessiin ilman, että kenenkään tarvitsisi täysin luopua omista tavoitteistaan.

Seinäjoen asemanseudun kehittämis- ja suunnitteluprosessi hahmottuu siis niin, että yhteiskunnallisesti ja kansallisesti esille nostetun yhdyskuntarakenteen kehittymisen ja taloudellisen kehityksen kannalta olennaisen kohteen ja asian, asemanseudun, ympärille on kerääntynyt lukuisa joukko toimijoita eri toimintalogiikoita edustavista konteksteista. Kaikki ovat kiinnostuneita asemanseudusta ja sen mahdollisuuksista, mutta eri lähtökohdista. Yhtenä asemanseutuun liittyvänä toimijoiden välisenä vaihdon vyöhykkeen ilmentymänä toimi myös tässä raportissa käsiteltävä Fiksu assa -kilpailu, jossa luotiin yhteisessä, toimijoita yhdistävässä prosessissa jaettuja näkemyksiä siitä, mitä asemanseutu voisi olla tulevaisuudessa. Samalla kuitenkin myös vaihdettiin erilaisia resursseja nykyhetkessä ja tehtiin yhteistyötä erilaisten toimijoiden kesken. Kilpailussa siis kommunikointi ja käytiin ”vaihtokauppaa” konkreettisesti niin, että kehittäjätahot pystyivät esimerkiksi kilpailukriteerien avulla kertomaan, mikä oli heidän mielestään tärkeää. Osallistujat, yksittäiset toimijat, pystyivät toisaalta lähestymään alueen kehitystä kokonaisuutena omista tavoitteistaan ja lähtökohdistaan käsin sovittamalla omat aikeensa kilpailukriteerien ja -prosessin muodostamiin kehyksiin.

Mitä (Seinäjoen) rautatieasema voi olla?

Kansainvälisiä esimerkkejä muuntuvista asemanseuduista

Fiksu assa -kilpailussa keskityttiin erityisesti asemanseudun toimintojen, ei rakenteiden, kehittämiseen. Siksi jo prosessin alkuvaiheessa pyrittiin ulkomaisten asemanseuduille sijoittuvien esimerkkien avulla hahmottamaan, mitä asema voi olla tai pikemminkin, millaisia mahdolliset asematoiminnot tai asemanseutujen toiminnot voivat olla. Tässä muutamien esimerkkien avulla tapahtuneessa tarkastelussa oli siis kysymys kilpailun järjestäjätahon sekä kilpailun tuomarointityöskentelyyn osallistuneiden tahojen mielikuvituksen ja ajattelun avartamisesta, jotta kilpailuun lähetettyjä ehdotuksia pystyttiin arvioimaan jonkinlaista laajempaa taustaa vasten. Nyt esitetään muutamien esimerkkien avulla sitä, miten asemanseutujen mahdollisuudet hahmotettiin kilpailuprosessin alussa. Läpikäytävät esimerkit edustavat pääasiassa kaupunkiseudun sisäisen raideliikenteen asemia, toisin kuin Seinäjoen pääasiassa kaukojunaliikennettä palveleva asema. Silti esimerkkiasemien kautta kulkevat matkustajamäärät ovat huomattavia. Olennaista ei tässä yhteydessä olekaan raideliikenteen luonne vaan raideliikenteen, asematoimintojen sekä muiden toimintojen yhteennivoutuminen kaupunkitilassa.

Halle Freyssinet (Pariisi)

- Entinen paikallisrautatieasema
- Muutetaan vuoden 2017 aikana ”maailman suurimmaksi start up -hautomoksi”
- 70 milj. euron investoinnit
- Tilaa noin 1000 aloittavalle yritykselle
- Häivyyttää aseman perustoiminnon kokonaan

<https://stationf.co/>

Asemanseutuja ja niiden toimintoja ajatellessa ensimmäisenä tulee useimmiten mieleen varsinainen rautatieasemana toimiminen, junien tulot ja lähdöt sekä matkustajavirrat erilaisine liityntäliikennemuotoineen. Asemanseutujen perusasetelmasta voidaan kuitenkin tehdä huomattaviakin poikkeuksia ja irtiottoja. Äärimmäinen tilanne on se, että varsinaisista asematoiminnoista luovutaan asemanseudulla kokonaan, mutta tilalle tulee jotain

uutta ja kiinnostavaa niin, että asematilat eivät sinänsä jää vajaakäyttöisiksi. Tällainen tilanne on nähtävissä esimerkiksi Pariisissa Halle Freyssinet -nimisessä tilakokonaisuudessa, joka on ennen ollut rautatieasema. Tätä entistä raideliikenteen virtojen keskusta ollaan muuttamassa tiedon ja ajatusten virtojen kokoonkerääjäksi, sillä Le Monde -lehden omistajataho on investoimassa 70 miljoonaa euroa kyseisen asemarakennuksen muuttamiseksi väitetyksi ”maailman suurimmaksi yrityshautomoksi”. Asemahalliin suunnitellaan muunneltavia tiloja yli 1000 aloittavan yrityksen tarpeisiin.

Tässä tapauksessa alkuperäisestä asemanseudun funktiosta muistuttaa siis enää vain fyysisen yhdyskuntarakenteen muoto: asemahallin alkuperäinen muoto halutaan säilyttää ja täydentävä arkkitehtuuri ja uudet toiminnot inspiroituvat esimerkiksi tavarajunien funktionaalisuudesta erilaisine konttiratkaisuineen. Jos asematoimintoja tai asemaa ylipäätään ajatellaan jonkinlaisena resurssina tai pohjana muille toiminnoille, tulee se tässä tapauksessa esille lähinnä enää arkkitehtonisen inspiraation ja historiallisuuden muodossa. Tällaisessa äärimmäisessä esimerkissäkin asematoiminnoilla ja -rakenteilla on kuitenkin ainakin epäsuora suhde muihin niiden ympärille, tai siis tässä tapauksessa päälle, muodostuviin toimintoihin.

Halle Freyssinet -esimerkissä asematoiminnot ovat kääntyneet nurin siinä mielessä, että muut toiminnot ovat vallanneet aseman täysin. Samaa nurinpäin kääntymisen logiikkaa on kuitenkin nähtävissä myös astetta lievemmissä muodossa.

Asematoimintojen ja muiden toimintojen suhde on nimittäin päälaellaan myös erällä Bostonin seudun lähijuna-asemalla. Boston Landingin asemassa on kysymys siitä, että New Balance -urheiluvälinevalmistaja kustantaa kokonaisen uuden rautatieaseman, tai suurehkon pysäkin, rakentamisen uuden pääkonttorinsa yhteyteen. Yhtiö investoi tässä tapauksessa työntekijöidensä pendelöinnin helpottamiseen noin 20 miljoonaa dollaria. Tässä tapauksessa

Boston Landing (Boston)

- Paikallisrautatieasema, jonka kustannukset maksaa yksittäinen yritys
- New Balance -yhtiö kustantaa asemarakennuksen uuden pääkonttorinsa yhteyteen
- 20 milj. dollarin investoinnit
- Aseman ja muiden toimintojen suhde päälaellaan: asema on lisäys varsinaiseen pääkonttoritoimintoon

<https://www.boston.com/news/business/2015/05/12/construction-starts-on-new-allston-brighton-commuter-rail-station>

asema on fyysisessä mielessä vain melko pieni lisä suuren pääkonttorirakennelman vieressä, mutta toiminnallisesti sillä on kuitenkin suuri merkitys. Voidaan myös ajatella, että urheiluvälinevalmistajalle koituu imagohyötyä siitä, että sen työntekijöitä kannustetaan liikkumaan julkisella liikenteellä esimerkiksi autojen sijaan.

Boston Landing -esimerkki on kiinnostava kahdesta syystä. Ensinnäkin aseman ja sen kyljessä sijaitsevien toimintojen suhde on kääntynyt niin, että asema ja rautatieliikenne muodostavat täydentävän lisän johonkin muuhun toimintoon. Sen lisäksi myös julkinen–yksityinen-suhde on kyseisen aseman/pysäkin tapauksessa kääntynyt. Tavallisimmin julkinen toimija, esimerkiksi Suomessa Liikennevirasto, vastaa asemainfrastruktuurista laitureineen. Ylipäätään asemarakennuksetkin ovat usein jonkin suuremman toimijan vastuulla tai niihin on ainakin rakentamisvaiheessa investoitu julkista rahaa. Boston Landingissa tilanne on kuitenkin niin, että pääosin yksityisen toimijan aloitteesta ja motiiveista käsin on saatu aikaan asematoiminto ja -rakenne muiden toimintojen oheen. Tästä kaksinkertaisesta päälaelleen kääntymisestä huolimatta peruslogiikka on kuitenkin sama kuin esimerkiksi Seinäjoen asemansuudun kehittämisessä. Asematoimintojen ja -rakenteiden sekä muiden toimintojen välillä nähdään yhteys, josta on hyötyä molemmille. Pohjimmiltaan on siis kysymys ihmisten liikkumisen ja muiden toimintojen välisestä synergiasta, olkoon niiden keskinäinen suhde mikä tahansa.

Deptford (Lontoo)

- Paikallisliikenteen asema
- Tinderbox-uudisrakennus + Lontoon vanhin rautatierakenne
- Start up -tiloja
- Pop up -tori jne.
- Ravintoloita, liiketilaa, asuntoja
- Piazza: mykkäfilmifestivaali, kulttuuria jne.
- Kytöks rautatieverkoston ja paikallisen ostoskadun välille
- Realistinen uudistus, jossa asematoiminnot täydentyvät muilla toiminnoilla

<http://www.deptfordmarketyard.com/about/>

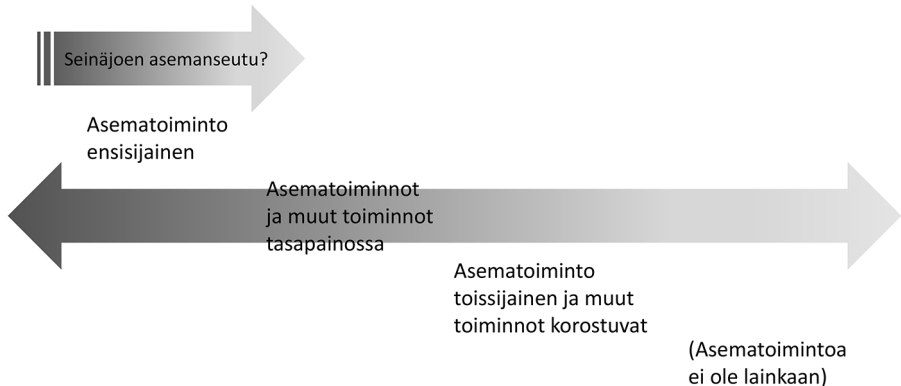
Kahden jokseenkin erikoisemman esimerkin jälkeen voidaan tarkastella tapausta, jossa asematoiminnot ja muut toiminnot näyttävät uppoutuvan varsin tasapainoisesti muiden toimintojen ja rakenteiden sekaan niin, että aseman historiallisuus ja varsinainen toiminnallisuus asemana säilyvät samalla, kun asemansuutua kehitetään toiminnoiltaan ja rakenteiltaan uuteen suuntaan. Esimerkkinä tällaisesta hieman tavanomaisemmasta mutta silti näyttä-

västä rautatieaseman uudistusprosessista voidaan käyttää Lontoon Deptfordin paikallisjuna-asemaa. Tässä esimerkissä Lontoon vanhimpiin kuuluvan, historiallisen asemainfrastruktuurin päälle ja yhteyteen on suunniteltu nykyaikaista ja varsin näyttävää arkkitehtuuria edustavaa ”Tinderboxiksi” nimettyä rakennusta. Tämän rakennuksen ja muiden rakenteisiin liittyvien uudistusten avulla pyritään luomaan tiloja uudenlaisille toiminnoille, jotka kuitenkin tukeutuvat alkuperäiseen asematoimintoon ja yhdistävät asematoiminnon sekä siihen liittyvät matkustajavirrat muuhun ympäröivään yhdyskuntarakenteeseen. Aseman ympäristöön suunnitellaan muun muassa joustavia tiloja aloittaville yrityksille, torimaista tilaa erilaisille tapahtumille, ja ylipäätään rakenteita, jotka mahdollistavat aseman paremman kytkeytymisen ympäröivään yhdyskuntarakenteeseen ja siihen uppoutuneisiin toimintoihin. Tavoitteena on ollut myös kytkeä raideliikenteen matkustajavirrat paikalliseen ostoskatuun ja kehittää näin asemaa ympäröivää aluetta kokonaisuudessaan mutta myös asemaan ja raideliikenteeseen tukeutuen tai sen mahdollisuuksia hyödyntäen. Suuria linjoja ajateltaessa Deptfordin aseman uudistusten suunnittelussa on nähtävissä kytköksiä useiden eri asioiden välillä. Ensinnäkin siinä kytketään historiallista ja uutta, toiseksi siinä kytketään aseman ympäristöä raideliikenteen laajempiin virtoihin ja kolmanneksi siinä pyritään kehittämään asemanseudun toimintoja ja fyysisiä rakenteita kokonaisuutena.

Erilaisten esimerkkien kautta voidaan johtaa hahmotelma asematoimintojen ja muiden toimintojen suhteesta asemanseutujen toiminnallisessa kehittämisessä. Perinteisenä ääripäänä on useimmilla asemilla vallitseva tilanne, jossa raide liikenne ja siihen liittyvä erilainen liityntäliikenne hallitsevat sekä tilankäyttöä että toimintojen hierarkiaa. Asema on tällöin olemassa junia ja matkustajia varten ja mahdolliset muut toiminnot tukevat tätä toiminnallista ydintä. Astetta lievempi versio tästä ääripäästä on tilanne, jossa raideliikenteen ja muun liikenteen suhde muihin toimintoihin on jokseenkin tasapainoinen. Tässä tilanteessa asematoiminnot ovat edelleen varsin keskeisiä, mutta ne uppoutuvat muuhun ympäröivään yhdyskuntarakenteeseen, jolloin liikenteeseen liittyvät toiminnot ja muut toiminnot tukevat toisiaan ja hyötyvät toisistaan. Edelleen astetta liudentuneempi tilanne on sellainen, jossa raideliikenteellä alkaa olla toisarvoinen asema muihin toimintoihin nähden. Se on edelleen tärkeä osa kaupunkirakennetta ja toimintoja, mutta se ei erityisesti nouse esille muiden toimintojen joukosta. Mikä tärkeintä, sen rooli on alisteinen muille toiminnoille. Muut toiminnot eivät tässä tapauksessa palvele raideliikennettä asemanseudulla, vaan raideliikenne palvelee muita toimintoja. Vielä

astetta radikaalimpi tilanne on sellainen, jossa (nyt jo entiseltä) asemanseudulta asema- ja raideliikennetoiminnot ovat poistuneet tyystin ja jäljelle on jäänyt enää aseman historiaa ja kaupunkirakenteeseen liittyvää kerroksellisuutta.

Viimeiseksi mainittu tilanne voi vaikuttaa epärealistiselta suomalaisessa kontekstissa erityisesti henkilöliikennettä ajatellen, mutta tavaraliikennettä tarkastellessa tällainen skenaario on suorastaan tavallinen: entisten tavaraliikenteen rata-pihojen ruostuneiden kiskojen välistä kasvaa monilla paikkakunnilla rikkaruohoja. Kokonaisuudessaan raideliikenne on myös Suomessa muuttunut: modernin teknologian ja raideliikenteen infrastruktuurin muuttumisen myötä tarpeettomiksi käyneitä veturitalleja on esimerkiksi museo- ja hotellikäytössä. Ylipäätään voidaan siis ajatella, että raideliikenteen muodot voivat muuttua ja raideliikenteen tarvitsema tila ja infrastruktuuri voivat muuttua mahdollistaen uudenlaiset toiminnot asemanseuduilla. Aseman ei siis tarvitse välttämättä näyttää tulevaisuudessa samalta kuin tänään. Raideliikenne- ja asematoimintojen suhde voidaan edellä sanotun perusteella tiivistää kuvioon 2.



KUVIO 2. Asematoimintojen ja muiden toimintojen suhde eli "mahdolliset asemat"

Asemanseudun toimintojen tyypit ja ominaisuudet

Esimerkkien esittelyn ja niistä esitetyn jäsenyyksen avulla voidaan pohtia, miltä asematoimintojen ja muiden toimintojen suhde vaikuttaa Seinäjoen asemanseudulla. Varsinaiset asematoiminnot tulevat mitä luultavimmin säilymään Seinäjoen asemanseudun ytimenä jatkossakin. Tätä näkymää tukee se varsin pysyvä fakta, että Seinäjoen asema on merkittävä kaukojunaliikenteen pysähdys- ja vaihtopaikka. Fiksu assa -hanketta edeltäneessä, erityisesti Seinäjoen asemanseudun fyysisiä rakenteita hahmottaneessa SmartStation-hankkeessa ja sen työpajoissa puhuttiinkin ”ydinasemasta”, eli näyttävästä asemasta, jonka funktio tulee selvästi esiin ja rytmittää kaupunkitilaa koko kaupunkikeskustan tasolla. Puhuttiin myös asemasta varsin perinteisellä tavalla ”porttina” kaupunkiin (Hynynen ym. 2014).

