



Helsingin kaupunki
Kaupunkisuunnitteluvirasto

HERTTONIEMEN METROASEMAN JA KAUPPAKESKUKSEN IDEAKILPAILU

4.6. - 29.9.2008

ARVOSTELUPÖYTÄKIRJA



SISÄLLYSLUETTELO

1.	KILPAILUN JÄRJESTÄMINEN	2
1.1	Kilpailun järjestäjä ja tarkoitus	
1.2	Tuomaristo ja asiantuntijat	2
1.3	Kilpailukutsu	3
1.4	Palkkio	3
2.	KILPAILUTEHTÄVÄN KUVAUS	3
2.1	Kilpailualue	3
2.2	Kilpailun tavoite	3
2.3	Suunnitteluohjeet	4
2.3.1	Kaupunkikuva	4
2.3.2	Metroasema	4
2.3.3	Bussiterminaali	5
2.3.4	Liike- ja toimistotilat	5
2.3.5	Asuminen	6
2.3.6	Liittyminen ympäristön suunnitelmiin	6
2.3.7	Liikenne	7
2.3.8	Pysäköinti	7
2.3.9	Maaperä ja yhdyskuntatekninen huolto	8
2.4	Kilpailuehdotusten arvosteluperusteet	9
3.	ARVOSTELU	9
3.1	Yleisarvostelu	9
3.1.1	Kaupunkikuva	10
3.1.2	Liikenne	10
3.1.3	Metroasema	12
3.1.4	Bussiterminaali	13
3.1.5	Liityntäpysäköinnin ratkaisut	13
3.1.6	Liike- ja toimistotilat	14
3.1.7	Asuminen	15
3.2	Ehdotuskohtainen arvostelu	15
3.2.1	Ehdotus nro 1 "Synapsi 1"	15
3.2.2	Ehdotus nro 2 "Synapsi 2"	16
3.2.3	Ehdotus nro 3 "Hem"	17
3.2.4	Ehdotus nro 4 "Jäkälä"	18
3.2.5	Ehdotus nro 5 "Piko"	19
4.	KILPAILUN TULOS	19
4.1	Voittanut kilpailuehdotus	20
4.2	Palkintolautakunnan suositus	20
5.	NIMIKUORIEN AVAAMINEN JA ARVOSTELUPÖYTÄKIRJAN VARMENNUS	20

LIITTEET

1	Kilpailuehdotusten kuva-aineisto	
---	----------------------------------	--

Arvostelupöytäkirja

1. KILPAILUN JÄRJESTÄMINEN

1.1 Kilpailun järjestäjä ja tarkoitus

Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto järjesti kutsukilpailun Herttoniemen metroaseman ja kauppakeskuksen suunnittelusta. Kilpailuaika oli 4.6. – 29.9.2008 ja kilpailu ratkaistiin x.x.2008.

Kilpailun tarkoitus oli löytää asemakaavan laatimisen pohjaksi arkkitehtonisesti korkeatasoinen, kaupunkikuvaa uudistava, toteuttamiskelpoinen ja toimiva ehdotus. Kilpailu oli luonteeltaan ideakilpailu, jolla haettiin omaleimaista kaupunkikuvallista kokonaisratkaisua alueelle.

1.2 Tuomaristo ja asiantuntijat

Tuomaristoon kuuluivat:

- Annukka Lindroos, asemakaava-arkkitehti, kaupunkisuunnitteluvirasto (puheenjohtaja)
- Kari Piimies, toimistopäällikkö, kaupunkisuunnitteluvirasto
- Katariina Baarman, toimistopäällikkö, kaupunkisuunnitteluvirasto
- Juhani Tuuttila, vs. osastopäällikkö, kiinteistövirasto
- Matti Lahdenranta, toimitusjohtaja, liikennelaitos
- Timo Juolevi, kiinteistöpäällikkö, liikennelaitos
- Seppo Hiltunen, Herttoniemi-seuran puheenjohtaja
- Antti Palomäki, aluejohtaja, Kesko Oyj
- Timo Karhu, arkkitehti, kaupunkisuunnitteluvirasto (sihtööri)
- Sarlotta Narjus, arkkitehti SAFA (kilpailijoiden nimeämä tuomari)

Asiantuntijoina kuultiin:

- DI Matti Haaramo, Insinööritoimisto Oy Matti Ollila & Co (ehdotusten toteutettavuus ja kustannusvertailu)

- yksikönjohtaja DI Hannu Havanka, NCC (ehdotusten toteuttavuus)

1.3

Kilpailukutsu

Kilpailusta julkaistiin hankintailmoitus HILMA- palvelussa osoitteessa www.hankintailmoitukset.fi. Osanottajiksi kilpailuun kutsuttiin hakemusten perusteella seuraavat viisi arkkitehtitoimistoa:

- Arkkitehtuuritoimisto B&M Oy
- Arkkitehtuuritoimisto Sopanen - Svärd Oy
- Helin & Co Arkkitehdit
- JKMM Arkkitehdit Oy
- Verstas Arkkitehdit Oy

Kilpailijoiden oli käytettävä liikennesuunnittelun asiantuntijaa metroaseman ja bussiterminaalin suunnittelussa sekä ehdotuksen toimivuuden tarkastelussa suhteessa katuverkkoon.

1.4

Palkkio

Kullekin hyväksytyyn kilpailuehdotuksen jättäneelle kilpailijalle maksettiin 16 400 euron (+ alv 22%) palkkio, joka lasketaan osaksi mahdollisen jatkotyön saaneen suunnittelijan kokonaissuunnittelupalkkiota. Suomen Arkkitehtiliitto peri kilpailusääntöjensä mukaan 10% kilpailun palkkiosta. Osuudella maksettiin kilpailijoiden nimeämän arkkitehtipalkintotuomarin palkkio. Kilpailun palkkiot maksettiin Suomen Arkkitehtiliiton kautta

2.

KILPAILUTEHTÄVÄN KUVAUS

2.1

Kilpailualue

Kilpailualueeseen kuului Herttoniemen metroasema, bussien liityntäterminaali, K-Supermarket Hertan tontti ja ympäröiviä katualueita. Alue on keskeisin osa Herttoniemen keskusta, joka yhdistää Länsi-Herttoniemen, Herttoniemen yritysalueen ja Herttoniemenrannan. Kilpailualueen kautta saavutaan Herttoniemeen. Sen tulisi olla kaupunginosan portti ja käyntikortti, joka luo mielikuvaa Herttoniemestä.

Alueen kaupunkikuva on hajanainen. Metroasema ja bussiterminaali ovat jo nykyisillä matkustajamäärillä tiloiltaan riittämättömiä. Metroaseman rakennukset ja alueen pintamateriaalit ovat huonokuntoisia. Asukkaat kokevat alueen epäviihtyisäksi ja turvattomaksi. Hertan ja Hiihtomäentien välissä oleva Hertan tonttiin kuuluva entinen katualue on keskeneräisen näköinen ja epäsiisti.

2.2

Kilpailun tavoite

Kilpailun tavoitteena oli suunnitella metroaseman ja Hertan alueista kaupunkirakennetta eheyttävä, yhtenäinen ja toimiva kokonaisuus, joka nostaa alueen merkitystä osana Herttoniemen keskusta.

Palvelut ja työpaikat sijoittuvat nykyisin pääosin Itäväylän kaakkoispuolelle. Tavoitteena oli siirtää keskuksen painopistettä lähemmäksi metroasemaa ja tasapainottaa Itäväylän eri puolien merkitystä Herttoniemen keskuksena.

Kilpailutehtävänä oli suunnitella uusi metroasema ja bussien liityntäterminaali liityntäpysäköintialueineen. Lisäksi kilpailijoiden tuli ideoida alueelle uutta liike- ja toimitilaa.

2.3 Suunnitteluohjeet

2.3.1 Kaupunkikuva

Kilpailu oli luonteeltaan ideakilpailu, jolla haettiin omaleimaista kaupunkikuvallista kokonaisratkaisua alueelle. Metroaseman alueen kaupunkikuvallista merkitystä tuli korostaa, ja nostaa alueen statusta tärkeimpänä osana Herttoniemen keskusta.

Rakentamisen määrä, sijoittuminen ja rakennusmassojen korkeudet olivat kilpailijoiden vapaasti harkittavissa. Nykyiset asemakaavat eivät sitoneet kilpailijoita. Alueesta tuli suunnitella kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti yhtenäinen kokonaisuus. Alueelle oli suunniteltava torimaista julkista jalankulkuympäristöä. Maan pinnan jäsentelyn ja materiaalien oli oltava korkeatasoisia.

2.3.2 Metroasema

Herttoniemen metroasema on otettu käyttöön vuonna 1982. Asema on alkuperäisessä kunnossa, ahdas, huonokuntoinen ja epäsiisti. Asemaa käyttää päivittäin noin 35 000 henkeä. Tulevaisuudessa arvioidaan metroaseman päivittäiseksi käyttäjämääräksi noin 50 000 henkeä.

Lähtökohta oli, että metroaseman nykyiset rakennukset ja katokset puretaan ja tilalle rakennetaan uusi metroasema ja bussiterminaali. Metron laituritasolla tehdään tarvittavat muutostyöt. Suunnittelussa oli otettava huomioon, että metroraitteisiin ei tehdä muutoksia. Suunniteltavaan asemarakennukseen sijoitetaan nykyiset toiminnot sekä vähintään uudet valvomotilat. Metroaseman ja valvomotilojen tilaohjelma oli liitteenä.

Metroaseman yhteyteen oli mahdollista esittää myös muuta palvelua, liike- tai toimistotilaa tai asumista. Muihin tiloihin tuli voida erottaa omat sisäänkäynnit erikseen metro- ja bussimatkustajien kulkureiteistä. Lisäksi suunnittelussa oli otettava huomioon, että metro- ja bussiliikenteen vaatimat tilat toimivat omana kokonaisuutena ja ne voitiin toteuttaa riippumatta muun tilan rakentamisesta.

Aseman oikea sijainti ja jalankulku yhteydet asemalle, busseihin ja liityntäpysäköintiin muodostavat lähtökohdan koko järjestelmän hyvälle käytettävyydelle. Yhteydet tuli suunnitella siten, että vaihdot eri kulkumuotojen välillä ovat mahdollisimman lyhyitä, joustavia ja sateelta sekä tuulelta suojattuja. Lisäksi suunnittelu tuli tehdä esteettömyyden periaatteita noudattaen. Myös liike- ja toimitiloihin tuli olla luontevat ja helpot yhteydet linja-autotermiinalista sekä metrosta.

Aseman toiminnallisuus, arkkitehtuuri, viihtyisyys sekä käytettävien materiaalien laatu luovat puitteet hyvälle ympäristölle, joka on turvallinen, helppokäyttöinen, korkeatasoinen, elämyksiä tuottava ja kovaa kulutusta kestävä.

Rakentaminen on voitava toteuttaa vaiheittain siten, että metro-, bussi- ja matkustajaliikenne ei merkittävästi häiriinny. Uusien rakennusten sijoittelussa ja niiden mahdollisessa rakentamisessa tontille oli huomioitava, että laituritasolta voidaan järjestää matkustajille vähintään kaksi kulkureittiä maan tasolle.

2.3.3

Bussiterminaali

Bussiterminaalista on nykyisin 75 lähtöä huipputunnissa. Tulolaitureita on kolme ja lähtölaitureita on kuusi yhden auton ja kaksi kahden auton laitureita. Bussien pikapysäköintipaikkoja on kymmenen. Henkilöautojen saattopaikkoja on viisi.

Liityntälinjojen tahdistaminen metron alentaa lähtölaiturien kapasiteettia. Terminaali on jo nykyisin ahdas. Jotta se toimisi hyvin, pitäisi lähtölaitureita olla nykytilanteessakin 2 – 3 enemmän.