Tätä taustaa vasten Seinäjoen asemanseudulla toiminnot järjestynevät niin, että asematoiminnot ovat jatkossakin ensisijaisia tai korkeintaan niin, että asematoimintojen ja muiden toimintojen suhde on tasapainoinen (Kuvio 2). Tällä hetkellä asematoiminnot hallitsevat asemanseutua kenties kuitenkin liikaa, ja tässä lieneekin keskeisin Seinäjoen asemanseudun toiminnallinen kehittämissaaste: kuinka saada asemanseudun toimintoja monipuolistettua niin, että asemanseutu kokonaisuudessaan muodostaisi houkuttelevamman osan Seinäjoen keskustan kaupunkitilasta. Tämä ei siis tarkoita asematoimintojen absoluuttisen merkityksen vähenemistä, vaan muiden toimintojen kehittymistä suhteessa asematoimintoihin ja niiden rinnalle.

Asemien toimintoja voidaan hahmottaa myös toisella tavalla, joka kuitenkin kytkeytyy esiteltyyn jäsenyykseen asematoimintojen ja muiden toimintojen suhteesta. Edellä esiteltyjen esimerkkien pohjalta voidaan nimittäin tunnistaa myös neljä erilaista asemanseuduille sijoittuvien toimintojen toisiinsa liudentuvaa tyyppiä, jotka tulevat eri tavoin esille asematoimintoihin keskittyvillä ja muita toimintoja korostavilla asemilla. Toimintotyyppit kiteytyvät sanoihin:

- rakenteet
- potentiaali
- tunnelma
- (universaalius).

Ensinnäkin on olemassa toimintoja, jotka liittyvät asemanseutujen perusrakenteisiin ja luovat pohjan sujuville asematoiminnoille ja ylipäättään sille, että asema

esimerkiksi matkaketjuineen toimii ja on riittävän viihtyisä paikka matkustajille. Varsinaiset asematoiminnot ja niitä suoraan tukevat toiminnot voidaan kaikkein perustavimmin mieltää tällaisiksi palveluiksi. Lipunmyynti, tavarasäilytys, kahvilat, toimivat internet-yhteydet, näyttötaulut jne. ovat esimerkkejä tällaisista perustavanlaatuisista palveluista. Voidaan ajatella, että nämä perustavanlaatuiset palvelut tulevat esille erityisesti niillä asemilla, joilla varsinaiset asematoiminnot ja matkustamisfunktio ovat hallitsevia.

Asemanseuduilla on myös kuitenkin potentiaalia muunlaisiin toimintoihin. Aseman läpi kulkevat asiakasvirrat muodostavat houkuttelevan mahdollisuuden monenlaisille palveluille. Periaatteessa tällaisten toimintojen osalta vain palveluntarjoajien ja toimintojen ideoijien mielikuvitus on rajana. Aseman läpi kulkeville kuluttajille, käyttäjille ja matkustajille voi pyrkiä tarjoamaan hyvin erilaisia palveluita esimerkiksi tilapäisistä työtiloista, lepopaikoista tai vaikkapa paikallisten tuotteiden markkinoinnista lähtien. Toisaalta voidaan myös ajatella muita toimintoja kuin palveluita. Aseman ja raideliikenteen äärelle voi olla hyvä sijoittaa esimerkiksi toimitiloja, jotka ovat näin sekä työntekijöiden että yhteistyökumppaneiden saavutettavissa. Voidaan ajatella, että tällaisten palveluiden tai toimintojen korostuessa asematoimintojen ja muiden toimintojen keskinäinen suhde alkaa tasapainottua ja varsinaiset asematoiminnot alkavat jo asteittain ”naamioitua” muiden toimintojen sekaan sen sijaan, että asema olisi olemassa vain raideliikenteen solmuna.

Kahden edellisen toimintotyyppin lisäksi voidaan ajatella, että jotkin toiminnot hyödyntävät aseman historiallisuutta ja erityisyyttä. Tyypillisimpiä esimerkkejä tällaisista toiminnoista ovat esimerkiksi useilla paikkakunnilla vanhoihin veturitalleihin sijoittuneet toiminnot, jotka hyötyvät historiallisesta ja erityislaatuudesta miljööstä. Esimerkiksi Tampereella hiljattain avattu Torni-hotelli hyödyntää sekä sijoittumisessaan että yleisemmin teemoittelussaan rautatien ja rautatieläisyyden tematiikkaa. Samalla tavoin Seinäjoella Hotelli Alma ammentaa rautatieläishistoriasta. Asemanseutujen kontekstin hyödyntäminen mielikuvien ja tunnelman avulla voi toki tarkoittaa myös paljon muuta. Esimerkiksi aikaisemmin esitetyn Halle Freyssinet-tapauksen yhteydessä historiallinen konteksti näkyy yleisesti arkkitehtonisena inspiroitumisena ja muun muassa tavaraliikenteen vaunujen modulaarisuuden soveltamisena muunneltaviin työtiloihin.

Neljäs ideatyyppi, universaalit toiminnot, rinnastuu jossain määrin aikaisemmin esitettyyn huomioon siittä, että aseman varsinainen asemafunktio voi ainakin periaatteessa kadota tyystin ja muuttua joksikin muuksi. Neljäs ideatyyppi muodostuu

sellaisista toiminnoista, jotka voisivat periaatteessa sijoittua minne tahansa yhdyskuntarakenteessa, eikä niitä ole erityisen tärkeää sijoittaa juuri asemanseuduille. Silti myös asemanseudut, erityisesti tämänhetkisessä vajaakäyttöisessä vaiheessa, voivat toimia oivana alustana monenlaisille toiminnoille. Erityisesti näin on silloin, jos asemanseutujen vajaakäyttövaiheessa ennen niiden varsinaisen uudistusprosessin alkua voidaan tarjota hieman rouheampia tiloja alhaisemmillä kustannuksilla. Toisaalta universaalius voidaan nähdä myös laajemmin niin, että asemanseudut muuttuvat yhä enemmän esimerkiksi muun keskustarakenteen kaltaiseksi ja näin niille voi sijoittua toimintoja, jotka ylipäätään sijoittuvat kaupunkien keskustoihin.

Esitettyjen esimerkkien ja niistä muodostettujen asemanseutujen kehitysvaiheiden läpikäymisellä ei tarkoiteta sitä, että asemanseudut kehittyisivät jotenkin kronologisesti ja suoraviivaisesti esimerkiksi pelkästä asemafunktiosta kohti muuhun kaupunkiympäristöön liudentumista. Yleinen linja tällä hetkellä voi toki olla se, että varsinaisten asematoimintojen rinnalle tulee muunlaisia, yleisesti kaupunkiympäristöön ja ihmisvirtojen äärille sijoittuvia toimintoja. Siitä huolimatta jokaisella asemanseudulla tulisi löytää jonkinlainen tasapaino varsinaisen asematoiminnon ja muiden toimintojen välillä niin, että muodostuva toimintojen kokonaisuus sopisi tiettyyn paikalliseen ja alueelliseen toimintaympäristöön ja yhdyskuntarakenteeseen mahdollisimman hyvin.

Kehittämistä kilpailuilla? Kotimaisten ideakilpailujen opit

Fiksu assa -kilpailuprosessia varten ja sen tueksi oli paitsi hahmotettava edellä esitetyllä tavalla mitä asemanseutu ja sen toiminnot voivat olla, myös tutustuttava erilaisiin ideakilpailuihin ja niistä saatuihin kokemuksiin. Siksi Fiksu assa -prosessin tukemiseksi haastateltiin seitsemää kotimaisten ideakilpailujen tai vastaavien prosessien toteuttajatahoa (haastateltavat ja kilpailut liitteessä 1) kaikkiaan kuudesta eri kehittämisohjelmasta, -kilpailusta tai vastaavasta toimenpiteiden kokonaisuudesta. Ideakilpailuja tarkastelemalla saatiin yleiskuva paitsi varsinaisista prosesseista myös prosessien kautta löydettyistä ideoista tai ideatyypeistä. Kilpailu- ja osallistamisprosessit voitiin jaotella kolmeen tyyppiin. Ensinnäkin mukana oli kokenaisten alueiden tai yhdyskuntarakenteen osien kokonaisvaltaisia suunnitelmia ja käyttötarkoitusta hahmottaneita ideakilpailuita. Tällaisissa kilpailuissa haetaan

siis tyypillisesti kokonaissuunnitelmaa ainakin jonkin alueen yhdyskuntarakenteesta mutta myös mahdollisesti toiminnoista. Toiseksi mukana oli yhdyskuntarakenteen suunnitteluun ja kehittämiseen kiinnittyneitä ideakilpailuita, joissa esimerkiksi haettiin ideoita toteutettavaksi jossakin tietyssä kaupunginosassa tai vajaakäytöllä olevalla alueella niin, että alueen resursseja pystyttäisiin hyödyntämään paremmin, tai joissa ylipäätään etsittiin kokonaisuudessaan yhdyskuntarakenteen ja liikenteen edistämiseen tähtääviä ideoita. Kolmanneksi haastateltiin myös puhtaasti ”pelkkinen” yleisten liikeideakilpailuiden järjestäjiä.

Haastattelut toivat siis hieman erilaisia näkökulmia ideakilpailuiden tai ideoidenkeräämisprosessien järjestämiseen. Kokonaisten yhdyskuntarakenteen tai erityisalueiden suunnittelukilpailujen tarkastelemisella voitiin muodostaa yleiskuvaa erityisalueiden yhdyskuntarakenteellisesta ja toiminnallisesta kehittämisestä. Yhdyskuntarakenteeseen hieman löyhemmin kiinnittyneitä ideakilpailuita tarkastelemalla haluttiin puolestaan selvittää, millaista on toimintojen kehittäminen erilaisten ohjelmien tai kilpailujen kautta, kun ideat sidotaan johonkin tiettyyn kaupunkitilaan ja sen tarjoamiin resursseihin. Yleisiä liiketoimintaideakilpailuita tarkastelemalla haluttiin myös nostaa esiin yleisesti ideakilpailuihin liittyviä opetuksia.

Haastatteluiden kautta voitiin tutustua seuraaviin ideakilpailuihin ja/tai kehittämisprosesseihin edellä mainitun jaottelun mukaisesti:

1. yhdyskuntarakenteen ja toimintojen kokonaisvaltainen suunnittelu: Uusi Vantaankoski
2. yhdyskuntarakenteeseen kiinnittyneet kehittämistoimenpiteet: Fiksu Kalasatama, Validate in Vallila, Sähköisen liikenteen ideakilpailu (Tampere)
3. yleisen tason ideakilpailut: Hyvinvointia digitaalisilla ratkaisuilla (Tampere), Sense-ideakilpailu

Haastatteluiden, ja siis mainittujen esimerkkien, pohjalta muodostuneita keskeisiä oppeja ja ideoita käydään nyt läpi. Yksittäisiin kilpailuihin ja kehittämiskokonaisuuksiin ei sukella erikseen, vaan tarkastellaan kokonaisuutena haastateltavien esittämiä näkemyksiä. Osa näin saaduista opeista liittyy yleisesti kaikkiin ideakilpailuihin ja ideanhakuprosesseihin ja osassa on kysymys korostetusti yhdyskuntarakenteeseen ja sen kehittämiseen kiinnittyvistä prosesseista. Näiden osa-alueiden kautta voidaan myös muodostaa eräänlainen ihanteellisen prosessin kuvaus, jota hyödynnettiin alustavasti jo Fiksu assa -prosessin aikana. Nyt tämä jossain määrin kronologisesti etenevän ihanneprosessin ja huomioon otettavien seikkojen esittely

muodostaa puolestaan yhden aineksen tässä raportissa muodostettavasta kilpailujärjestämisen ”manuaalista”, johon kerrytetään kuitenkin lisää käytännön oppeja myös varsinaista Fiksu assa -kilpailua tarkastelemalla.

Kotimaisten ideakilpailujen osalta voidaan nostaa esille kuusi teemaa tai osa-aluetta, joihin haastatellut kilpailuiden järjestäjätahot kiinnittivät erityistä huomiota. Teemat ovat:

- työnjako ja yhteistyö
- puitteiden luominen ja tavoitteiden asettaminen
- viestintä ja markkinointi
- tuomarointityöskentely eli ideoiden valinta
- ideoiden kehittäminen ja tukeminen
- ideoiden jatko ja kytkös laajempiin kehityspolkuihin

Ensimmäinen haastatteluista esille nostettava teema, eli *työnjako ja yhteistyö*, liittyy oikeastaan koko kilpailun tai muun kehittämistoimenpiteen aikaiseen toimintaan, mutta se voidaan nostaa esille aivan ensimmäisenä vaiheena ideaalisessa kehittämisprosessissa. Työnjaolla ja yhteistyöllä viitataan tässä nyt erityisesti tilanteeseen, jossa kilpailua tavalla tai toisella fasilitoi, resursoi ja järjestää useampi kuin yksi taho. Haastatteluissa tuotiin esille, että kilpailun järjestävien tahojen tulisi hyvässä ajoin ennen kilpailun tai ohjelman lanseeraamista keskustella erityisalueeseen tai muuhun kehittämistä konkretisoivaan asiaan liittyvistä tavoitteistaan ja tuoda avoimesti esille omat intressinsä. Näin vältettäisiin se, että kilpailun aikana ja välittömästi sen jälkeen ei tulisi esille toteutusta haittaavia ”piiloagendoja” tai ”välistä vetoja”, jotka saattaisivat haitata esimerkiksi pilotointien, kokeilujen ja ylipäätään kehittämisideoiden toteuttamista ja/tai toteutusprosessin tukemista. Voi esimerkiksi käydä niin, että luvattuja resursseja ja tukea ei välttämättä voida täysimääräisesti antaa kilpailun toteuttajatahojen, voittajien tai pilotointien käyttöön, jos asioista ei ole riittävällä tasolla sovittu. Tiivistetysti ilmaisten kilpailun järjestäjätahoilla tulisi olla keskinäinen ymmärrys kehittämiseen liittyvistä motiiveista ja kyky koordinoida keskinäistä toimintaansa ennen kuin kilpailua tai muuta kehittämistoimenpidettä avataan laajemmin ideoijille ja yhteistyökumppaneille.

Olennaista olisi myös määrittää vastuita ja jonkinasteista keskinäistä hierarkiaa esimerkiksi kilpailun toteuttamisessa. Mikä tai mitkä tahot ovat vastuussa toimenpiteiden koordinoimisesta ja mille taholle kuuluu esimerkiksi kilpailuissa palkittavien tahojen kanssa tapahtuvan yhteistyön mahdollistaminen myös kilpailun pää-

tyttyä? Tällaiset asiat voivat vaikuttaa itsestään selviltä, mutta verkostomaisessa kehittämistyössä ei automaattisesti nouse esille yhtä keskeistä toteuttaja- ja vastuuta. Olisikin tärkeää huolehtia siitä, että esimerkiksi kilpailun kautta esille nousevien ideoiden kehittämistä ja jatkuvuutta todella tuetaan pitkäjärjestyksellä.

Työnjakoon ja yhteistyöhön liittyen voidaan mainita myös toinen keskeinen huomio edellä mainitun järjestäjätahojen keskinäisen koordinoinnin ja vastuiden määrittämisen lisäksi. Olennaista on jo ennen kilpailun tai muun toimenpiteen alkua luoda laajempia yhteistyösuhteita ja myös määrittellä mahdollisimman tarkasti, mitä eri toimijoilta kilpailun suhteen haluttaisiin. Voidaan esimerkiksi miettiä, miten kiinteistönomistajat, erityisalueeseen liittyvät yritykset ja laajemmin esimerkiksi oppilaitokset ja muut mahdolliset käyttämättömät voimavarat voitaisiin kytkeä kehittämis- ja kilpailuprosessiin niin, että kilpailuun on käytettävissä riittävä määrä konkreettisia resursseja, kuten tiloja rahaa jne., sekä esimerkiksi tietoresursseja.