Terminaalin mitoituksen lähtökohtana oli tilanne, jolloin Laajasalon uusi maankäyttö (noin 10 000 uutta asukasta) on toteutettu, mutta suoraa uutta joukkoliikenneyhteyttä kantakaupunkiin ei ole. Terminaalin tulolaiturien, pikapysäköintipaikkojen ja lähtölaiturien määrän mitoituslähtökohtana oli 110 lähtöä huipputunnissa. Kolmasosa lähtölaitureista oli mitoitettava telibusseille. Metron automatisoinnin jälkeen (vv. 2012 – 2013) liityntälinjojen tuloja ja lähtöjä ei enää tahdisteta metron aikatauluihin.

Terminaalin tulo- ja lähtölaitureiden tuli olla sateelta ja voimakkaalta tuulelta suojattuja, ja yhteyksien niiltä metroasemalle katettuja.

2.3.4

Liike- ja toimistotilat

K-Supermarket Hertta sijaitsee liike- ja toimistorakennusten korttelialueella. Tontin rakennusoikeus on voimassa olevassa asemakaavassa 8500 k-m², josta on rakennettu 3018 k-m². Rakennusoikeutta on jäljellä 5482 k-m². Asemakaava ei sitonut kilpailijoita. Tontille oli mahdollista esittää suunnitelma, joka poikkeaa kaavan rakennusten sijoittelusta, rakennusoikeudesta, kerrosluvuista, rakennuskorkeuksista tai muista kaavamääräyksistä.

K-Supermarket Hertalle tuli varata noin 2500 k-m² laajennusvara. Sen lisäksi alueelle toivottiin supermarketin toimintaa täydentäviä kaupallisia palveluja mitoitukseltaan riittävän ja laadukkaan palvelukeskuksen synnyttämiseksi. Kaupan tiloihin tuli olla luontevat ja helpot yhteydet linja-autoterminaalista sekä metrosta. Kaupan tilojen tuli liittyä luontevasti osaksi Herttoniemen keskusta.

Metrorata säilyy paikallaan. Suunnittelussa oli otettava huomioon, että metroaseman läntisen sisäänkäynnin on sijoitettava Hertan tontille.

Toimisto- ja liikerakennusten suunnittelussa tuli ottaa huomioon, että ne voidaan toteuttaa erillisinä hankkeina riippumatta julkisista hankkeista. Yksittäisen toimistomassan optimikokonaislaajuus on noin 6000–

8000 k-m² ja tavoitteellinen kerroskoko on noin 1000 k-m². Kaupunkikuvallisista syistä voi laajuustavoitteista poiketa. Pohjaratkaisun tuli soveltua normaaliin toimistotyöhön ja sen tuli olla joustavasti jaettavissa erikokoisille käyttäjille.

Toimistorakennukset on voitava toteuttaa vaiheittain siten, että alueen muu toiminta ei merkittävästi häiriinny. Toimistorakennukset tuli voida erottaa muusta toiminnasta erillisellä sisäänkäynnillä maantasokerroksessa. Jos samaan kortteliin sijoittui erillisiä toimistomassoja, tuli ne voida yhdistää maantasokerroksessa. Toimistorakennusten pohjakerrokseen voitiin sijoittaa liike- ja yhteiskäyttöisiä tiloja. Metroaseman läheisyydessä voisi toimia myös hotelli. Toimistotiloista tuli olla hyvät yhteydet metroon, pysäköintiin ja liiketiloihin.

2.3.5

Asuminen

Kilpailijoita pyydettiin tutkimaan, voidaanko alueelle sijoittaa asumista kaupunkikuvallisen kokonaisratkaisun puitteissa. Pääpaino oli kuitenkin metroaseman ja bussiliikenteen sekä liike- ja toimistotilojen suunnittelussa. Asuntoja voisi mahdollisesti sijoittua kauppakeskuksen korttelin ylempiin kerroksiin.

Jos kilpailuehdotuksessa esitettiin alueelle asuntoja, oli suunnittelussa kiinnitettävä huomioita asunnon lähiulkotilojen toimivuuteen. Asuntojen sisäänkäynnit oli suunniteltava erillisiksi muista toiminnoista. Suunnittelussa oli otettava huomioon Itäväylän liikenteen aiheuttamat melu-, pöly- ja pölyhaitat.

2.3.6

Liittyminen ympäristön suunnitelmiin

Kilpailualueen lähiympäristössä on käynnissä useita kaupunkikuvaa muuttavia suunnitteluhankkeita, jotka tuli ottaa kilpailuehdotuksessa huomioon.

Itäväylän ja Linnanrakentajan tien liittymää suunnitellaan uusiksi. Liittymästä on laadittu kolme vaihtoehtoa. Ensimmäisessä vaihtoehdossa A on esitetty rakennettavaksi Linnanrakentajantien alle tunneliyhteys keskustan suuntaan ja keskustan suunnasta Linnanrakentajantielle ja edelleen Laajasalon suuntaan. Suunnitelma mahdollistaa turvallisen ja lankulkuyhteyden Herttoniemenrannan ja metroaseman välillä. Itäväylän ja Suunnittelijankadun uusi liittymä palvelee Herttoniemen yritysaluetta sekä Länsi-Herttoniemen yhteyksiä itään ja länteen.

Toisessa vaihtoehdossa B on esitetty rakennettavaksi Itäväylän suuntainen tunneli, joka alittaa Linnanrakentajantien sekä Suunnittelijankadun liittymät. Tunnelia käyttää se osa Itäväylän liikenteestä, joka ei suuntaudu Herttoniemeen tai Laajasaloon. Suunnitelma sisältää tunnelin myös Linnanrakentajantien alle Laajasalon suunnan ja Itäväylän välille siten, että yhteys Itäväylältä tunneliin on sekä lännen että idän suunnasta. Tunnelia käyttää Itäväylän ja Laajasalon välinen liikenne. Itäväylän ja Linnanrakentajantien liittymän katutasoon jää paikallisliikenne, joka suuntautuu Itäväylältä Herttoniemeen, Roihuvuoreen tai Tammisaloon.