Työnjaossa ja yhteistyössä on oikeastaan kaikkein keskeisintä se, että kilpailun järjestämisen ytimessä oleva taho tai tahot luovat kuvan kilpailuun liittyvästä toimintaympäristöstä ja kaikkein keskeisimmistä toimijoista sekä myös liittyvät nämä toimijat parhaansa mukaan osaksi kilpailu- ja kehittämisprosessia niin, että niiden tavoitteet nivotaan osaksi kilpailua. Jos tässä aivan ensimmäisessä vaiheessa ei onnistuta tai se jää puutteelliseksi, kilpailu tai muu kehittämistoimenpide todennäköisesti jää jollain tavoin vajaaksi joko tavoitteiltaan tai toteutukseltaan.

Seuraava haastattelussa esille noussut teema, *puitteiden luominen ja tavoitteiden asettaminen*, liittyy oikeastaan varsin keskeisesti edellä mainittuun työnjaon ja yhteistyön teemaan. Tavoitteiden asettaminen konkretisoituu käytännössä siihen, miten ja millaiseksi esimerkiksi ideahaku tai vastaava apparaatti lanseerataan. Tämä vaihe määrittää paljon sitä, millaisia ehdotuksia ja yhteydenottoja kilpailuun tai kehittämisohjelmaan tulee. Samalla tässä vaiheessa on myös kysymys perustan asettamisesta kaikille seuraaville toimenpiteille: tuomaroinnille ja toteutusten valinnalle, ideoiden toteutukselle jne. Käytännössä tavoitteiden asettaminen voi siis tarkoittaa vaikkapa erilaisten kilpailusarjojen asettamista erilaisille hakijoille, avointa tai astetta rajatumpaa hakuprosessia, erilaisia kriteerejä ehdotuksille ja ideoille jne.

Yksi lähtökohta tavoitteiden asettamiselle ja kilpailun hakuprosessin täsmenämiseksi on se, että määrittää mahdollisimman huolellisesti ja harkiten jokin tietty teema, kiintopiste tms., jonka määrittämissä puitteissa toteutetaan kuitenkin mahdollisimman avoin hakuprosessi. Toisaalta voidaan lähteä liikkeelle temaatti-

sesti mahdollisimman avoimesti rajaten kuitenkin osallistujajoukkoa esimerkiksi vain opiskelijoihin, yrityksiin tai muuhun vastaavaan ryhmään. Voidaan myös lähteä liikkeelle siitä, että ideakilpailussa on esimerkiksi kaksi erillistä sarjaa, joissa otetaan huomioon niin sanotusti amatöörien (vaikkapa ”rivikuntalaisen”) ideoita ja toisaalta myös suunnittelun, yritystoiminnan, arkkitehtuurin jne. ammattilaisten huoliteltuja ehdotuksia. Yksi mahdollinen kilpailusarjojen jaottelu voi myös olla se, että kaupunkilaiset voisivat ideoida esimerkiksi palveluita, joista ovat kiinnostuneita ja toisaalta yrityksille voisi olla rakenteita ja yritysten keskinäisiä arvoketjuja korostava, ns. B to B -tyyppisiä liiketoimintaideoita esille nostava kilpailusarja tai kategoria. Tällaisissa erilaisten sarjojen, ideatyypien ja kilpailun kohderyhmien tunnistamisessa on kysymys siitä, että voidaan samanaikaisesti kohdentaa hakua ja toisaalta pitää myös kilpailu riittävän avoimena kaikille osapuolille. Samalla eri sarjojen asettamisessa on myös kysymys siitä, että voidaan kohdistaa paremmin viestintää ja tukea erilaisille kilpailuun tai ohjelmaan osallistuville toimijoille. Kilpailun rajaamisen voi kuitenkin nähdä myös toisenlaisesta näkökulmasta. Esitettiin myös nimittäin ajatuksia siitä, että erillisten kilpasarjojen lanseeraaminen saattaa asettaa liiallisia rajoitteita tuomaroinnille ja ideoiden valinnalle.

Haastatteluiden perusteella näyttäisi kuitenkin siltä, että useimmiten jonkinlainen hakuprosessin jäsenitys ja/tai fokusointi on joka tapauksessa hyödyllistä. Näin on sekä kilpailun järjestäjien että siihen osallistujien kannalta. Järjestäjätahon on helpompi tehdä valintoja valmiiksi mietityllä, selkeällä ja fokusoidulla kriteeristöllä, ja osallistujien on helpompi orientoitua ja ideoida ehdotuksiaan niin, että kilpailuun tulee lopulta ehdotuksia, joissa otetaan huomioon alueen erityispiirteet, realiteetit ja toteutettavuus. Kilpailun fokusointi ja kriteerien asettaminen näyttäisi kuitenkin lopulta olevan voimakkaasti tapauskohtaista ja kontekstisidonnaista, eikä siihen liittyen voida esittää mitään yleispäteviä sisällöllisiä ohjeita.

Hakuprosessin osalta esitetyt huomiot liittyvät myös kiinteästi *viestintään ja markkinointiin*. Onnistuneen viestinnän perustana näyttää useimmissa ideakilpailuissa olleen jokin konkreettinen houkutin, palkinto, resurssi tms., jonka olemassaolo on onnistuttu viestimään riittävän selkeästi. Olennaista on ollut myös se, että viestinnässä on oltu selkeitä kahden asian suhteen: Ensinnäkin on tuotu selkeästi esille se, mitä kilpailulla ja sen järjestäjätahoilla on kilpailuun osallistuville ja erityisesti siihen valituille toimijoille annettavana. Ei tulisi esimerkiksi antaa epärealistisen positiivista kuvaa saatavilla olevasta tuesta ja rahoituksesta, jos sellaisia ei

kilpailun järjestäjätaholla ole rajattomiin antaa. Toiseksi on tuotu selkeästi esille se, mitä kilpailuun osallistuvilta tahoilta halutaan.

Viestinnän ja markkinoinnin kohdentamisessa voidaan tunnistaa kilpailujen osalta ainakin kaksi keskeistä kohderyhmää. Ensinnäkin on olennaista kohdentaa viestintää niille tahoille, joilla katsotaan potentiaalisesti olevan sellaisia ideoita, joita kilpailuun halutaan ja/tai joita voidaan parhaalla mahdollisella tavalla hyödyntää kehitettävänä olevalla alueella. Toiseksi on kohdistettava viestintää myös niille tahoille, jotka tarjoavat resursseja kilpailun käyttöön. On siis tärkeää, että esimerkiksi erityisalueen kiinteistönomistajat ovat tietoisia jo hyvin varhaisessa vaiheessa siitä, että aluetta koskeva ideakilpailu tai vastaava toimenpide on vireillä. Ensiksi mainittua ryhmää voidaan lähestyä yleisellä medianäkyvyydellä, mutta olennaista on myös kohdennettu viestintä esimerkiksi keskeisten organisaatioiden, tiedotuskanavien ja foorumien kautta.

Viestinnän ja markkinoinnin osalta puhuttiin myös siitä, tulisiko korostaa laatu vai määrää. Niin sanotusta yleisestä pöhinästä ja näkyvyydestä ei välttämättä seuraa konkreettisia pilotointeja tai toteutuksia, jos ”pöhinässä” ei ole mukana oikeanlaisia toimijoita, joilla on paitsi ideointikykyä mutta myös resursseja ja tahtoa toteuttaa ideansa. Viestinnällä voidaan ylipäätään epävirallisesti vaikuttaa siihen, millaisia tahoja kilpailuun tai muuhun toimenpidekokonaisuuteen hakeutuu. Kilpailusta voidaan viestiä avoimesti tai astetta suljetummin, jolloin toimijajoukko rajautuu eräänlaisen ideointien ehdottajien ”itsesensuurin” seurauksena: mukana ovat lopulta vain toimijat, jotka kokevat pystyvänsä vastaamaan tiukasti asetettuihin ja viestittyihin kriteereihin.

Tuomarointityöskentely eli ideoiden valinta mukaan toimenpiteisiin, joissa ideoista jalostetaan konkreettisia toimenpiteitä, on ymmärrettävästi erittäin tärkeä vaihe ideakilpailussa tai vastaavassa toimenpiteessä. Tuomarointityöskentelyn osalta voidaan nostaa kolme keskeistä asiaa, joita ovat: tuomariston kokoonpano, arviointikriteerit sekä tuomarointitilaisuuden kulku ja funktio.

Kilpailun käytännön järjestelyitä ja erityisesti toteutuksien kannalta tärkeiden resurssien käyttöön saamista voi helpottaa huomattavasti se, että tuomaristossa, arviointiraadissa tai miksi sitä halutaankaan kutsua, on mukana kärjistäen ilmaistuna rahaa ja valtaa edustavia tahoja. Tuomaristossa tulisi siis olla tahoja, joilla on resursseja tukea esimerkiksi pilottitoteutuksia, investoida mahdollisiin kehittyviin liiketoimintaideoihin, varmistaa esimerkiksi toimitilojen saatavuus kokeiluille jne. Arviointikriteerien ja tuomaroinnin kohdalla voidaan nostaa esille esimerkiksi se,

perustuuko tuomariryöskentely tiukasti ennalta asetettuihin kriteereihin ja niiden mukanaoloon valintatilanteessa vai tapahtuuko tuomarointi kenties jonkinlaisen vapaamman keskustelun pohjalta. Ylipäätään tuomarointi- tai valintatilanteen kulku voi noudattaa useammanlaisia kaavoja. Valinta voidaan tehdä pelkkien hake-muspapereiden perusteella tai kilpailijat/toteuttajat/ideoijat voivat olla läsnä tilaisuudessa tai sitä ennen. Jälkimmäisessä tapauksessa voidaan ajatella, että osallistujat saavat esimerkiksi valmennusta ideansa esittelyyn ja sparrausta ylipäätään ideansa kehittämiseen samalla, kun ideoita arvioidaan. Ylipäätään tuomarointi voi tapahtua myös ennen tai jälkeen toteutuksien riippuen kilpailun tai ohjelman luonteesta: valitaanko toteutetuista ideoista paras pilotointi vai valitaanko pelkkien ideoiden perusteella toteutukset.

Arviointikriteereinä voidaan käyttää esimerkiksi sitä, miten idea on kehittynyt mahdollisissa sparrauksissa, millainen alkuperäisen idean potentiaali ylipäätään on, miten idea kytkeytyy laajempiin yhteyksiin jne. Ylipäätään kriteereiden asettaminen heijastuu voimakkaasti tuomarointiryöskentelyyn. Jos kilpailu esimerkiksi kytketään johonkin virallisiin muotoihin, kuten hankintaan ja hankintalakiin, kilpailun muoto ja toteutusten valinta voi olla huomattavan paljon kiinni muotoseikoista. Joka tapauksessa vaikuttaisi olevan hyödyllistä jonkinasteinen pitkäjänteisyys ja keskeisten kriteerien kantavuus läpi kilpailuprosessin. Niiden mukaan sekä hakijoiden että tuomarien on helpompi orientoitua kilpailun yleisiin tavoitteisiin.

Järjestäjätahon ja osallistujien välinen kommunikointi, eli *ideoiden kehittäminen ja tukeminen*, nousi myös esille useimmissa haastatteluissa. Kilpailun tarkoituksen toteutumiseksi olisi hyvä, että kilpailun järjestäjätaho ja myös muut mahdolliset sparraavassa tai peräti investoivassa roolissa toimivat tahot olisivat mahdollisimman paljon yhteydessä kilpailuun osallistuviin tahoihin mahdollisimman aikaisessa vaiheessa, koko kilpailun ajan ja mahdollisuuksien mukaan myös sen jälkeen. Missään vaiheessa kilpailuun osallistuvia ideoita ei ole syytä nähdä valmiina, vaan ideoita ja niiden takana olevien tahojen ajattelua tulisi testata mahdollisimman paljon.

Haastatteluista voidaan nostaa esille teemana myös ideoiden jatko ja kytkös laajempiin kehityspolkuihin. Tuotiin muun muassa esille se, että kilpailuiden yhteydessä kannattaa keskittyä erilaisten ”katkoskohtien” ylittämiseen ja konkreettisiin toteutuksiin. Kenties suurin katkoskohta tuleekin vastaan siinä vaiheessa, kun varsinainen kilpailuprosessi on loppunut ja sen aikana kehitettyjä ideoita tulisi skaalata ja kehittää edelleen. Vaikuttaakin siltä, että useiden kilpailujen tai vastaavien kehittämistoimenpiteiden ongelmat liittyvät nimenomaan siihen vaiheeseen, jossa

ideointi ja pilotointi alkavat konkretisoitua mahdolliseksi itsenäiseksi liiketoiminnaksi. Myös tässä vaiheessa voi olla hyötyä siitä, että kilpailun takana on oikeita tahoja ja oikeanlaisia resursseja, esimerkiksi yhteyksien ja verkostojen muodossa.

Seinäjoen asemanseudun kehittäminen ja Fiksu assa -kilpailu

Seinäjoen asemanseudun kehitysprosessi

Seuraavaksi tarkastellaan erityisesti Seinäjoen asemanseutua ja Fiksu assa -kilpailua aikaisemmin läpikäytyt opit mielessä pitäen. Fiksu assa -kilpailu ei toteutunut Seinäjoella tyhjiössä, vaan siihen vaikuttivat olemassa oleva kaupunkirakenne toimintoihin sekä muut asemanseutua koskevat kehittämistoimenpiteet. Kilpailu muodostikin vain yhden osan tai vaiheen kehittämis- ja suunnittelutoimenpiteiden kokonaisuudessa, joka jatkuu edelleen.

Fiksu assa -kilpailu on nähtävissä yhdistelmänä eri kilpailu- ja ohjelmamuotoja yhdyskuntarakenteeseen liittyen. Siihen ei voitu siis suoraan ottaa esikuvaksi mitään yksittäistä yhdyskuntarakenteeseen kiinnittynyttä kehittämisprosessia, vaan tietoa ja oppeja täytyi omaksua erilaisia vaikutteita yhdistäen. Vaikka Fiksu assa -kilpailu ei ollut täydellisesti toteutettu kehittämistoimenpide, voidaan sanoa, että se elävöitti ainakin väliaikaisesti Seinäjoen asemanseutua ja että sitä tarkastelemalla voidaan oppia useita seikkoja yhdyskuntarakenteeseen ja erityisalueisiin kiinnittyvistä liiketoimintaideakilpailuista. Nämä seikat kumpuavat osittain edellä mainituista haastatteluista ja niiden soveltamisesta Fiksu assa -kilpailuun, mutta kilpailun aikana opittiin myös itsenäisesti paljon uutta.

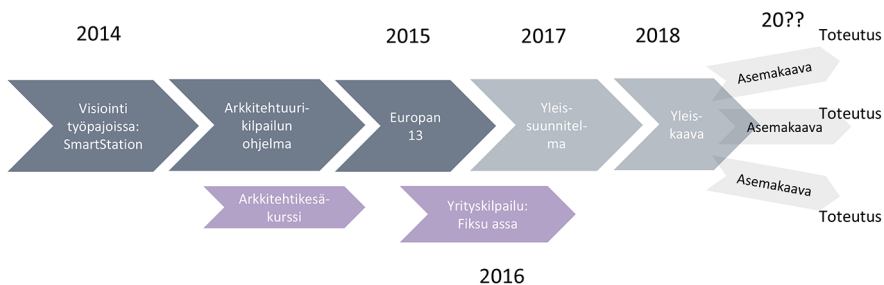
Seinäjoella asemanseudun kehittäminen ja suunnitteleminen voidaan katsoa alkaneiksi viimeistään vuonna 2014, jolloin toteutettiin SmartStation-niminen, asemanseudun tulevaisuutta visioinut kehittämishanke. SmartStation-hankkeessa oli kysymys paitsi yhdyskuntarakenteen varsinaisen suunnitteluprosessin pohjustamisesta mutta myös laajemmin siitä, että asemanseudut nähtiin monenlaisten toimintojen alustana. Konkreettisesti SmartStation-hankkeessa luotiin sidosryhmätöppöjen ja sidosryhmien työskentelyn avulla kuvaa tulevaisuuden asemanseudun yhdyskuntarakenteesta ja toiminnoista. Näin luotiin alustavaa yhteistä näkemystä

siitä, mitä Seinäjoen asemanseutu voisi olla. Tavoitteena oli myös luoda samanmie-
lisyyttä keskeisistä alueen kehitykseen liittyvistä seikoista. Toisin sanoen pyrittiin
löytämään pienimpiä yhteisiä nimittäjiä, seikkoja, joista voitiin olla samaa mieltä
ja varmistamaan, että asemanseudun kehitys seurailisi jatkossa yhteisesti muodos-
tettua näkemystä. Vähimmäisvaatimuksena ajateltiin, että tuleva kehitys ja kehit-
täjät ainakin inspiroituisivat siitä työstä ja yhteisesti muodostetusta visiosta, joka
työpajoissa muotoutui. Työpajojen ja hankkeen myötä muotoutuneet näkemykset
kirjattiin hankkeen loppuraporttiin (ks. Hynynen et al. 2014). SmartStation-hank-
keen yhteydessä kehiteltyjä visioiteja myös konkretisoitiin kansainvälisellä arkkitehtiopiskelijoiden kesäkurssilla.