Kolmannessa vaihtoehdossa C on esitetty rakennettavaksi Linnanrakentajantien alle tunneliyhteys, jota käyttää keskustan ja Laajasalon suunnan välinen liikenne. Itäväylän ja Linnanrakentajantien liittymä palvelee Herttoniemen yhteyksiä länteen keskustan suuntaan. Suunnittelijankadun uusi liittymä palvelee Herttoniemen ja Laajasalon yhteyksiä itään Itäväylälle.

Kaikissa suunnitelmissa on metroaseman ja bussiterminaalin koillispuolelle Itäväylän yli rakennettava Suunnittelijankadun silta.

Kilpailuehdotus oli laadittava niin, että kaikki liikennevaihtoehdot ovat mahdollisia. Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti kilpailun aikana 12.6.2008 esittää kaupunginhallitukselle, että kaupunginhallitus päättäisi, että Itäväylän ja Linnanrakentajantien liittymää parannetaan liikennesuunnitteluosaston piirustuksissa nro 5667-3 ja 5668-3 (vaihtoehto C) esitetyn yleissuunnitelman mukaisesti. Kaupunginvaltuusto päätti 12.11.2008 hyväksyä Itäväylän ja Linnanrakentajantien liittymän liikennejärjestelyt liikennesuunnitteluosaston 12.6.2008 päivätyjen piirustusten nro 5667-3 ja 5668-3 (vaihtoehto C) mukaisina.

Kilpailualueen pohjoispuolelle on laadittu uusi asemakaava. Vanha ostoskeskus ja sen takana oleva vuokrakerrostalo Hiihtäjätie 3 puretaan ja tilalle rakennetaan uusi asuinkortteli. Hiihtäjätien varteen tulee lamellitalo, jonka katutason kerros varataan liiketiloille. Lamellitalon taakse rakennetaan viisi pistetaloa ja sivukäytävätalona toteutettava Nuorisosäätiön laajennus.

Itäväylän kaakkoispuolelle on suunnitteilla Megahertsin liikekeskus, josta on ensimmäinen osa 6 400 k-m² rakennettu. Suunnitelmissa on rakentaa yhteensä 38 000 k-m² liike- ja toimitaloa. Kortteliin on suunnitella kolme kahdeksan kerroksista toimistorakennusta, joiden räystäskorkeus nousee +52,40 metriin. Lisäksi Megahertsin takana Suunnittelijankadun toisella puolella olevaan rakentamattomaan toimistorakennusten kortteliin saa rakentaa kaksi toimistorakennusta. Korttelissa on rakennusoikeutta 22 000 k-m².

Kilpailijat voivat myös esittää ideoita kilpailualueen liittämistä laajempaan kokonaisuuteen Itäväylän yli. Kilpailualueelle sijoittuva rakentaminen ja Itäväylän ja Linnanrakentajantien liikennejärjestelyt tuli kuitenkin voida toteuttaa näistä ideoista riippumatta.

2.3.7

Liikenne

Kilpailuehdotus oli voitava toteuttaa nykyisessä katuverkossa ja sen oli lisäksi oltava sovitettavissa jokaiseen kolmeen edellä esitettyyn Itäväylän ja Linnanrakentajantien liittymän vaihtoehtoiseen suunnitelmaan. Liikenne- ja jalankulkuvirtojen tuli olla luontevaa ja helppokulkuista eri toimintojen välillä.

Taksiasema sijaitsee nykyisin Hiihtäjätien eteläreunassa. Taksista oli oltava sujuvat yhteydet busseihin ja metroon.

2.3.8

Pysäköinti

Henkilöautojen liityntäpysäköinnille on tällä hetkellä varattu kauppakeskus Hertan tontilla 150 autopaikkaa, jotka sijaitsevat pihakannen alla. Paikat ovat iltaisin ja viikonloppuisin myös kauppakeskuksen käytössä.

Liityntäpysäköintipaikat ovat päivisin täynnä. Kilpailuehdotuksessa metroasemalle tuli varata henkilöautojen liityntäpysäköinnille 300 autopaikkaa.

Liityntäpysäköintipaikoilta tuli olla säältä suojattu, nopea ja hyvin opastettu yhteys metroon. Pysäköintipaikat voivat olla nykyiseen tapaan osittaisessa päällekkäiskäytössä liikkeitten kanssa. Liityntäautopaikkojen suunnittelussa oli otettava huomioon, että Hertan tontilla olevista maanalaisista autopaikoista voidaan rakentaa yhteys Hiihtäjätien ali vanhan ostoskeskuksen tontille alempaan kellariin mahdollisesti rakennettavaan liityntäpysäköintilaitokseen.

Liiketilöiden pysäköintipaikkojen tarve oli noin 1 ap/25 k-m². Autopaikkoja oli oltava kuitenkin vähintään asemakaavan edellyttämä 1 ap/60 k-m². Ainoastaan liiketilöiden omassa käytössä oli oltava vähintään 200 autopaikkaa. Vapaat liityntäpysäköintipaikat ovat lisäksi kaupan käytävissä.

Toimistotilöiden pysäköintipaikkatarve oli n. 1 ap/50 k-m². Asemakaavan edellyttämä vähimmäismäärä oli 1 ap/75 k-m². Työpaikkojen autopaikoista puolet voi olla yhteiskäytössä liiketilöiden kanssa.

Asuintilöiden autopaikkojen vähimmäismäärä oli 1 ap/100 k-m².

Katujen alle voi sijoittaa autopaikkoja.

Polkupyöräliitynnälle on metroaseman sisäänkäyntien läheisyydessä varattu tällä hetkellä 215 telinepaikkaa, joista 175 on katoksellisia. Pyörätelineistä on pyöräilykautenaikin käytössä alle puolet. Polkupyöräliitynnälle oli ehdotuksessa varattava 215 runkolukituksen mahdollistavaa, katettua pyörätelinepaikkaa. Näistä 5 – 10 % on muutettavissa lukituksen mahdollistaviksi kaappipaikoiksi. Pyörätelineiden tulisi jakautua metroaseman eri lähestymissuunnille.