Yksi keskeinen työpajoissa tehty yhteinen hahmotus alueen tulevaisuudesta liit-
tyy siihen, että aluetta ei pyritä täysin sulauttamaan ympäröivään yhdyskuntaraken-
teeseen, vaan asemarakennelmien maamerkkimäisyys ja keskeinen asema aseman-
seudulla säilyisivät myös tulevaisuudessakin. Tämä näkemys on ainakin toistaiseksi
säilynyt myös SmartStation-hanketta seuranneissa kehitys- ja suunnitteluprosessin
vaiheissa. Samanlaisena yhteisenä näkemyksenä on ollut myös esimerkiksi veturi-
tallien säilyttäminen historiallisena osiona, johon kenties sijoittuu entistä voimak-
kaammin kulttuuri- ja vapaa-ajan toimintoja. Myös muita linjauksia tehtiin, mutta
niihin ei tässä raportissa syvennytä tarkemmin.

SmartStation-hankkeessa tehty yhteiseen näkemykseen ja alueen tulevaisuu-
teen liittyvä pohjatyö vaikutti jossain määrin seuraaviin kehittämis- ja suunnit-
telutyön vaiheisiin. SmartStation-hankkeessa muodostettu visio alueen tulevaisuu-
desta muodosti pohjan kansainväliselle Europan 13 -arkkitehtuurikilpailulle, jossa
Seinäjoen asemanseudun tuleva fyysinen muoto alkoi jo konkretisoitua huomatta-
valla tavalla pysyen kuitenkin vielä yleisellä tasolla. Arkkitehtuurikilpailun voittaja-
työssä nimeltä ”Notch” arkkitehdit Tapio Kangasaho ja Jonna Heikkinen loivat kuvan
asemanseudusta, jossa korostuvat muun muassa näyttävä asemarakennus, alueen
historialliset osiot veturitalleineen sekä historiallisten rakennusten muodosta vai-
kutteita ottanut yhteisöllinen asuminen. Arkkitehtuurikilpailun jälkeen asemanseu-
dun kehittämisprosessi oli kuitenkin jonkin aikaa suvantovaiheessa ennen kuin var-
sinainen alueen yleissuunnitelmatyö alkoi. Asemanseutu itsessään oli toki edelleen
niin sanottuna urbaanina kesantona, vajaakäyttöisenä alueena hyvin keskeisellä
paikalla Seinäjoen yhdyskuntarakennetta. Tällöin ajateltiin, että aluetta voisi joten-
kin hyödyntää ja tehdä sen muutos- ja väliaikaisvaiheesta osan kehittämisprosessia.

Fiksu assa -kilpailunkin voi nähdä jonkinlaisena kehittämistyhjiön täyttäjänä, mutta samalla se näyttäytyy myös konkreettisesti kaupunkitilan toiminnallista tyhjiötä täyttävänä hankkeena. Fiksu assa -kilpailun funktio koko asemanseudun kehittämisprosessissa oli oikeastaan kahtalainen. Ensinnäkin sillä vastattiin välittömään kehittämistarpeeseen, eli sillä ylläpidettiin asemanseudun kehityksen jatkuvuutta ja täytettiin kaupunkitilan toiminnallista tyhjiötä asemanseudun osalta. 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.



KUVIO 3. Seinäjoen asemanseudun kehittämis- ja suunnitteluprosessi

Asemanseudun kehittämis- ja kehitysprosessi on edennyt Fiksu assa -kilpailun ohella myös muilla tavoin. Varsinaisen ydinprosessin yhtenä vaiheena käynnistyi vuoden 2016 syksyllä alueen yleissuunnitelman valmistelu. Sen tavoitteena on luoda Seinäjoen asemanseudusta ”laadukas, kansallisesti erottuva ja vetovoimainen asemanseutu, joka linkittyy saumattomasti sekä kaupunkikeskustaan että Pohjan asuinalueeseen” (Seinäjoen kaupunki 2017). Asemanseutu nähdään liikenteen ja logistiikan, asumisen, palveluiden ja osaamisintensiivisen yritystoiminnan kehittämälustana, jonka asumisen ja yritystoiminnan monimuotoisuus luo viihtyisyyttä ja elävyyttä Seinäjoen kaupunkikeskustaan. Fiksu assa -kilpailun mahdollinen kontribuutio sekä tälle yleissuunnitelmatyölle että sen jatkovaiheille liittyy lähinnä juuri mahdollisten tulevaisuuksien hahmottamiseen ja siihen, että asemanseutua koskeva kehittämisprosessi on voitu pitää aktiivisena sekä eri toimijoiden ja sidosryhmien

huomion kohteena niin, että asemanseudun kehityksessä ei ole koettu katkoskohtia.

Fiksu assa -kilpailu: kilpailuprosessi ja kokemukset

Fiksu assa -kilpailu toteutettiin vuoden 2016 aikana. Sen tavoitteena oli löytää uutta liiketoimintaa ja elinvoimaa yleisesti ottaen kaupunkien erityisalueille niin, että Seinäjoen asemanseutu toimi pilotointiympäristönä kyseiselle toiminnalle. Fiksu assa -kilpailu muodosti näkyvimmän osan Into Seinäjoen vetämään ”Respa (Recreating Spaces) – Kaupunkien erityisalueiden uusi yrityskehitysmalli” -hanketta. Kilpailussa haettiin uudenlaisia liiketoimintaideoita, jotka sopisivat pilotoitaviksi Seinäjoen asemanseudulle sen nykyisessä kehitysvaiheessa. Laajempaa 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.

Fiksu assa -kilpailu julistettiin alkaneeksi vuoden 2016 helmikuun alussa, jolloin avattiin avoin liiketoimintaideahaku noin kuukauden ajaksi. Kilpailu oli suunnattu ensisijaisesti yrityksille mutta myös laajemmin sellaisille konsortioille, joissa olisi mukana vähintään yksi yritys. Tarkoituksena oli toteuttaa noin neljästä kuuteen niin sanottua pilottitoteutusta asemanseudulla vuoden 2016 aikana. Toimijoita motivoitiin mukaan paitsi suhteellisen pienillä kokeilutuilla (lähtökohtaisesti noin 500–2500 euroa per pilointi) mutta myös näkyvyydellä, kaupunkitilallisella kokeilualustalla sekä lupauksella sparraamisesta ja muusta tuesta. Kilpailun yhteydessä mainostettiin myös mahdollisuutta osallistua Into Seinäjoen järjestämälle, hieman ennen liiketoimintaideahaun loppua järjestetylle Komia Camp -innovaatioleirille, jossa asemanseudun kehittäminen ja siihen liittyvät liiketoimintaideat olivat yhtenä osa-alueena.

Kilpailuun osallistui kaikkiaan yksitoista yritystä tai hakijakonsortiota, joista kuusi valittiin kilpailuun, ja lopulta näistä kuudesta valitusta pilotoinnista viisi toteutui. Alkuperäisen yhdentoista ehdotuksen joukossa oli muun muassa erilaisiin asemanperuspalveluihin kuuluvia liiketoimintaideoita, liikkumiseen liittyviä ideoita, ravitsemukseen liittyviä ideoita sekä erilaisia viihteeksi tai vapaa-ajan palveluiksi ja tuotteiksi laskettavia ideoita. Lopulliset pilottitoteutukset kuvaavat suhteellisen hyvin

koko hakijajoukkoa monimuotoisuudessaan, mutta kilpailuun valitut ehdotukset olivat kenties liiketoiminnallisesti kaikkein hiotuimpia ja potentiaalisimpia koko hakijajoukosta. Suurimmassa osassa ehdotuksista ei lähdetty ideoimaan mitään täysin uutta toimintoa, vaan tyypillisempää lähes kaikille ideoille oli, että niissä haluttiin testata ja/tai muunnella jo jollain tapaa olemassa ollutta palvelua tai tuotetta asemaympäristössä. Tosin kilpailuun valittujen ehdotusten joukossa oli kuitenkin myös täysin uusiksi avauksiksi luettavia tapauksia.

Kilpailun kriteerit tiivistettiin pilottitoteutusten valinnan osalta viiteen kokonaisuuteen, joita olivat:

- *innovatiivisuus*
- *toteutettavuus ja pilotoitavuus*
- *aluetta profiloivien tekijöiden huomioon ottaminen*
- *käyttäjälähtöisyys*
- *sekä skaalautuvuus muihin vastaaviin alueisiin.*

Innovatiivisuudessa oli kysymys tuotteen tai palvelun perimmäisestä olemuksesta eli uutuusarvosta ja innovatiivisesta lähestymistavasta sekä siitä, että kilpailuehdotus toisi uudenlaisia ratkaisuja joko olemassa oleviin tai tuleviin haasteisiin. *Toteutettavuuden ja pilotoitavuuden* osalta pyrittiin arvioimaan itse idean lisäksi myös idean toteuttajan osaamista, resursseja, yhteyksiä ja mahdollista täydentävää rahoitusta, jotta idea olisi realistista toteuttaa vuoden 2016 aikana. Olennaista oli myös *aluetta profiloivien tekijöiden huomioon ottaminen* eli asemanseudun aineellisten ja/tai aineettomien resurssien, kuten matkustajavirtojen tai olemassa olevien tilojen hyödyntäminen, asemanseudun kehittämiseen liittyvien laajempien strategioiden tavoitteiden huomioiminen sekä myös Seinäjoen kaupunkia profiloivien tekijöiden huomioiminen. Näiksi luettiin esim. ruokaan liittyvä osaaminen, kulttuuri-ym. tapahtumat jne. *Käyttäjälähtöisyys* liittyi puolestaan innovatiivisuus-kriteeriin, mutta siinä oli kysymys tarkalleen ottaen myös siitä, että tuote tai palvelu vastaa käyttäjien tarpeeseen ja että sen pilotoinnissa hyödynnetään käyttäjälähtöisiä ja niin sanotun ketterän kehityksen metodeja. *Skaalautuvuus muihin vastaaviin alueisiin* konkretisoi ylipäättään tuotteen tai palvelun sekä liiketoimintamallin toimivuutta ja mahdollisuuksia siihen, että se voitaisiin skaalata pysyväksi ratkaisuksi joko laajemmin seinäjokelaiseen kaupunkikehittämiseen ja/tai muille erityisalueille ja asemanseuduille. Kiinnitettiin myös huomiota siihen, että yrityskonsortiossa olisi mukana Seinäjoen seudun ulkopuolista edustusta.

Kaiken kaikkiaan kriteereillä pyrittiin siis huomioimaan idean yleinen toteutettavuus ja omaperäisyys sekä sopivuus asemanseuduille. Kriteereitä myös painotettiin niin, että toteutettavuus ja pilotoitavuus sekä aluetta profiloivien tekijöiden huomioon ottaminen saivat eniten painoarvoa. Prosessia jälkikäteen tarkastellen voidaan huomata, että pilotointien valinnassa pyrittiin varmistumaan kilpailun seuraavan vaiheen, eli ideoiden toteutuksen, onnistumisesta. Kilpailussa olikin ymmärrettävästi ainakin jonkinasteinen paine konkreettisiin toimenpiteisiin ja näkyviin tuloksiin. Mahdollisten tulokset tai niiden puute olikin helppo huomata pilotointivaiheen aikana asemalla: joko siellä tapahtuisi uusia asioita tai sitten ei.

Huhtikuun alkupuolella valittiin kilpailuun osallistuvat pilottitoteutukset edellä mainittuihin kriteereihin perustuen. Valinta tapahtui kahdeksasta asiantuntijasta koostuneen tuomariston toimesta. Tuomaristossa olivat edustettuina paikallisen ja alueellisen kehittämisen, Seinäjoen ja laajemmin liike-elämän, tutkimuksen sekä asemanseudun kiinteistönomistajien näkökulmat (tuomariston kokoonpano erillisenä liitteenä 3). Tuomarit olivat perehtyneet asemanseutua sekä hakijoita koskevaan informaatioon ja päättivät pilottitoteuttajien valinnasta muutaman tunnin mittaisessa tuomarointitilaisuudessa.

Fiksu assa -kilpailun toteutusvaiheeseen valittiin lopulta viisi pilotointia ja viisi erilaista perusideaa:

- **Eslaa Assalta** (E.S. Lahtinen Oy): potkupyörien vuokraus asemalla
- **Flextila** (Joustotoimisto Oy): joustavaa toimistotilan lyhytaikaista vuokrausta asemahallissa
- **Ravintola Hukatila** (Toinen Ajatus): tilapäinen ravintola vajaakäyttöisessä tilassa asemanseudulla
- **Yllätysten maakunta assalla** (Etelä-Pohjanmaan matkailu Oy): matkailumarkkinoinnin ilmiöiden esittely asemalla ja sen ympäristössä
- **Assan ikkuna** (Valakia Interactive): asemanseudun yhdyskuntarakenteesen liittyvien suunnitelmien virtuaalinen esittely asemalla

Pilotoinnit edustivat hieman erilaisia tulkintoja siitä, mikä voisi olla asemanseudulle sopivaa (liike)toimintaa. Mukaan mahtui kaikenlaista perinteisen paikallisen yritystoiminnan ja uusimman teknologian kehittämisen väliltä. Muun muassa potkukelkoja, -lautoja ja -pyöriä Esla-tuotemerkillä valmistava, jo kauan Etelä-Pohjanmaalla toiminut E.S.Lahtinen Oy pilotoi kilpailussa potkulautojen ja potkupyörien vuokrausta asemalla. Pilotin tavoitteena oli monipuolistaa asemaan liittyviä liikkumisen muotoja. Potkulaudoilla ja -pyörillä tapahtuva liikkuminen voidaankin nähdä erään-

laisena persoonallisempaan ja täydentävänä vaihtoehtona kaupunkipyörille. Pilotitoteuttaja korosti myös sitä, että potkulautoja voidaan käyttää myös sellaisissa osissa kaupunkia, jossa pyöräily ei ole sallittua, sillä potkukulkuneuvot rinnastetaan jalankulkuun. Toteuttajan ajatuksena oli myös mahdollisesti laajentaa potkutuotteiden vuokraustoimintaa muihinkin vastaaviin kohteisiin, joissa väkeä on luontaisesti liikkeellä. E.S. Lahtisen Eslaa assalta -pilottitoteutus sijoittui heinäkuuhun. Fiksu assa -kilpailun taloudellinen tuki käytettiin tämän pilotoinnin osalta lähinnä mainosmateriaaleihin sekä tuotteiden esillepanoon ja huoltoon.

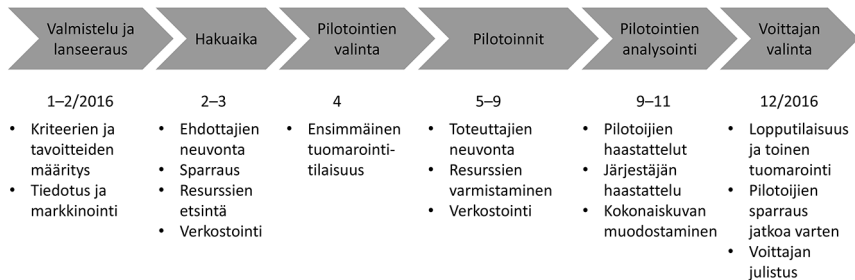
Salosta käsin toimiva Joustotoimisto Oy toteutti puolestaan Flextila-nimisen pilotoinnin toukokuun aikana saaden rahallista tukea hallinnointi- ja markkinointikuluihin sekä kontakteja mm. tilapäisten työskentelytilojen valmistajaan. Joustotoimiston varsinaisena perustoimintona on palvelu, jossa toimijat voivat sekä tarjota kokoustilojaan toisten käyttöön että myös vuokrata tai varata niitä lyhytaikaisesti. Seinäjoen asemanseudulla tämä perusidea muuntui niin, että asemahalliin tuotiin erillinen siirrettävä työskentelytila, pienehkö lasiseinäinen koppi, jota saattoi halutessaan käyttää tilapäiseen työskentelyyn asemalla. Tilan pystyi varaamaan ja maksamaan sähköisesti puhelimella, jonka jälkeen sai tilapäisen pääsyn työskentelytilaan. Kokeilu poikkesi siis Joustotoimisto Oy:n normaalista palvelusta, jossa vajaan käyttöisiä tiloja otetaan nimenomaan sellaisenaan käyttöön teknologisten, varaamiseen liittyvien palveluiden avulla. Mitä ilmeisimmin pilotin yhtenä tarkoituksena oli kytkeytyä rautatieasemien asiakasvirtoihin ja muodostaa osa mahdollisesta junamatkustamisen kokonaispalvelukonseptista vastaavien lentokentillä toteutettujen ratkaisuiden tapaan. Junamatkustajalla olisi siis Joustotoimiston näkemyksessä ollut käytössään tavallisten ravitsemukseen, matkatavarasäilytykseen jne. liittyvien junamatkustuspalveluiden lisäksi myös pääsy rauhalliseen työskentely- ja kokoustilaan.