2.3.9

Maaperä ja yhdyskuntatekninen huolto

Suunnittelualueen maaperä on suurimmaksi osaksi kitkamaa-alueita, jossa maakerroksen paksuus tiiviin kerroksen yläpuolella on yli metrin, paikoitellen alueella esiintyy kallioista aluetta, jossa maakerroksen paksuus on 0 - 1 metriä.

Kauppakeskus Hertan tontilla on Saunalahteen laskeva sadevesitunneli, jonka katto on tasossa noin +4,00 – +4,20 m. Lisäksi kilpailualueella sijaitsee muita tärkeitä teknisen huollon verkoston osia.

110 kV:n sähkölinjan pilari joudutaan siirtämään Itäväylän ja Linnanrakentajan tien liittymän rakentamisen tieltä Itäväylältä bussiterminaali-alueelle. Tarvittava johtokuva on 30 m leveä. Johtokujan sisäpuolella ei saa olla kiinteitä lämmitettäviä rakennuksia.

2.4

Kilpailuehdotusten arvosteluperusteet

Ehdotusten arvioinnissa kiinnitettiin huomiota arkkitehtonisten, toiminnallisten, taloudellisten ja teknisten vaatimusten luontevaan ja tasapainoiseen ratkaisuun. Arvosteluperusteet olivat:

- alueen kokonaisratkaisu ja suhde ympäristöön ja kokonaisuuteen
- ehdotuksen arkkitehtoninen ja kaupunkikuvallinen laatu
- alueen omaleimaisuus ja merkitys osana Herttoniemen keskusta
- metroaseman, bussiterminaalien sekä liike- ja toimitilojen sovittaminen toimivaksi yhtenäiseksi kokonaisuudeksi
- bussiterminaalien liikenteen toimivuus ja matkustajien yhteydet bussien ja metron välillä
- alueen ajoneuvoliikenteen ja pysäköinnin toimivuus
- alueen jalankulkuyhteyksien toimivuus metron, busseihin ja kauppakeskukseen
- ehdotuksen toteutettavuus ja kustannukset
- ratkaisun kehittämiskelpoisuus toteuttamiskelpoiseksi asemakaavaksi

Kokonaisratkaisun ansioita pidettiin tärkeämpinä kuin yksityiskohtien virheettömyyttä.

3.

ARVOSTELU

3.1

Yleisarvostelu

Kilpailuun jätettiin määräaikaan mennessä viisi ehdotusta. Kaikki kilpailuehdotukset olivat kilpailuohjelman vaatimuksien mukaisia, lukuun ottamatta nimimerkkiä "Piko", joka oli ohjelmasta poiketen esittänyt vain yhden julkisivun. Palkintolautakunta piti poikkeamista kilpailuohjelmasta vähäisenä eikä katsonut sen johtavan ehdotuksen sulkemiseen kilpailun ulkopuolelle, koska useista mallinnuskuvista pystyi hahmottamaan ehdotuksen julkisivut riittävän hyvin.

Kilpailutehtävä osoittautui haasteelliseksi. Ideakilpailu, jossa on tiukat liikenteelliset reunaehdot, sekä osittain tarkka tilaohjelma, on ollut vaikea lähtökohta niin tekijöille kuin ehdotusten arvioinnin osalta palkintolautakunnalle. Olemassa oleviin lähtökohtiin on ideakilpailun myötä suhtauduttu turhankin välinpitämättömästi, mm. pyydetyn K-Supermarket Hertan laajennuksen sijaan on useammassa ehdotuksessa esitetty koko nykyisen Hertan purkamista.

Ehdotuksissa liike-, toimisto- ja asuntorakentamisen laajuudet jakaantuvat seuraavasti: **Synapsi 1** 45.600 m², **Synapsi 2** 63.000m², **Hem** 50.500 m², **Jäkälä** 38.800 m² sekä **Piko** keveimpänä, n. 29.450 m². Vertailussa ei ole mukana terminaali- metro- ja pysäköintitiloja. Piko lukuun ottamatta tekijät ovat sijoittaneet alueelle liike- ja toimitilojen sekä terminaalin lisäksi myös jonkin verran asumista.

3.1.1

Kaupunkikuva

Synapsi 2 sekä **Jäkälä** perustuvat kaupunkikuvallisesti samanhenkiseen suurimittakaavaiseen ja helposti hahmottuvaan kaupunkikeskukseen. Rakennusmassat nousevat maantasoon rakennetulta podestilta, ja muodostavat vapaamuotoisten kappaleiden komposition ylemmiltä kerroksiltaan. Ehdotusten suurimittakaavaisuus muodostaa helposti identifioituvan hahmon Itäväylää kulkeville. Toteutuksen ajoittuminen erittäin pitkälle aikajänteelle tuottaa helposti kuitenkin torsomaista kaupunkikuvaa, joka pitäisi ottaa huomioon vaiheittaista toteutusta suunniteltaessa. Synapsi 2:n maanalainen bussiterminaali vapauttaa maantasoon täysin liiketiloille, ja olisi omiaan luomaan näin todellisen urbaanin kaupunkikeskuksen Herttoniemen alueelle.

Synapsi 1 on lähtenyt katutason laajasta kattamisesta ja rakentamisesta. Ehdotuksessa kaupunkikuva pirstoutuu kuitenkin pienempiin yksiköihin. Hiihtomäentien eri puolet muodostavat selvästi itsenäistä vaihtelevaa kaupunkitilaa, joka tekee myös vaihteellisuuden helpommin toteutuvaksi. Maamerkiksi nousee Hiihtomäentien länsipuolelle sijoitettu torniaihe, joka yhdessä Megahertsin laajennusten kanssa muodostaa porttiaiheen Itäväylää kuljettaessa.

Piko on ehdotuksista kevein, ja muodostuu kolmen toisistaan irrallisen suurmassan letkeään sommitelmaan. Herttoniemen keskus ei muodostuisi yhdestä suurkorttelista, vaan jatkossakin erillisistä rakennuksista ja niiden välisistä katutiloista. Massoittelemittakaava erottaisi uudisrakentamisen vanhasta kaupunkirakenteesta ja muodostaisi Itäväylän suuntaan uuden erottuvan monumentaalihahmon.

Hem on analyysissään päätenyt korostamaan alueen koillisreunan viherkaistaa, ja muodostanut Herttoniemen uudesta keskuksesta eräänlaisen epärakennuksen. Kaikki uudisrakentaminen on piilotettu suurmaisemaan istutetun keinotekoisien viherharjanteen sisään. Herttoniemen uusi keskusta pyrkisi häviämään osaksi orgaanista vihermaisemaa, joka muodostaisi kontrastin Itäväylän eteläpuoliselle rakennetulle kaupunkitilalle.

3.1.2

Liikenne

Synapsi 1 voidaan toteuttaa nykyisessä katuverkossa ja se on sovitettavissa kaikkiin kolmeen Itäväylän ja Linnanrakentajantien vaihtoehtoiseen yleissuunnitelmaan.

Metrokorttelin huoltotilat on merkitty tila pysäköintilaitoksen itäosaan, jolloin huoltoliikenne on ohjattava katutasolla terminaali-alueelle. Metrokorttelin itälaidassa olevan pysäköintilaitoksen ramppiyhteyksiä on tarkistettava.

Saapuvien laitureiden sijoittaminen Hiihtomäentielle samaan katutilaan muun ajoneuvoliikenteen kanssa edellyttää, että kadulla ei ole lähtölai-

tureita ja että kevyen liikenteen yhteydet kadulla suunnitellaan turvallisiksi. Jalankulkuyhteydet eri alueiden välillä ovat toimivat.

Saatto- ja taksiliikenne ovat kortteleiden välissä Hiihtomäentiellä. Kevyen liikenteen silta on yhteytenä suunnittelualueelta Herttoniemenrantaan. Puistokansi ei ole liikenteellisesti tarkoituksenmukainen ratkaisu, koska Itäväylän rinnakkaiskaduille ei tulisi osoittaa jalankulun ylitystarvetta Linnanrakentajantien ja Suunnittelijankadun liittymien välille. Polkupyöräpaikkoja on riittävästi 220, joista 145 on katoksellista.

Synapsi 2:a ei voida toteuttaa nykyisessä katuverkossa eikä sitä voida sovittaa valittuun Itäväylän ja Linnanrakentajantien yleissuunnitelmaan VE C johtuen suunnitelmassa esitetyistä terminaali- ja huoltoliikenteen ratkaisuista.

Synapsi 2 tulisi rakentaa lisäksi samanaikaisesti Itäväylän ja Linnanrakentajantien liittymän liikennejärjestelyjen kanssa, koska terminaali ja huoltotilat sijaitsevat liittymän katurakenteiden alla. Linnanrakentajantiellä oleva terminaaliin johtava ramppi sijaitsee liian lähellä Laivalahdenkadun liittymää ja lyhentää näin ollen ryhmittymiskaistojen pituutta. Länsi-Herttoniemen bussilinja joutuu ajamaan Suunnittelijankadun ja Laivalahdenkadun kautta terminaali-alueen ramppiin.

Synapsi 2:ssa ei ole ajoneuvoliikenteen yhteyttä Linnanrakentajantieltä Itäväylälle länteen. Tämä pääkatujen välinen yhteys on tärkeä katuverkon toimivuuden vuoksi. Synapsi 2:sta puuttuu lisäksi Itäväylän rinnakkaiskadut Linnanrakentajantien ja Suunnittelijankadun siltojen väliltä, jolloin liikenne lisääntyy kortteleiden sisäisillä kaduilla.

Taksi- ja saattoliikenne on sijoitettu Hiihtäjätien etelälaitaan. Polkupyöräpaikkojen lukumäärää ei ole kerrottu. Hiihtomäentien ja Suunnittelijankadun liittymä on osittain puiston puolella. Jalankulkuyhteydet ovat hyvät pysäköintilaitoksen, metronaseman laituritason ja bussiterminaalin välillä. Ratkaisussa on saatu jalankulkuyhteys myös Itäväylän itäpuolelle.

Hem voidaan toteuttaa nykyisessä katuverkossa ja se on sovitettavissa kaikkiin kolmeen Itäväylän ja Linnanrakentajantien vaihtoehtoiseen yleissuunnitelmaan.

Taksiasema on Hiihtäjätien varrella. Saattoliikenne on osoitettu Hiihtomäentien varteen metrokorttelin pohjoispuolelle. Huoltoliikenteen tilantarve pysäköintitasolla lienee alimitoitettu metrokorttelin kohdalla. Polkupyöräpaikkojen lukumäärää ei ole kerrottu.

Länsi-Herttoniemestä tulevaa bussilinjaa ei ole huomioitu terminaali-alueella.

Jäkälä voidaan toteuttaa nykyisessä katuverkossa ja se on sovitettavissa kaikkiin kolmeen Itäväylän ja Linnanrakentajantien vaihtoehtoiseen yleissuunnitelmaan.

Saattoliikenne on osoitettu Hiihtomäentien varteen kortteleiden väliin. Polkupyöräpaikkojen lukumäärää ei ole ilmoitettu. Metrokorttelin huol-

toyhteyksiä ei ole osoitettu suunnitelmassa. Jalankulkuyhteydet eri alueiden välillä ovat toimivat.

Pysäköintilaitokseen johtava ramppi sijaitsee katutilan suhteen hyvässä paikassa.

Bussiliikenteen ohjaaminen etelästä Suunnittelijankadun kautta vähentää liikennemääriä metrokorttelin etelä- ja länsipuolella ja parantaa kevyen liikenteen olosuhteita mutta pidentää bussien ajomatkoja ja mahdollistaa vain kaksi hyväksyttävää tulolaituria.

Piko voidaan toteuttaa nykyisessä katuverkossa ja se on sovitettavissa kaikkiin kolmeen Itäväylän ja Linnanrakentajantien vaihtoehtoiseen yleissuunnitelmaan.

Saattoliikenne on osoitettu Hiihtomäentien varteen kortteleiden väliin. Polkupyöräpaikkojen lukumäärää ei ole ilmoitettu. Jalankulkuyhteydet eri alueiden välillä ovat toimivat.