Toinen Ajatus ja sen takana oleva, pääkaupunkiseudulle monenlaisia kaupunkikulttuuriaktiiviteetteja ideoinut kaupunkikulttuuriaktiivi olivat vastuussa Ravintola Hukkatilan pilottitoteutuksesta. Tämä pilotointi poikkesi jossain määrin muista, sillä siinä ei varsinaisesti ollut kysymys uudenlaisen toiminnan testaamisesta pilotin toteuttajan kannalta: Ravintola Hukkatilan nimellä on järjestetty useilla paikkakunnilla pop up -ravintolatoimintaa, ja tästä perustoiminnasta oli kyse myös Seinäjoen asemanseudulla. Ravintola Hukkatilassa asemanseudun erityisalueella sijaitseviin entisen kangaskaupan tiloihin perustettiin siis yhden syyskuisen illan ajaksi ravintola, jossa tarjottiin useamman ruokalajin illallinen. Tätä tilapäistä ravintolakokemusta

maustettiin myös paikallisella kulttuurielämällä, ja yhteistyökumppanina tältä osin oli Seinäjoen elävän musiikin yhdistys. Ilta oli myös ylipäättään teemoitettu tilan historian mukaan kankaisiin liittyväksi. Kilpailulta saatu tuki käytettiin tässä tapauksessa pääosin toiminnan peruskuluihin, kuten matkoihin, majoitukseen, raaka-aineisiin jne. Ravintola Hukkatilassa ei ollutkaan lopulta kysymys itse toteuttajan toiminnan kehittämisestä vaan se toimi laajemmin kaupunkikulttuurisena herättelijänä Seinäjoen toimijoiden suuntaan ja osoitti myös, millainen joustava toiminta voisi olla muutoksen keskellä olevalla asemanseudulla mahdollista. Ravintola Hukkatila liittyi aiheeltaan myös ylipäättään Etelä-Pohjanmaalla ja Seinäjoella esillä olleisiin Ruokaprovinssi-kehittämiseen ja tapahtumien edistämiseen.

Etelä-Pohjanmaan matkailu Oy toteutti Yllätysten maakunta assalla -nimisen pilotoinnin, joka sijoittui kesäkuukausiin ja loma-aikaan. Se oli asemanseudulla tapahtuva aluemarkkinoinnin pop up -tapahtumasarja, jossa Etelä-Pohjanmaan matkailu ja kulttuuri-ilmioitää tuotiin matkustajavirtojen äärelle. Etelä-Pohjanmaan matkailu toimi kokonaisuuden koordinoijana, ja yksittäiset maakunnan toimijat toteuttivat esimerkiksi erilaisia performansseja sekä esityksiä asemalla ja sen ympäristössä niin, että myös alueella kulkevat ihmiset pääsivät joissain tapauksissa osallistumaan toimintaan. Kokeilussa kokeilevaa oli ainakin itse verkostoimisessa, toimijoita ko koavassa ja näkyvässä toimintatavassa mutta myös siinä, että lukuisat kulttuuritoimijat pääsivät testaamaan ”tuotteitaan” yleisön edessä. Pilotoinnin jatkoajatuksena oli, että vastaavanlaisia ”näkyvyyspaketteja” voidaan tuottaa myös muille toimijoille tai järjestää samanlaisia kampanjoita myös tulevana kesinä.

Valakia Interactive toteutti puolestaan Assan ikkuna -nimisen pilotoinnin elosyyskuun vaihteessa. Siinä oli kysymys asemanseudun fyysiseen kaupunkiympäristöön liittyvien suunnitelmien esittelemisestä virtuaalisesti asemalla. Käytännössä tämä toteutui niin, että Europan 13 -arkkitehtuurikilpailun voittajatyö ”Notchin” massoitteita esiteltiin kolmiulotteisesti aitoon kaupunkimaisemaan sijoitettuna aseman odotushallissa olleelta näytöltä, jota ohikulkijat saattoivat ohjata eleillä. Tässä pilotoinnissa yhdistyivät siis kaupunkisuunnittelun osallistavat elementit sekä nykyaikainen virtuaalitodellisuuteen ja eleohjaukseen liittyvä tekniikka. Pilotitoteuttajan tarkoituksena oli myös soveltaa pilotin aikana kokeiltuja ja kehitettyjä teknisiä ratkaisuja ja kokonaisuutta myös muihin kaupunkisuunnittelutapauksiin ja esimerkiksi rakennusteollisuuden havainnollistamispalveluihin. Kilpailussa saatu tuki käytettiin tämän pilotin osalta lähinnä tarvittavaan tekniikkaan.



KUVIO 4. Fiksi assa -kilpailun toimenpiteiden aikajana

Kilpailun kilpailullinen luonne ei päättynyt siihen, että kilpailijat olivat päässeet mukaan toteutukseen. Toteutusvaiheen jälkeen joulukuussa tuomaristo kokoontui vielä kerran ja kilpailun loppuhuipennuksena palkittiin paras pilottitoteutus. Tässä finaalitytymässä kilpailijat pääsivät esittelemään, tai niin sanotusti pitchaamaan, ideoita tuomaristolle ja muille paikalle kutsutuille asiantuntijoille, sidosryhmille jne. sekä kertomaan kokemuksiaan omasta pilotointitoteutuksestaan. Finaalitytymän yhteydessä pilotoijia myös sparrattiin jatkosuunnitelmien edistämiseksi. Tämän esittelytilaisuuden jälkeen tuomaristo kokoontui valitsemaan voittajan, joka julkistettiin vielä tilaisuuden päätteeksi.

Koko kilpailun voittajan valinnassa käytettiin vielä erikseen pilotointien toteutukseen kohdistunutta arviointikriteeristöä, joka poikkesi hieman aikaisemmin kuvatuista valintakriteereistä. Lisäksi toteutusta arvioitiin kolmesta näkökulmasta: kilpailun järjestäjätahon, mukana olleiden tutkijoiden sekä pilotointien toteuttajien itsensä toimesta. Lisäksi huomioitiin myös mahdolliset pilotointien aikana kerätyt asiakaspalautteet, tosin näitä ei ollut käytettävissä kaikkien toteutusten osalta.

Toteutusta koskevat kriteerit jakautuivat neljään teemaan, joita olivat

- *liiketoiminta ja kilpailuideokehitys*
- *toteutustavan innovatiivisuus*
- *kilpailuehdotuksen kytkös asemanseudun kehitysprosessiin*
- *käyttäjänäkökuuma ja imago.*

Toteutuksen arvioinnin tueksi muodostetut kriteerit mukailivat siis alkuperäisiä kriteereitä sillä erotuksella, että niissä korostuivat konkreettiam ja toteutukseen liittyvät seikat. *Liiketoiminnan ja kilpailuideokehityksen* osalta tarkasteltiin sitä,

miten liiketoimintaidea oli toiminut käytännössä ja miten ideaa pystyttiin muuttamaan tai kehittämään pilotoinnin aikana. *Toteutustavan innovatiivisuuden* kohdalla keskityttiin siihen, toiko asemanseudulla toteutettu kokeilu jotain uutta pilotoijan toimintatapaan ja siihen, oliko toteutuksessa hyödynnetty asemanseudun/kaupungin resursseja uudella tavalla ja yhdistetty erilaisia toimijoita/toimintatapoja ja/tai luotu uusia yhteyksiä ja verkostoja. *Kilpailuehdotuksen kytkös asemanseudun kehitysprosessiin* -teeman osalta tarkasteltiin sitä, oliko pilotointi tuottanut tietoa siitä, millaiset toiminnot sopivat asemanseudulle. Lisäksi tarkasteltiin, kuinka toteutunut idea voisi liittyä tulevaisuuden asemanseudun fyysiseen rakenteeseen, kuinka hyvin se hyödynsi asemanseudun mahdollisuuksia ja kuinka hyvin idea oli ylipäättään kytkettyyn muihin toimintoihin sekä asemanseudulla että Seinäjoella laajemmin. *Käyttäjänäkökulman ja imagon* osalta pohdittiin vielä, kuinka hyvin idean toteutuksessa kyettiin palvelemaan asemanseudun asiakas- ja käyttäjävirtoja sekä profiloimaan asemanseutua ja Seinäjokea näiden suuntaan.

Fiksu assa -kilpailun voittajaksi valittiin Valakia Interactiven toteuttama Assan ikkuna -pilotointi, joka sai palkinnoksi 4000 euroa ideansa jatkokehittelyyn. Assan ikkunassa oli siis kysymys asemanseudun yhdyskuntarakenteeseen liittyvien suunnitelmien havainnollistamisesta virtuaalisovelluksen avulla. Voittajan valintaa perusteltiin sillä, että voittanutta ehdotusta voidaan hyödyntää koko asemanseudun suunnittelu- ja rakennusprojektin ajan. Virtuaalisovelluksella ja siitä mahdollisesti kehittyvillä eri muodoilla nähtiin myös kasvavaa, helposti skaalattavaa liiketoimintapotentiaalia. Lisäksi ehdotus vastasi tuomariston mielestä useilla tavoin valintahetken ja tulevaisuuden megatrendeihin.

Kilpailua jälkikäteen sekä pilottitoteuttajien että järjestäjätahon haastatteluiden avulla tarkastellen voidaan nostaa useita huomioita onnistumisista sekä asioista, jotka olisi kenties voinut tehdä paremmin tai jotka koettiin hankaliksi. Ensimmäinen ongelma kohdattiin siinä, että riittävän hakemusmassan kerääminen osoittautui vaikeaksi. Periaatteessa kilpailu herätti kyllä kiinnostusta, mutta kiinnostus ei automaattisesti konkretisoitunut hakemuksiksi. Tämä on tietysti olennainen ongelma ideakilpailussa: vain riittävän suuri hakemusten ja ideoiden määrä varmistaa sen, että niiden joukosta voidaan valita omaperäisiä, innovatiivisia ideoita toteutettavaksi. Ongelman taustalla saattoi olla se, että kilpailun hakukriteerien ja perusajatuksen konkretisointi ja niistä viestiminen eivät ehkä onnistuneet niin hyvin kuin olisi ollut mahdollista. Kilpailuun ei myöskään ollut käytettävissä kovin suurta rahsummaa, eikä toimijoita näin ollen voitu houkuttaa merkittäville rahapalkinnoilla

tai investoinneilla. Lopulta hakemuksia saatiin kilpailuun riittävä määrä, mutta vain suuren työn ja kontaktoinnin ansiosta.

Toinen huomio kilpailun alkuvaiheesta ja hausta koskee kilpailussa asetettuja kriteereitä. Niihin, ja tuomarointiprosessiin ylipäättään, olisi voinut lisätä varsinaisen ansaintalogiikan syvempää tarkastelua. Nyt liiketoimintaideakilpailun valintaprosessissa varsinainen liiketoiminnallisuus ei korostunut riittävällä tavalla. Ylipäättään pilotoinneissa olisi voitu kokeilla vielä rohkeammin uusia liiketoimintaideoita ja lähteä kunnianhimoisemmin hakemaan esimerkiksi palveluiden tai tuotteiden skaalautuvuutta ja sovellettavuutta myös muille asemanseuduille. Kenties pilottitoteutuksissa olisi voitu hyödyntää kilpailua vielä tehokkaammin laajentumisen, kokeilun ja verkostoitumisen väylänä. Nyt pilotoinneissa oli pääasiassa kyseessä jo olemassa olevan toiminnan versioimisesta tai hieman uudenlaisen näkökulman hakemisesta mutta ei kuitenkaan mistään radikaalisti kasvua ja uudistumista tavoittelevasta toiminnasta. Sekä kilpailun kriteerien luoma asetelma että kilpailijoiden ideoinnit olisivat siis voineet olla vielä kunnianhimoisempia.

Keskeinen kehittymisen tarve kilpailun järjestämisen osalta nähtiin siinä, että kilpailun ja pilottitoteuttajien käyttöön olisi pitänyt jo hyvissä ajoin varmistaa jonkinlainen konkreettinen resurssi. Tällainen olisi voinut olla esimerkiksi toimitila asemanseudulla, asiakkaita koskeva datamassa, jonkin yhteistyökumppanin resurssien valjastaminen markkinointiin jne. Jälkikäteen voidaan myös nähdä, että kilpailun palkintona olisi voinut olla vaikkapa juuri toimitilaa asemanseudulla tietyn ajaksi voittajan käyttöön jne. Tällaisten resurssien etukäteisvarmistamista ei kuitenkaan tapahtunut, vaikka esimerkiksi VR:n kanssa alustavasti sovittiinkin, että tilankäyttöistä neuvoteltaisiin tapauskohtaisesti pilottien realisoituessa. On myös huomioitava se, että yksittäinen sama tila ei olisi välttämättä soveltunut kaikkien erimuotoisten pilotointien tarkoituksiin. Kilpailussa koettiin joka tapauksessa useita tilanteita, joissa pilotointien toteutuksen kannalta olennaiset resurssit saatiin aivan viime hetkellä käyttöön.

Hieman edelliseen huomioon liittyen voidaan ajatella, että kenties Fiksu assa -kilpailun potentiaalia koko asemanseudun kehittämis- ja suunnitteluprosessissa ei onnistuttu kaikilta osin hyödyntämään niin paljon kuin olisi ollut mahdollista. Kilpailu ei kiinnittänyt riittävän hyvin muiden kehittämis- ja suunnittelutoimenpiteiden kokonaisuuteen. Kilpailun avulla olisi esimerkiksi voitu tarkastella vielä paremmin asemanseudun tulevaisuutta ja potentiaalisia toimintoja, jolloin se olisi tukenut alueen yleissuunnitelmaprosessia. Kilpailusta olisi myös voinut jäädä jonkinlaista

pysyvää toimintaa asemanseudulle esimerkiksi juuri edellä mainitun ”palkin-
totoimitilan” muodossa jne. Kilpailussa siis pysyttiin liikaa toteutushetken reunaeh-
doissa ja asemanseudun kaupunkirakenteen ja toimintojen rajoitteissa.

Hankaliksi koettujen asioiden esille nostaminen voi luoda kilpailusta liiankin ne-
gatiivisen kuvan. Sekä järjestäjätahon että ideoiden toteuttajien yleinen mielikuva
kilpailusta oli kuitenkin hyvä ja oltiin sitä mieltä, että kilpailu oli kokonaisuutena
onnistunut. Kilpailuun osallistuneille ja erityisesti toteuttajiksi valituille tahoille
kilpailu tarkoitti oman liiketoimintaidean kehittymistä ja siihen liittyvän ajattelun
avartumista sekä itsereflektiota. Kilpailu toimi myös aivan konkreettisesti ideoihin
liittyvien toimintojen, teknikoiden jne. testaamis- ja kehittämismahdollisuutena.
Ylipäättään kilpailun toteutusvaiheeseen valitut tahot kokivat, että he saivat kilpai-
lusta tukea verkostoitumiseen, toimitilakysymyksiin, markkinointiin jne. ja että hei-
tä sparrattiin sopivalla tavalla. Voidaan myös todeta, että kilpailun avulla löydettiin
ja kehitettiin uudenlaista toimintaa, jota voidaan kokeilla myös jatkossa sekä Seinä-
joen asemanseudulla, asemanseuduilla ylipäättään että myös muilla erityisalueilla.

(Seinäjoen) asemanseutu toimintaympäristönä

Pilottitoteuttajia haastateltiin pian jokaisen pilottitoteutuksen jälkeen ja heiltä ky-
syttiin kokemuksia asemanseudusta toimintaympäristönä. Lisäksi heiltä kysyttiin
kysymyksiä, jotka johdattivat pohtimaan oman pilottitoteutuksen onnistumista.
Molempien aihekokonaisuuksien ja niihin liittyvien kysymysten kautta voidaan ym-
märrettää, millainen asemanseutu on toimintaympäristönä eri liiketoiminnoille.