Pysäköintilaitokseen johtavat rampit sijaitsevat katutilan suhteen hyvässä paikassa. Läntisen korttelin huolto- ja pysäköintiliikenteen rampipijärjestelyt eivät ole selkeitä ja joustavia. Pysäköintilaitoksesta ulos kadulle johtava ramppi metrokorttelin kohdalla on liian jyrkkä. Suunnittelijankadun ja Hiihtomäentien liittymäalue terminaaliliittymä mukaan lukien ei ole selkeä.

3.1.3 Metroasema

Synapsi 1:ssä aseman odotustila muodostaa yhtenäisen suojaisen sisäkadun aina K-Supermarket Hertalle asti. Sisäkadulta on hyvät kulkuyhteydet ja näkymät bussilaiturille. Sisäkadun varteen sijoitetut liiketilat lisäävät palveluntarjontaa. Odotustila muodostuu avaraksi ja tilan viihtyisyyttä lisää päivänvalo, joka pääsee rakennusten välistä sekä katon kautta aina laituritasolle asti. HKL:n tilat valvomotiloineen sijaitsevat järkevästi omassa rakennuksessa irti muusta rakennusmassasta. Aseman yhteyteen esitetty muu rakentaminen voidaan toteuttaa vaiheittain ja luontevasti tarpeen mukaan joko liike- ja toimistotiloina tai asuintoina.

Synapsi 2:ssa aseman odotus- ja sisään tulotilat jakautuvat pääosin kahdelle eri tasolle, maanalaisen bussiterminaalin tasolle ja katutasolle. Maanalainen bussiterminaali vie matkustajat odotustilaan maan alle. Joukkoliikenteen matkustajien kulkuyhteydet maantasolta, laituritasolle ja bussiterminaaliin ovat lyhyet ja sujuvat. Sujuvuutta lisää sisäänkäynti Itäväylän toisella puolella, Megahertsin puolella. Ehdotuksessa ei ole kuitenkin tasoerosta johtuen niin selkeää ja houkuttelevaa reittiä bussimatkustajien odotustilan ja K-Supermarket Hertan välillä. HKL:n valvomotilat on esitetty maan alle, joihin ei saada päivänvaloa. Lisäksi tilojen ja kulkuyhteyksien rakentaminen on riippuvainen muusta rakentamisesta ja sen vaiheistaminen on haastavaa normaalista metroluonteesta ja Itäväylän rakentamisesta johtuen.

Hemissä ei ole selkeää omaa asemarakennusta. Ehdotus on yksi iso kokonaisuus, joka kätkee sisälleen kaikki tilat monimuotoisina. Katutasolla olevat bussiterminaalin tilat jäävät niukoiksi. Bussia odottava matkustaja joutuu etsimään palvelut muualta rakennuksesta. Näin mahdol-

linen näköyhteys tulevaan tai lähtevään bussiin katkeaa. Kulkuyhteydet metrosta, kauppakeskukseen ja toimistoihin ovat hyvät ja selkeät, myös eri kerrosten kautta. HKL:n tilat kuuluvat ehdotuksen yhteen ja samaan rakennusmassaan, jonka vaiheittainen toteuttaminen on vaikeaa.

Jäkälässä aseman odotustila on monimuotoinen ja avara. Kulkuyhteydet ovat suojaiset, sujuvat ja monipuoliset. Katutasolla näköyhteys bussilaitureiden ja kaupallisten palvelujen välillä on hyvä. HKL:n valvomotilat on sijoitettu rakennusmassan sisälle omaan kerrokseen. Rakentamisen vaiheistuksella on tärkeä merkitys koko rakennusmassan kannalta.

Pikossa asemarakennus oma itsenäinen rakennusmassa, jossa sijaitsee vain HKL:n tarvitsemat tilat valvomoiheen. Rakennuksen yhteyteen ei ole, muista ehdotuksista poiketen, esitetty muuta palvelua, liike- tai toimistotilaa. Odotustiloissa liiketilojen määrä on niukka. Kulkuyhteydet bussiterminalista laituritasolle on riittävät. Sen sijaan kulkuyhteys metroaseman ja K-Supermarket Hertan välillä on pitkä ja hankala. Rakentamisen toteutus on varsin riippumaton ja itsenäinen muusta rakentamisesta.

3.1.4

Bussiterminaali

Synapsi 1:ssä tulo- ja lähtölaitureiden määrä on riittävä. Osa tulolaitureista on sijoitettu Hiihtomäentien varteen katualueen välittömään läheisyyteen. Pikapysäköintipaikkojen määrä ja toimivuus on hyvä. Terminaali on kokonaan katettu.

Synapsi 2 on ainoana esittänyt ratkaisun, jossa bussiterminaali rakennetaan kokonaan maan alle. Terminaalin rakentaminen Itäväylän alle on haasteellinen ja rakentaminen sitoutuu yhteen Itäväylän muutostöiden kanssa. Bussiterminaalissa on esitetty riittävä määrä tulolaitureita ja pikapysäköintipaikkoja. Ajojärjestelyt ovat toimivat. Mutta erillisten tulolaitureiden puuttuminen koetaan hankalaksi liikennöinnin kannalta. Terminaali on kokonaan katettu ja maan alla.

Hemissä tulo- ja lähtölaitureiden määrä on riittävä. Pikapysäköintipaikkoihin ajo ja niiden toimivuus bussiliikenteessä koetaan hankalaksi. Terminaali on vain osittain katettu.

Jäkälässä lähtölaitureiden määrä on riittävä. Tulolaitureiden määrä ja sijoittelu koetaan puutteelliseksi. Lisäksi suoraan ajo tulolaitureista jokaiseen pikapysäköintipaikkaan on hankala. Terminaali on kokonaan katettu.

Pikossa tulo- ja lähtölaitureiden määrä on riittävä. Pikapysäköintipaikkoihin ajo ja niiden toimivuus bussiliikenteessä koetaan hankalaksi. Terminaali on osittain katettu.