Toimintaympäristönä Seinäjoen asema ja asemanseutu herättivät monenlaisia
huomioita vaihdellen hieman pilottitoteuttajien taustan ja pilotissa toteutettujen
toimenpiteiden mukaan. Yleisenä Seinäjoen asemanseudun nykytilaan liittyvänä
huomiona voidaan todeta, että asemalle haluttiin lisää elämää ja toimintaa, esi-
merkiksi kahviloita, taidenäyttelyitä, erilaisia ”pysähtymisen paikkoja” potentiaali-
sille asiakkaille, kaupunkilaisille ja kävijöille. Puhuttiin siitä, että Seinäjoella aseman-
seudulle tarvittaisiin ikään kuin enemmän keskustaa tai kaupunkimaisia toimintoja.
Tällä hetkellä asema ja sen ympäristö näyttävät edelleen junien ja linja-auto-
jen reittien pysähtymispaikkana ja näiden toimintojen lisäksi jonkinlaisina poten-
tiaalisten asiakkaiden näkökulmasta katsottuna hahmottumattomina, kenties jopa
epämääräisinä, toimintoina. Pilottitoteutusten aikana tuli siis selvästi esille se, että
tarvittaisiin ”jotain kivaa houkutinna”. Tällaisia osa pilottitoteutuksistakin toki oli it-

sessään, mutta mitä enemmän asemalla ja sen ympäristössä tapahtuisi, sitä enemmän asemanseudulla olisi vetovoimaa potentiaalisiiin kävijöihin nähden.

Ylipäättään Seinäjoella erilaisten tilapäistoimintoja mahdollistavien tilojen kirjo koettiin suhteellisen suureksi, olettaen, että osattaisiin katsoa vaatimattomiakin tiloja ennakkoluulottomasti ja että tilojen hallinnoijat tai omistajat olisivat myötmielisiä vajaakäyttöisten tilojen hyödyntämiseen. Tällaisen näkemyksen mukaisesti tarvittaisiin vain paikallisten toimijoiden ja tilojen hallinnoijien ”herättelyä” kaupunkiympäristön ja -kulttuurin elävöittämiseksi.

Pilottitoteuttajien toimintaympäristöä koskevissa näkemyksissä tuli esille myös muita yleisemmin asemien, ei vain Seinäjoen aseman, ominaisuuksiin liittyviä huomioita. Rautatieasema nähtiin samaan aikaan sekä hyvänä että huonona toimintaympäristönä, sillä potentiaaliset palveluiden käyttäjät eivät välttämättä odottaneet näkevänsä tietynlaista toimintaa rautatieasemaympäristössä, mutta toisaalta juuri yllätyksellisyys saattoi tehdä toiminnosta kiinnostavamman. Asema on myös toisella tavalla samanaikaisesti sekä hyvä että huono toimintaympäristö. Sen läpi kulkee ihmisiä, joilla voi olla jonkin verran niin sanottua ”luppoaikaa”, mutta toisaalta lähes kaikki kävijät ovat rautatieasemalla vain jonkinlaisessa väli-tilassa odottamassa kulkuyhteyksiä, jolloin toiminto tai palvelu voi kestää vain hetken tai sen tulee olla kulutettavissa hetkessä. Jotkut toteuttajat pitivätkin asemaa hankalana toimintaympäristönä verrattuna esimerkiksi ostoskeskukseen, jossa vietetään keskimäärin enemmän aikaa. Pelkästään negatiivisena toimintaympäristönä asema ja asemanseutu näyttäytyivät vain mielikuvissa ja uhis-: aseman ja sen kävijäkunnan suhteen voidaan esimerkiksi pelätä ilkeävaltaa, lieveilmiöitä ja näiden vaikutuksia toimintojen vaatimaan infrastruktuuriin ja esimerkiksi tekniseen kalustoon. Tällainen huoli ei kuitenkaan konkretisoitunut Seinäjoella tehdyissä pilottitoteutuksissa.

Sekä Seinäjoen aseman että yleisesti rautatieasemien ja niiden toiminnallisen kehittämisen osalta pilottitoteuttajien haastatteluista on löydettävissä useita ehdotuksia ja ideointeja. Puhuttiin esimerkiksi kauppakeskusmaisten asemien luomisesta ja aikaisempaa houkuttelevampien palveluiden kehittämisestä. Tällaisten toiveiden taustalla oli Seinäjoen asemanseudun ja ylipäättään asemanseutujen kehitys ikään kuin kaupunginosaksi erillisen asematoiminnon ja sen tukitoimintojen muodostaman kokonaisuuden sijaan. Lisäksi puhuttiin erityisesti matkustamiseen liittyvien palvelukonseptien tai palvelupakettien kehittämistä. Näihin liittyen toivottiin yksittäisinä esimerkkeinä muun muassa, että langattomia tietoliikenneyhteyksiä ja lippujen etälukujärjestelmiä kehitettäisiin. Toisaalta ajateltiin myös laajemmin ko-

konaispalvelukonsepteja, joita VR voisi olla yhtenä toimijana kehittämässä. Näihin liittyisi pelkän junalipun lisäksi myös lipun hintaan sisältyviä oheispalveluita, joita erilliset palveluntarjoajat voisivat tarjota. Oheispalveluita voisivat olla jo olemassa olevien ravintolapalveluiden lisäksi vaikkapa lasten puuhapistheet ja liikematkailijoiden tilapäiset työskentelypisteet ja niin edelleen. Tällaisen ajattelun myötä myös Seinäjoen asemalla pilotoituja liiketoimintaideoita voitaisiin skaalata laajemminkin kaikille rautatieasemille ja matkakeskuksiin. Kyseisen ajattelun taustalla oli mitä ilmeisimmin rautatieliikenteen peilaaminen esimerkiksi lentokentillä tarjottaviin palveluihin ja kokonaispalvelukonsepteihin.

Kun analysoidaan haastateltujen pilottitoteuttajien esittämiä näkemyksiä hie- man epäsuoremmin ja tarkastellaan heidän arvioitaan omasta toiminnastaan ja onnistumisestaan Fiksu assa -kilpailussa, saadaan ainakin osittainen kuva siitä, mil- lainen toiminta sopii Seinäjoen asemanseudulle ja kenties myös asemanseuduille ylipäätään. Pilottitoteutuksissa tulivat vaihtelevasti esille neljä seikkaa, jotka kyt- keytyvät osittain myös tässä raportissa aikaisemmin esiteltyihin liiketoimintaidea- tyyppeihin. Näitä seikkoja tai pilottitoteutusten ominaisuuksia ovat siis:

- Tuotteen/palvelun kytkeytyminen asemanseudun asiakas- ja käyttäjävirtoi- hin
- Tuotteen tai palvelun vaatima aikaikkuna: ohikulku, pysähtyminen vai ajan- vietto?
- Oheis- ja tukitoiminnan (markkinointi, viestiminen, verkostoituminen) vai ydintoiminnan (tuote & toimijan osaaminen) kehitys?
- Tuotteen/palvelun kehittyminen vai laajempi kaupunkiympäristön kehitys?

Kaikissa pilottitoteutuksissa kytkeydyttiin tavalla tai toisella asemanseudun asiakas- ja käyttäjävirtoihin. Tämä oli oikeastaan jo edellytyksenä sille, että pilotit ylipäätään valittiin mukaan toteutusvaiheeseen. Asiakas- ja käyttäjävirtoihin kytkeytyminen sai kuitenkin erilaisia muotoja. Yllätysten maakunta -pilotissa rautatieaseman ihmisvir- rat nähtiin erityisesti yleisönä, joka esimerkiksi katsoi erilaisia esityksiä ja myös osal- listui niihin. Epäsuorasti ihmisvirrat muodostivat myös matkailijoiden, tai laajemmin tarkasteltuna potentiaalisesti maakuntaan muuttavien ihmisten massan, jonka aja- tuksiin pyrittiin jättämään positiivisia mielikuvia alueesta ja asemasta. Flextila-pilo- tissa ihmisvirrat nähtiin ensisijaisesti työtilojen tarvitsijoina ja tilapäisinä asemalle pysähtyjinä. Eslaa assalta-pilotissa ihmisvirroille pyrittiin tarjoamaan uudenlaista liikkumistilaa potkupyörien muodossa. Assan ikkunassa puolestaan ihmisvirrat py-

rittiin alustavasti kanavoimaan tiedonlähteeksi mutta toisaalta pyrittiin myös testaamaan tapoja, joilla suunnittelualueita voidaan markkinoida ja havainnollistaa ihmisille. Ravintola Hukatila puolestaan edusti hieman erilaista ja epäsuorempaa kytkeytymistä matkustajavirtoihin ja asemainfrastruktuuriin, sillä kyseiselle pilotille asema edusti lähinnä potentiaalisten ruokailijoiden matkustamisen helpottamista.

Asiakas- ja käyttäjävirtoihin kytkeytyminen liittyy jossain määrin toiseen ominaisuuteen eli tuotteen tai palvelun vaatimaan aikaikkunaan. Hieman pilotointien luonteesta riippuen niissä tarjottujen palveluiden tai tuotteiden kokeminen, käyttäminen tai kuluttaminen vaati ajallisesti pelkän ohikulkemisen, lyhyen pysähtymisen tai mahdollisesti varsinaisen pidemmän ajanvieton. Yllätysten maakunta pystyi tavoittamaan ainakin jossain määrin jo pelkästään ohikulkevatkin ihmiset, sillä olennaista oli maakunnan erilaisten matkailu- ja kulttuuripalveluiden näkyminen ja läsnäolo asemalla. Ajoitus oli ylipäätään tärkeää kyseisessä pilotissa, sillä toimitoja pyrittiin ajoittamaan junien tuloon ja lähtöön niin, että mahdollisimman suuri määrä ihmisiä olisi paikalla. Flextilan tilapäiselle työskentelytilalle ei löytynyt Seinäjoen asemalta riittävää aikaikkunaa. Tilapäisen työtilan konsepti vaatii toimiakseen sitä, että riittävän monella aseman kautta kulkevalla on riittävän paljon ylimääräistä aikaa varsinaiseen pysähtymiseen ja työskentelyyn esimerkiksi junan odottamisen tai muun syyn vuoksi, jotta erillisestä työskentelytilasta kannattaa maksaa. Eslassalta -pilotissa käyttäjiin liittynyt aikaikkuna ei sinänsä osoittautunut ongelmalliseksi tekijäksi, sillä lähtökohtaisesti tuotteet ovat odottamassa käyttäjiä. Silti vuokrauspalvelun fasilitoinnin käytännössä hoitaneen nuorisotila JOJO:n aukioloajat rajoittivat ajallisesti palvelun saatavuutta ja voidaankin ajatella, että aikarajoite koski tämän pilotoinnin osalta palveluntarjoajaosapuolta eikä käyttäjiä. Ravintola Hukatila oli aikaikkunan osalta taas oma erilainen tapauksensa, sillä sitä varten tuli erikseen varata aikaa, eikä palvelu keskittynyt erityisesti asemalla ja sen kautta liikkuviin ihmisiin. Assan ikkuna -pilotointi oli ajallisesti tarkastellen varsin sopiva asemaympäristöön, sillä palveluun kuulunut näyttö toimi jonkinlaisena hetkellisen mielenkiinnon vangitsijana ja lyhyen ajanvietteenä. Vaikka palvelua käyttäkkeen tuli pysähtyä sen ääreen, siihen saattoi käyttää esimerkiksi vain pari minuuttia, mikä lienee juuri sopiva aika asemaympäristössä ja liikennevälineiden pienten aikataulu-poikkeamien tarjoamissa ”luppohetkissä”.

Pilotoinnit erosivat myös siltä osin keskityttiinkö niissä oheis- ja tukitoimintojen vai varsinaisten ydintoimintojen kehittämiseen ja näihin liittyviin kokeiluihin. Oheis- ja tukitoimintoihin voidaan tässä yhteydessä lukea esimerkiksi markkinointiin,

viestimiseen ja verkostoitumiseen liittyvät toimenpiteet. Ydintoiminnaksi voidaan puolestaan lukea varsinaisen tuotteen, palvelun ja osaamisen kehittäminen. Oheis- ja tukitoiminnot korostuivat ainakin Yllätysten maakunta -pilotissa, jossa oli läh-
tökohtaisesti kysymys markkinointiponnistuksesta ja maakunnallisten toimijoiden kokoamisesta yhteiseen ja koordinoituun tapahtumasarjaan. Kuitenkin myös tässä pilotissa on sen osatoteuttajien, eli esimerkiksi yksittäisten kulttuuritoimijoiden, osalta kysymys oman tuotteen tai palvelun kehittämisestä. Myös Eslaa assalta- sekä Ravintola Hukkatila -pilotoinneissa oli kysymys pääosin oheis- ja tukitoimintoihin liittyvästä kehittämisestä. Eslaa assalta ei muuttanut perustuotetta eli potkupyörää, vaan keskittyi näkyvyyden ja asiakaskunnan lisäämiseen sekä uuden palvelun testaamiseen, Ravintola Hukkatilan pyrkiessä edistämään uudenlaista tilojen hyödyntämistä ja kaupunkikulttuuria Seinäjoella. Flextila ja Assan ikkuna keskittyivät selkeämmin varsinaisen ydintoiminnan kehittämiseen ja kokeiluun, vaikka niissäkin oli mukana markkinointi- ja verkostoitumispyrkimyksiä. Flextilan osalta korostui toiminnan testaaminen uudenlaisessa ympäristössä, rautatieasemalla, ja uudella tavalla eli varta vasten pystytetyssä tilassa olemassa olevien tilojen sijaan. Assan ikkunan kokeilun kohdalla nousivat kaikkein selkeimmin esille varsinaisen tuotteen teknisten ominaisuuksien hiominen pilotointia varten ja sen kuluessa.

Pilotointeja voidaan erotella myös perustuen siihen, oliko niissä kysymys pelkästään tuotteeseen ja omaan toimintaan keskittymisestä vai myös laajemmin toimintaympäristön ja kaupunkitilan kehityksestä. Yllätysten maakunnassa ei ollut kysymys vain pilotoijan tai osatoteuttajien omasta toiminnasta vaan maakunnan, kaupungin ja jopa aseman imagoista ja niihin liitetyistä merkityksistä. Ravintola Hukkatilassa oli kysymys paitsi yhdestä pop up -ravintolaillallisesta mutta myös laajemmin ajatellen kaupunkikulttuuriteosta ja toimijoiden herättelemisestä siihen, mikä on mahdollista vajaakäyttöisten tilojen hyödyntämisellä. Eslaa asemalta -pilotoinnissa oli tavallaan kysymys kaupunkikuvan ja liikkumisen monipuolistamisesta. Flextilassa on nähtävissä tuotetestauksen lisäksi laajemmin esimerkiksi työnteon erilaisten muotojen ja tapojen esille tuomista ja kokeilemistä. Assan ikkuna näyttäytyy paitsi teknisenä tuotteena myös kaupunkisuunnittelun ja osallistamisen välineenä, jonka avulla mahdollisia rakennettuja ympäristöjä ja tulevaisuuden kaupunkitiloja voidaan simuloida niin, että nykyhetken kaupunkilaiset voivat ottaa niihin kantaa. Varsin yksinkertaiset pilotoinnit tuovat siis mukanaan myös laajempia kaupunkikehittämiseen ja -suunnitteluun liittyviä seikkoja.

Vaikka asemanseutu voidaan nähdä urbaanina kesantona ja kokeilevan, uutta luotaavan toiminnan tilana, tämä ei tarkoita sitä, että pilotoinnit ja kokeilut toimisivat tyhjiössä. Seinäjoen asemanseutuun, asemanseutuihin ja erityisalueisiin ylipäätään liittyy aina jokin omanlaisensa toiminnan konteksti. Tämän kontekstin luovat alueen fyysinen kaupunkiympäristö, toimintojen ja ihmisten virrat sekä esimerkiksi erilaiset kiinteistöomistuksiin ja vastuihin liittyvät monimuotoiset verkostot, jotka kaikki vaikuttavat siihen, mikä asemanseuduilla on mahdollista. Lisäksi asemanseutuihin erityisinä toimintaympäristöinä ja liiketoiminnan alustoina vaikuttaa tietenkin niiden perusluonne, joka vielä tällä hetkellä suurimmaksi osaksi liittyy liikenteeseen, tulemiseen ja lähtemiseen, eikä niinkään kaupunkilaisten, kuluttajien ja palveluiden käyttäjien ajanviettoon kaupunkitilassa. Tässä monimuotoisessa ja välillä vaikeassakin toimintaympäristössä on kuitenkin löydettävissä liiketoiminnallisia ”markkinarakoja” ja tarpeita, joihin voidaan uudentyypisillä palveluilla ja tuotteilla vastata. Samalla kuitenkin huomataan, että nämä uudet palvelut ja tuotteet voivat kytkeytyä myös laajemmin osaksi asemanseutujen yhdyskuntarakenteellista kehitystä ja suunnittelua.

Elinkeinollisiin erityisalueisiin liittyvien (liiketoiminta)ideakilpailuiden ”manuaali”

Fiksu assa -prosessin myötä tapahtuneen oppimisen ja prosessia varten tehdyn taustatyön pohjalta voidaan muodostaa lopuksi eräänlainen yksinkertaistettu ”ohjekirja”, joka kiteyttää asemanseutujen ja laajemmin ajatellen erityisalueiden toimintojen kehittämisessä sekä erimuotoisissa ideakilpailuissa ja vastaavissa prosesseissa olennaiset seikat. Tämä manuaali koskee siis sellaista toimintaa, jossa haetaan kilpailun, ideahaun tai vastaavan menettelyn avulla (liiketoiminta)ideoita, joissa pyritään kehittämään johonkin tiettyyn yhdyskuntarakenteen osaan kiinnittyviä toimintoja. Ohjekirjan ”askeleet” eivät välttämättä tapahdu nyt esitetyssä yksinkertaistetussa järjestyksessä, mutta esitettävät toimenpiteet tulisi jossain vaiheessa huomioida kilpailun tai vastaavan kehittämistoimenpiteen järjestämisessä ja usein ne myös vaikuttavat tapahtuvan juuri tässä järjestyksessä. Kuviossa 5 on kuitenkin esitetty yksinkertainen, ohjeellinen vaiheistus ohjekirjan askeleiden osalta.

1. Hahmota mahdolliset asemanseudun (tai erityisalueen) toiminnot eli venytä mielikuvitusta realismia unohtamatta

Asemanseutujen ja erityisalueiden kehittäminen on usein jonkinlaisessa nykyhetken ja tulevaisuuden välitilassa liikkumista. Jos siis esimerkiksi pyritään asettamaan kriteereitä pilottitoteuttajien tai vastaavien toimijoiden valinnalle kilpailun tai kehittämisohjelman yhteydessä, tulisi järjestäjätaholla olla jonkinlainen hahmotelma siitä, mikä ylipäätään voisi olla mahdollista esimerkiksi asemanseutujen suhteen. Tulisi siis positiivisella tavalla irtautua nykyhetkestä ja sen asettamista rajoitteista ja tarkastella kehitettävää aluetta useista näkökulmista ja uudella tavalla. Toisaalta muodostettu ”mahdollisuuksien maailma” tulisi ainakin jossain määrin kytkeä konkreettisiin rajoitteisiin, joita kehitettävä alue ja sen nykytila asettavat. Mahdollisuuksien ymmärtäminen auttaa joka tapauksessa asettamaan liiketoimintaideat ja pilotointiehtodotukset laajempaan ja syvempään kontekstiin niin ajallisesti kuin kehitettävän alueen ominaisuuksienkin suhteen. Tiivistetysti ilmaisten mielikuvituksen käyttäminen helpottaa ideoiden valintaprosessia ja kriteerien asettamista.

Mahdollisuuksien hahmottamisen lisäksi tarvitaan kuitenkin positiivisessa mielessä realistista kehittämisotetta, jossa otetaan huomioon kehitettävän alueen yhdyskuntarakenne, kiinteistönomistusolot, erilaiset vastuukysymykset jne. Olennaista on myös kytkeä esimerkiksi liiketoimintaideakilpailu muihin kehittämistoimenpiteisiin ja erityisalueen suunnittelu- ja kehittämisprosessin kokonaisuuteen. Ideaalitapauksessa otettaisiin siis huomioon kehitettävän erityisalueen ominaispiirteet ja rajoitteet mutta niiden puitteissa pyrittäisiin ideoimaan jotain mahdollisimman mullistavaa, jonka avulla rajoitteetkin voitaisiin kääntää mahdollisuuksiksi. Seinäjoella esimerkiksi kytkettiin Fiksu assa -kilpailu osaksi pitkäkestoisempaa asemanseudun kehittämis- ja suunnittelutyötä sekä siihen liittyviä konkreettisia, yhdyskuntarakenteeseen liittyviä suunnitelmia. Seinäjoella pystyttiin myös hyödyntämään suunnittelussa muodostettua materiaalia uusien liikeideoiden perustana. Samalla koko Fiksu assa -prosessin avulla pidettiin asemanseudun kehitysprosessi ylipäätään liikkeessä ja luotiin kuva siitä, että asemanseudun kehityksen eteen tehdään työtä ja että se kiinnostaa.

2. Hahmota kilpailun järjestämisen kannalta keskeiset tahot ja niiden keskinäiset vastuut

Kilpailua valmisteltaessa tulisi hahmottaa ketkä ja mitkä tahot ovat olennaisia ja/ tai hyödyllisiä kilpailun toteuttamisessa. Asemanseutuihin ja erityisalueisiin liittyen

olennaiset tahot ovat esimerkiksi kiinteistönomistajia tai sellaisia tahoja, joilla on jokin selkeä intressi alueen kehittämisen tai kehittymisen suhteen. Kiinteistönomistajien lisäksi olennaisia tahoja voivat olla paikalliset ja alueelliset kehittäjäorganisaatiot ja ylipäänsä tahot, jotka näkevät asemanseudun kehityksen omalta kannaltaan hyödyllisenä.

Kun keskeiset tahot on hahmotettu, tulisi jo ennen kilpailun tai vastaavien toimenpiteiden lanseeraamista saavuttaa ainakin jonkinasteinen keskinäinen yhteisymmärrys siitä, mitä oikein ollaan tekemässä ja kenen tulisi tehdä mitään. Yksinkertaisimmillaan ja helpoimmillaan tämä voi tarkoittaa sitä, että esimerkiksi kilpailun varsinainen järjestäjätaho on yhteydessä muihin keskeisiin tahoihin ja informoi näitä kilpailusta tai ohjelmasta ja tarjoaa mahdollisuutta olla mukana. Toisaalta yleisestä hahmottamisesta voidaan joutua tai päästä etenemään myös paljon yksityiskohtaisempaan vastuiden jakamiseen ja yhteistyöhön. Näin on erityisesti silloin, jos kilpailun vastuu- ja järjestäjätahoja on useampi kuin yksi. Tällöin tulee hyvin selkeästi käydä läpi eri tahojen vastuut ja tehtävät kilpailun järjestämisessä. On myös olennaista hahmottaa, mitä kukin järjestäjätaho odottaa yhteiseltä toiminnalta ja mitkä sen päämäärät ovat. Näin vältetään yllätyksiltä varsinaisen kilpailuprosessin aikana ja sen jälkeen.

3. Varmista kilpailun, ohjelman tai vastaavan kehittämistyökalun käyttöön jokin konkreettinen erityisalueeseen liittyvä resurssi, joka voi olla esimerkiksi toimitila, rahoitus, tietomassa jne.

Jokin konkreettinen kilpailijoiden tai toteuttajien käyttöön annettava resurssi konkretisoi toimintaa, on kiintopiste toiminnalle ja ajatuksille sekä myös toimii eräänlaisena kannustimena tai palkkiona alueen kehittämiseen osallistuville. Lisäksi konkreettinen resurssi helpottaa varsinaista toteutusvaihetta: pilotoijille tai toteuttajille on olemassa valmis kehys toiminnalle, eikä resursseja tarvitse enää välttämättä tässä vaiheessa kasata. Konkreettinen resurssi helpottaa siis mahdollisesti järjestettävän kilpailun alkuasetelman ja kriteerien asettamista, se houkuttelee toimijoita mukaan ja helpottaa toteutusvaihetta.

Resurssi voi tarkoittaa yksinkertaisimmillaan toteuttajille myönnettävää rahoitusta, mutta se voi ilmentyä myös epäsuoremmin toimintaa tukevassa muodossa. Erityisalueiden ja asemanseutujen kehittämisessä hyvin luonteva ja olemassa oleva resurssi onkin toimitila. Vajaakäytöllä olevia tiloja löytyy hyvin todennäköisesti muutostilassa olevilta alueilta, ja keskeistä onkin oikeastaan tilojen hallinnan

ja konkreettisten käyttöoikeuksien, vuokrauksien jne. selvittäminen. Tämä tiloihin liittyvä konkretia voi tosin osoittautua yllättävän vaikeaksi, vaikka puhuttaisiinkin vajaakäyttöisistä tiloista. Resurssi voi tulla esiin myös vielä epäsuuremmissa muodossa esimerkiksi datamassana tai tietona, joka annetaan avoimen datan hyödyntämisen hengessä toimijoiden käyttöön. Dataresurssi voi konkretisoitua esimerkiksi matkustajavirtoihin ja jonkin tietyn paikan käyttäjryhmiin liittyvänä tietona. Konkreettisista resursseista puhuttaessa olennaista on joka tapauksessa se, että kilpailun järjestäjätaholla on tarjota konkreettinen resurssi kilpailijoille ja/tai toteuttajille, ja näin myös samalla kiihdyttää alueelle kiinnittyvien liiketoimien kehitystä.

4. Rajaa kilpailun ääriviivoja määrittelemällä jokin tavoite, fyysinen kiintopiste tai toivottu pilottitoteuttajien joukko

Johonkin erityisalueeseen, kuten asemanseutuihin, kiinnittyminen rajaa jo sinänsä liiketoimintaideoita jonkinlaiseen muottiin. Jos erityisalue on kuitenkin hahmotumaton tai monimuotoinen, voidaan edelleen tehdä rajaamista määrittämällä esimerkiksi tarkkoja tavoitteita tai teemoja toteutettaville pilottineille. Toisaalta rajaaminen voi myös tapahtua vaikkapa tarkennetun fyysisen kiintopisteen, jonkin tietyn toimitilan tai toimitilojen yhtenäisen joukon, avulla. Toisaalta kilpailua voidaan rajata myös esimerkiksi niin, että kohdennetaan kilpailu vaikkapa jollekin toimijajoukolle. Tällaisia voivat olla tietyn alan yritykset, jonkin tietyn alan opiskelijat, tai yksinkertaisimmillaan vain esimerkiksi yritykset. Viimeisimmäksi mainitussa tapauksessa määritellään kilpailu tai ohjelma nimenomaan liiketoimintaideoita kerääväksi ja mahdollistavaksi. Rajauksen tasosta huolimatta olisi hyödyllistä, että kilpailun järjestäjätaho tekisi ainakin jonkinlaisen täsmennyksen siitä, mitä haetaan. Tällainen rajausta auttaa esimerkiksi kohdistamaan viestintää sekä helpottaa ideoiden ja alueen ominaisuuksien yhteensovittamista, toimijoiden tukemista, yhteistyökumppanien hankintaa jne. Kuitenkin on muistettava, että rajauksien osalta tulisi säilyttää jonkinlainen tasapaino: liian tiukasti määritely ja rajattu kilpailu ei välttämättä houkuttele riittävän suurta ideointien ja ehdotusten massaa.

5. Aseta kriteerit, joilla kannustetaan liiketoimintaidean kehittämiseen ja samalla mahdollistetaan myös laajemmat vaikutukset asemanseudun tai erityisalueen kehitykseen

Kriteerien ja niiden avulla tehtävän pilotointien tai toteutusten valinnan merkitys on kahtalainen. Suppeasti ajatellen kysymys on liiketoiminnan ja siihen liittyvän idean arvioimisesta: onko tuotteelle tai palvelulle kysyntää, onko liiketoimintasuunnitelma uskottava jne. Laajemmin ajatellen kysymys on kuitenkin myös kokonaisen uuden kaupunginosan luomisprosessista, ja tässä prosessissa pilotoinnit ovat yksi mahdollisuus kokeiluun ja tulevaisuuteen katsomiseen: Millaiset toiminnot asemanseudulla voisivat menestyä? Millaiset toiminnot voisivat generoida laajempaa kehitystä asemanseudulla jo nyt? Millaiset toiminnot hyödyntäisivät kehityksen välitilassa olevaa fyysistä infrastruktuuria?

Molemmat kriteerityypit ovat olennaisia siinä mielessä, että ne kannustavat kilpailuun osallistuvia toteuttajia ja ideoiden ehdottajia pohtimaan (liiketoiminta) ideansa varsinaista ydintä ja sen toimivuutta, mahdollisia idean jatkonäkymiä, sovelluskohteita, skaalautuvuutta, konkreettista toteutettavuutta jne. Oikein asetetut kriteerit eivät siis ainoastaan helpota kilpailun järjestäjätahon toimintaa, vaan ne edistävät kilpailuun osallistuvien toimijoiden liiketoiminnallista ajattelua, mielikuvitusta ja auttavat rakentamaan käsitystä yksittäisen idean kytköksistä resurssihin, markkinoihin ja ylipäätään laajempaan kaupunkikontekstiin. Hyvien kriteerien asettaminen kiinnostavassa ja toimijoita houkuttelevassa kilpailussa on siis jo sinällään toimijoiden ”sparraamista” ja positiivista haastamista.

6. Tue, haasta, neuvo, mahdollista kilpailun pilottitoteutuksia ja -toteuttajia konkreettisisa asioissa

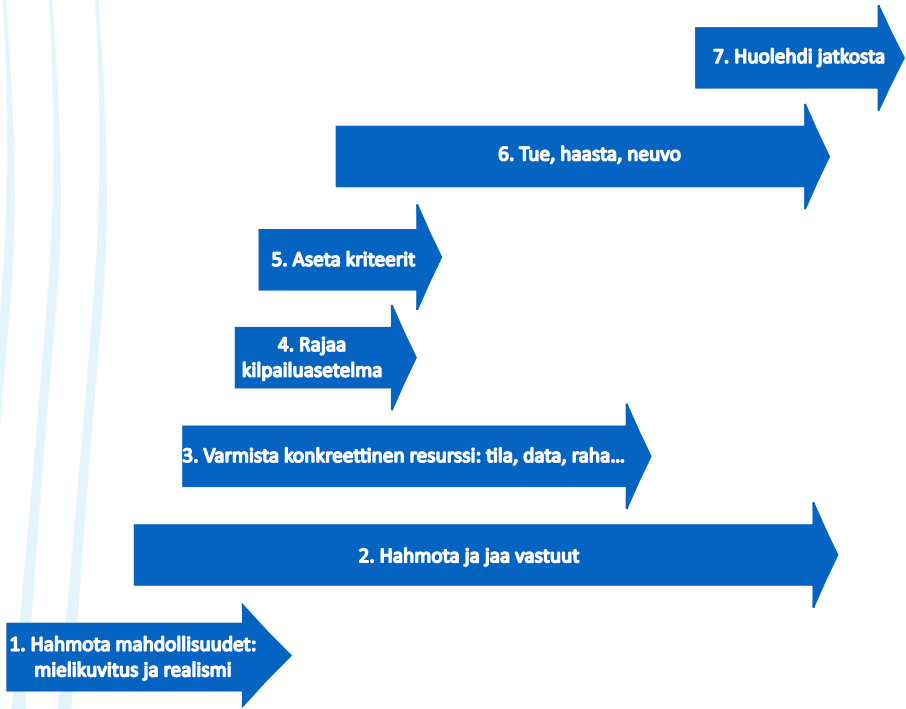
Toteuttajatahojen valitseminen kilpailuun, ohjelmaan tai vastaavaan kokonaisuuteen ei ymmärrettävästi ole viimeinen toimenpide prosessissa. Ideoiden toteutusvaihe on lopulta ehkä kaikkien tärkein yhdyskuntarakenteeseen liittyvissä ideakilpailuissa, sillä ilman konkreettisia toteutuksia ideat ovat vain ideoita ja puhetta. Toteutusvaiheessa on siis olennaista varmistaa, että aikaisemmassa vaiheessa etsityt resurssit ovat toteuttajien käytössä. Tarvittaessa on myös etsittävä toimintojen ja pilotointien kehittymistä ja mahdollisia muutoksia tukevia lisäresursseja. Olennaista on myös haastaa toteuttajia paitsi valintavaiheessa, myös konkreettisen toteutuksen aikana. Alkuperäiset ideat muuttuvat ja kehittyvät väistämättä, kun ne

altistetaan todellisiin kaupunkiympäristöihin, joissa muun muassa potentiaalisten käyttäjien ja asiakkaiden käytös ja palaute aiheuttavat muutostarpeita.

Ideakilpailujen toteutusvaiheessa ei ole kuitenkaan kysymys pelkästään ideoiden ja ajattelun kehittymisestä, vaan myös siitä, että toteuttajilla on aivan konkreettisesti käytössään resursseja ja neuvoja ideoidensa toteuttamiseksi. On siis tärkeää varmistaa, että toteuttajat saavat sopivan toimitilan, tarvittavia yhteyksiä muihin sellaisiin toimijoihin, joita tarvitaan idean toteuttamisessa, mahdollisesti teknistä välineistöä idean toteuttamiseen, tukea markkinointiin jne. Toteutusvaiheessa ollaan siis yhdyskuntarakenteeseen kiinnittyvien ideakilpailuiden olemuksen ytimessä: puhutaan paitsi mielikuvituksesta ja korkealentoisesta ajattelusta, mutta myös toimitiloista, aikatauluista, rahasta, toimijoiden yhteystiedoista ja kaikesta mahdollisesta arkisesta ja maanläheisestä, joka lopulta mahdollistaa ideoiden konkreettisen kokeilun ja todeksi tulemisen.

7. Huolehdi jatkosta: tiedota kilpailun toteutuksista ja voittajasta, sparraa, avusta verkostoinnissa ja lupaavien ideoiden kehittämisessä

Kilpailun ja esimerkiksi sitä kehystäneen hankkeen, rahoituksen tai muun vastaavan loppuminen voi olla vaikea katkoskohta pyrittäessä kohti laajempia ja pitkäkestoisempia vaikutuksia. Olisikin tärkeää, että kilpailun järjestäjätaho ja muut mahdolliset kilpailun pilotointeja tai toteutuksia tukeneet tahot voisivat jollain konkreettisella tavalla mahdollistaa kilpailuideoiden ja niihin liittyvän liiketoiminnan kehityksen myös varsinaisen kilpailuprosessin jälkeen. Vähimmäisvaatimuksena kilpailun järjestäjätahoille on se, että ne ainakin osoittavat jonkin suunnan kilpailussa ideotaan pilotoineille tahoille. Tämä voi tarkoittaa sitä, että pilotoija ja kilpailun järjestäjätaho sparraavat ideaa edelleen yhdessä, toimijoita verkostoidaan, varmistetaan esimerkiksi toimitiloja kilpailun kiintopisteenä olevalta erityisalueelta jne. Kaikkein huonoin vaihtoehto on joka tapauksessa se, että kilpailun voittajataho tai toteutukseen valitut ideat ja niiden takana olevat tahot jätetään yksin ideansa jatkokehityksen kanssa. Parhaimmillaan johonkin yhdyskuntarakenteen osaan kiinnittynyt ideakilpailu voisikin tuottaa alueeseen itseensä liittyvien ratkaisujen lisäksi myös liiketoimintaa, palveluita jne., joita voidaan hyödyntää myös muualla ja jotka alkavat positiivisessa mielessä ”elää omaa elämäänsä” kilpailun jälkeen.



KUVIO 5. Askeleiden ohjeellinen vaiheistus

Fiksun assan viestit kaupunkikehittämiselle

Fiksu assa -kilpailu on syntynyt ja toteutettu osana Seinäjoen asemanseudun kehittämistä. Sen seuraaminen ja analyysi nostavat kuitenkin esiin viestejä laajemminkin kaupunkikehittämisestä ja erityisesti elinkeinollisia erityisalueita koskien. Seinäjoen asemanseudun näkökulmasta keskeisin yleisen tason viesti on se, että tällaisen vaativan kaupunkialueen kehittämisprosessia on syytä pitää yllä koko ajan. Syy on yksinkertainen: erilaiset kehittämistoimet – niin pienet kuin suuret – monipuolistavat ja haastavat sitä, millaisia mahdollisuuksia ja rajoitteita asemanseudun kehittämi-

seen liittyy. Ne tuottavat hyödyllistä ja arvokasta tietopohjaa, jota on syytä pyrkiä systemaattisesti hyödyntämään.

Koko kehittämisprosessin hallinnan merkitys siis korostuu ja tässä työssä tiedolla johtamisella ja tiedonhallinnalla on merkittävä rooli. On oleellista pitää yllä sitä niin sanottua samanmielisyyden saareketta, joka kehittämisprosessin aiemmissa vaiheissa on luotu. On selvää, että asemanseutua koskeva ajattelu kehittyy ja konkreetisoituu koko ajan, esimerkiksi Fiksu assa -kilpailun kaltaisten komponenttien kautta. On kuitenkin erittäin keskeistä, että ajattelun muutos on pikemminkin evolutiivista kuin revolutiivista; prosessien myöhempien vaiheiden tulisi olla loogisia askelia suhteessa aiempaan prosessiin ja esiin tullessiin uusiin seikkoihin. Tämä takaa sen, että kehittämisprosessin legitimitetti suhteessa eri sidosryhmiin säilyy vahvana.

Erityisesti Fiksu assa -prosessin kautta avautuva keskeisin viesti asemanseutujen kehittämiselle muualla Suomessa on myös hyvin selkeä: Liiketoimintaideakilpailuja ja liiketoimintojen pilotointeja voidaan käyttää ennen muuta sen testaamiseen, 1) millaiset liiketoiminnot voisivat toimia asemanseudulla ja 2) millaisia fyysisiä puitteita ne toiminnalleen tarvitsevat ja/tai luovat? Kummankin asiakohdan osalta suhde on kaksisuuntainen. Asemanseudulla voivat menestyä esimerkiksi sellaiset liiketoiminnot, jotka eivät välttämättä kokonaisuudessaan vie asemanseutujen kehittymistä eteenpäin. Toisaalta – paradoksaalista kyllä – asemanseudulla eivät välttämättä menesty sellaiset liiketoimintakonseptit, jotka ajatuksellisesti voisivat olla asemalla hyödyllisiä ja tarpeellisia. Tässä suhteessa oleellista onkin saada oikeaa, empiiristä tietoa erilaisten konseptien toimivuudesta ja niiden mahdollisista kehittämiskohteista. Edelleen on hyvä kiinnittää huomiota siihen, että asemanseudut ovat keskenään erilaisia esimerkiksi matkustajavirroiltaan, sijainniltaan, kytkeytyvyydeltään ja muilta ominaisuuksiltaan. Nämä tekijät määrittävät merkittävästi sitä, millaiset liiketoiminnot asemanseudulla voivat menestyä ja millaisen ympäristön ne menestyäkseen vaativat.

Toinen erityisesti Fiksu assa -prosessin kautta avautuva viesti on, että erilaisia liiketoimintaideakilpailuja tai vastaavia muita kilpailuja ei kannata järjestää itsetarkoituksellisesti tai tyhjiössä. Pikemminkin tällaiset kilpailulliset kehittämisprosessit pitäisi liittää osaksi laajempia suunnittelu- ja kehittämisprosesseja. Kun puhutaan pitkäjänteisestä maankäytön kehittämisestä, ovat erilaiset liiketoimintaideakilpailut jne. parhaimmillaankin lisukkeita muun prosessin yhteydessä. Elinkeinollisten erityisalueiden kohdalla onkin syytä puhua nk. kehittämiskonsepteista, kuten jo johdannossa asemanseutuihin viitaten todettiin. Kehittämiskonseptin perustarkoi-

tus on selittää ja yksinkertaistaa monimuotoisen ja haastavan kehittämisprosessin periaatteet, tavoitteet ja toimintatavat yhdeksi hallittavaksi ja synergiseksi kokonaisuudeksi.

Fiksu assa -kilpailun ja laajemmin Seinäjoen asemanseudun kehittämisprosessin yhteydessä kerätyt kokemukset osaltaan vahvistavat myös aikaisemmin tehtyjä havaintoja siitä, mikä on asemanseutujen toiminnallisessa kehittämisessä ja kehittämiskonseptien luomisessa olennaisia seikkoja. Asemanseutujen kehittämiskonseptien keskeisiksi ulottuvuuksiksi peruskysymyksiineen voidaankin tunnistaa seuraavat (muokattu Harvio ym. 2016):

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

Oleellista elinkeinollisten erityisalueiden kehittämiskonsepteissa on se, että niiden tulisi muodostaa sisäisesti yhtenäisiä kokonaisuuksia. Konseptikehittämisen idea onkin, että vahvalla konseptilla on mahdollista suunnata eri intressitahojen tavoitteenasettelua, mikä edistää elinkeinoalueen kehittämistä. Parhaimmillaan kehittämiskonsepti synnyttääkin kiinnostusta ja jopa innostusta kehitettävää aluetta kohtaan. Tästä on hyötyä sekä alueen suunnittelussa että sen toteuttamisvaiheessa. Kyse on yhtäältä viestinnästä ja toisaalta suunnittelu- ja kehittämisprosessin hallinnan välineestä. Kehittämis-konsepti tulisikin ymmärtää pikemminkin prosessina ja sen eräänlaisena ”rajaesineenä” kuin staattisena suunnitelmana. Tämä on tärkeää, koska erityisesti uusien ja vasta kehitymässä olevien elinkeinollisten erityisalueiden kehittymistä ohjaavat merkittävässä määrin yhtäältä alueelle sijoittumisesta kiinnostuneet yritykset ja niiden toiveet sekä toisaalta alueen rakentamiseen liittyvät teknis-taloudelliset rajoitteet (esim. infran rakentaminen) ja rationaliteetit (esim. isomman kokonaisuuden pilkkominen osiin). Kun kyse on kaupunkikehittämisestä,

kehittämiskonseptin tulisi luoda kaikilla ulottuvuuksillaan jokin suhde paikalliseen todellisuuteen. Tämä koskee sekä suunnittelu- ja kehittämisprosessia itseään että konseptin sisältöä. Uusia kehittämiskonsepteja ei voikaan tuoda alueelle ulkopuolelta, vaan ne täytyy aina lokalisoida ja juurruttaa osaksi paikalliskehittämisen pitkäjänteistä linjaa. (muokattu ja täydennetty Harvio ym. 2016.)

Liiketoimintaideakilpailut elinkeinollisilla erityisalueilla ja asemanseuduilla näyttävät monimuotoisena ja ristiriitaisena ilmiönä. Niiden avulla keskitytään erityisesti toimintojen kehittämiseen, mutta toisaalta niissä toimitaan olemassa olevan fyysisen yhdyskuntarakenteen mahdollisuuksien ja rajoitteiden muodostamissa kehityksissä. Ideakilpailut voivat olla yksittäisiä, näyttäviä, mielenkiintoa herättäviä ja lyhytkestoisiaakin kehittämisponnistuksia, jotka kuitenkin ainakin ideaalitasolla ajavat esimerkiksi jonkin asemanseudun kehitystä eteenpäin ja toimivat yhtenä pienenä osana pitkäjänteistä kokonaisprosessia ja kehitystä.

Ideakilpailuissa on kysymys myös tulevaisuuden luotaamisesta, kehityksen kiihdyttämisestä, visioinnista ja jopa positiivisella tavalla haaveilusta, mutta toisaalta niissä konkreettisesti toteutettavien asioiden onnistuminen edellyttää myös laajaa paikallisen kontekstin, arjen ja reunaehtojen tuntemusta ja niiden läpi luovimista. Itse asiassa erilaiset ideakilpailut vaikuttavat toimivan kaikkein parhaiten sellaisilla vaativilla kohdealueilla, joihin kaivataan täysin uudenlaisia, ennakkoluulottomia ratkaisuja. Paradoksaalista kyllä, nimenomaan kohdealueen erilaiset rajoitteet näyttävät toimivan uudenlaisia ratkaisuja generoivana kehittämistyön elementtinä. Yhtä kaikki, erityisalueiden ja asemanseutujen mahdollisuuksia hyödyntävien ideakilpailuiden osalta voidaan todeta, että kokeileminen, yllätyksellisyys ja hetkellinen näyttävyys tulisi kiinnittää laajempien kehittämis- ja suunnitteluprosessien arkeen ja pitkäjänteisyyteen.

Lähteet

- Dittmar, H. Belzer, D. & Autler, G. (2004). An introduction to transit-oriented development. Teoksessa Dittmar, H. & Ohland, G. (toim.): The new transit town. Best practices in transit-oriented development. Island Press, Washington.
- Harvio, S. Lehto, V. Hynynen, A. Kolehmainen, J. Laakso, S. & Matikka, J. (2016). Asemanseutujen kehittämiskonseptit ja investointimallit. Esiselvitys. Ympäristöministeriö, Ympäristöministeriön raportteja 27/2016. Helsinki.
- Hynynen, A. & Kolehmainen, J. (2011). Keskkikokoinen metapolis? Näköaloja osaamisvetoiseen kehittämiseen Seinäjoella. Tampereen yliopisto, Alueellisen kehittämisen tutkimusyksikkö, Sente työraportteja 32/2011.
- Hynynen, A. & Kolehmainen, J. (2016). Asemanseudut ja osaamisvetoisen kaupunkikehittämisen kolmas aalto. Yhdyskuntasuunnittelu, 54:4.
- Hynynen, A. Kolehmainen, J. Ruokolainen, O. & Vanhatalo, J. (2014). SmartStation. Kohti älykästä asemanseutujen kehittämistä. Seinäjoen kaupunki, Tampereen teknillinen yliopisto, Tampereen yliopisto.
- Mäntysalo, R. Balducci, A. & Kangasoja, J. (2011). Planning as agonistic communication in a trading zone. Re-examining Lindblom's partisan mutual adjustment. Planning Theory 10:3, 257–272.
- Seinäjoen kaupunki (2017). Aseman alueen yleissuunnitelma. <http://www.seinajoki.fi/asuminenjaymparisto/kaupunkisuunnittelujakaavoitus/asemanalueenyleissuunnitelma.html> Haettu 31.3.2017.
- Spee, A.P. & Jarzabkowski, P. (2009). Strategy tools as boundary objects. Strategic Organization 7:2, 223–232.
- Star, S.L. & Griesemer, J.R. (1989). Institutional ecology, 'translations' and boundary objects. Amateurs and professionals in Berkeley's Museum of Vertebrate Zoology, 1907–39. Social Studies of Science 19:3, 387–420.

Liitteet

Liite 1. Haastattelut ja kotimaiset ideakilpailut

Fiksu Kalasatama <https://fiksukalasatama.fi/>

Spilling, Kaisa (kehityspäällikkö, Forum Virium Helsinki)

Hyvinvointia sähköisillä ratkaisuilla <http://omatesoma.fi/hyvinvointia-digitaalisilla-ratkaisuilla-ideakilpailu-alkanut/>

Mustikkamäki, Nina (projektipäällikkö, Tampereen kaupunki)

Sähköisen liikenteen ideakilpailu <http://tapahtumatyriyksille.fi/tapahtumat/sahkoisen-liikenteen-ideakilpailu>

Kotakorpi, Elli (projektiasiantuntija, Tampereen kaupunki)

Sense-liikeideakilpailu <http://www.fuas.fi/Sense/Sivut/default.aspx>

Raitanen, Jukka (suunnittelija, HAMK)

Uusi Vantaankoski <http://www.uusivantaankoski.fi/>

Tuominen, Pekka (tutkija, projektipäällikkö, VTT)

Validate in Vallila <http://www.hel.fi/www/uutiset/fi/kaupunginkanslia/vallilan-alueen-ideakilpailun-voittaja-airtnc>

Alanne, Eemeli (tapahtumapäällikkö, Nuori yrittäjyys ry)

Maartola, Minna (kehityspäällikkö, Helsingin kaupunki)

Liite 2. Haastattelut (Fiksu assa -kilpailun järjestäjä- ja osallistujat)hot)

Into Seinäjoki Oy

Rintamäki, Johanna

E.S.Lahtinen Oy / Eslaa assalta

Nikkola, Mira

Soukka, Raija

Etelä-Pohjanmaan matkailu Oy / Yllätysten maakunta assalla

Keski-Valkama, Satu

Joustotoimisto Oy / Flextila

Heikkilä, Arja-Liisa

Toinen ajatus / Ravintola Hukkatila

Blomberg, Jaakko

Valakia Interactive / Assan ikkuna

Korpi, Olli

Liite 3. Fiksu assa -tuomariston kokoonpano

Kolehmainen, Jari (Tampereen yliopisto)

Mokka, Roope (Demos Helsinki)

Partanen, Kaisu (VR Group Oy)

Perämäki, Leena (Into Seinäjoki Oy)

Rintämäki, Johanna (Into Seinäjoki Oy), sihteeri

Sotavalta, Pia-Mari (VR Group Oy)

Viljanen, Ossi (Seinäjoen yrittäjät ry, PRP)

Välimäki, Erkki (Seinäjoen kaupunki)

Liite 4. Erityisalueiden kehittämistä käsitelleen keskustelutilaisuuden osallistujat

Haavisto, Veli (varapuheenjohtaja, Ilmajoen yrittäjät)

Hunnakko, Pekka (yritystontit ja toimitilat, Into Seinäjoki Oy)

Mattila, Rami (yritysasiamies, Ilmajoen kunta)

Vainionpää, Marja (johtaja, palvelut, Vientikatapultti-ohjelma, Into Seinäjoki Oy)