3.1.5

Liityntäpysäköinnin ratkaisut

Kaikissa ehdotuksissa on laajennettu nykyisiä pysäköintitiloja Hiihtomäentien alle. Pysäköintiä on sijoitettu kahteen tai kolmeen kerrokseen. Ajoyhteydet vaihtelevat esityksissä, mutta niillä ei ole HKL:n kan-

nalta suurta merkitystä. Liityntäpysäköinnin määrä kaikissa ehdotuksissa on riittävä.

3.1.6

Liike- ja toimistotilat

Synapsi 1 on muodostanut Hiihtomäentien koillispuolelle selkeän business-park henkisen toimistokeskittymän, jonka pohjakerroksessa metroterminaalin yhteydessä on myös liiketilaa. Rakennusten perusmitoitus on selkeä, rungot mahdollistavat muuntojoustavan tilankäytön. Vaiheittain toteutettavuus on terminaalin päälle hankalaa. Metrotoimiston tilat on osoitettu toimivasti erilliseen rakennukseen. Vaiheittain toteutettavuus vaatii jatkokehittelyä.

Hertan laajennus on luontevasti rakennettu nykyisen Hertan länsipuolelle toiminnallisesti selkeänä rakennuksena. Laajentumista on osoitettu myös Itäväylän suuntaan toiseen kerrokseen. Ehdotuksen maamerkinä toimii aukion varteen sijoitettu hotellitorni, joka mitoitukseltaan kehiteltynä voisi toimia myös toimistona.

Synapsi 2 maanalainen bussiterminaaliratkaisu on mahdollistanut laajamittaisen selkeän kauppakeskuksen rakentumisen metron laiturialueen maanpäälliselle osuudelle. Liiketilojen vaiheittain toteutettavuus on uskottavasti rakennettavissa ja tulevaisuuden tarpeisiin helposti säätävä. Yhteydet metron ja bussien välille ovat toimivat, ja ainoana ehdotuksena myös Megahertsin suunnalta helposti saavutettavissa. Liiketilamäärä kasvaa alueen kannalta suhteettomankin suureksi.

Hiihtomäentien lounaispuolelle sijoitettu dominantti on hyvä, hotellitorni voisi tarvittaessa toimia mitoitukseltaan myös toimistotilana. Hertan laajennus on osoitettu toimivasti nykyisen rakennuksen länsipuolelle.

Hem on sijoittanut liike- ja toimistotilat osaksi yhtä suurta megarakennetta. Nykyinen Hertta on purettu ja supermarket on esitetty integroituvaksi orgaanisen massan luoteisnurkkaan. Liiketilat on sijoitettu osittain kolmeen maanpäälliseen kerrokseen. Toimistoille on varattu tekomaan 3-6 kerros. Tiloja ei voida toteuttaa vaiheittain ja niiden markkinointi ja näkyvyys olisi heikko. Kokonaisuus toteutettavuuden kannalta on heikko.

Jäkälä on muodostanut maantasoon mittavan katetun podestin, johon liiketilat sijoittuvat kahteen kerrokseen osaksi metron terminaalia. Maantasoinen massiiviset tiiliholvit muodostaisivat jalustaosan rakenteen, jonka varaan yläpuoliset perinteisesti mitoitettut ja vaiheittain toteutettavat toimistot perustettaisiin. Hertan laajennus on osoitettu länsireunustalle monimuotoisesti polveillen. Linnanrakentajanaukioksi nimetyn alueen lounaispuolelle on esitetty hotelli / asuinrakennus.

Piko on eriyttänyt uudisrakentamisen toiminnot, ja sijoittanut kilpailualueen lounaisosaan toimisto / liiketilamassan. Rakennuksen esitetyt runkomitat ovat toimistokäyttöön epäkäytännölliset. Nykyinen Hertta on purettu ja supermarketille on esitetty uudet tilat toimistorakennuksen katutasosta. Hiihtomäentien varteen nykyisen Hertan paikalle on esitetty uusi plektran muotoinen hotelli, jonka maantaso on varattu liiketiloille. Kolmeen erilliseen rakennusmassaan perustuva kompositio olisi vaiheittain toteutettavissa, ja toiminnot helposti hallinnoitavissa.

3.1.7

Asuminen

Synapsi 1 on sijoittanut uudet asumisen toiminnot täydentämään Hertan korttelin pohjoista reunaa. Etelään suuntaava piha rajautuu Herttaan, jonka katolle on osoitettu myös uusi kattopuutarha. Ehdotuksessa on myös maininta metrokorttelin massojen toimimisesta mahdollisesti erityisasumiseen soveltuvina, jota ei ole kuitenkaan tarkemmin esitetty.

Synapsi 2 asumisen osuus on varsin vähäinen, ja rajoittuu Hertan luoteisnurkkaan sijoitettuun opiskelija-asuntolaan, jonka etelä-kaakkoon avautuva piha on erotettu supermarketista.

Hem on sijoittanut vähäisessä määrin asumista kauppakeskuksen ylimpään kerrokseen. Pihat on sijoitettu vesikatolle.

Jäkälä on osoittanut Linnanrakentajanaukioksi nimetyn alueen lounaispuolelle rakennusmassan, johon on sijoitettu hotelli / palveluasuntoja. Näiden piha-alueet rajautuvat nykyisen Hertan katolle esitettyyn kattopuutarhaan, joka aukeaa etelälounaaseen, mutta myös suoraan Itäväylälle.

Piko ei esittänyt lainkaan asumista.

3.2

Ehdotuskohtainen arvostelu

3.2.1

Ehdotus nro 1 "Synapsi 1"

Synapsi 1 on muodostanut ehdotuksessaan mittakaavallisesti vaihtelevaa, osittain Herttoniemen vanhaa kaupunkirakennetta täydentävää uudisrakentamista. Dominantiksi on otettu Hiihtäjän aukion korkea hotellimassa, joka muodostaa näkyvän porttiaiheen Megahertsin kanssa Itäväylälle, joka identifioi tulevan kaupunginosakeskuksen sekä asukkaille että ohikulkijoille.

Ehdotuksessa on luotu Hiihtäjäntielle vaihtelevaa ja julkisivuiltaan miellyttävää katutilaa aukioineen. Hiihtäjän aukiolta on hyvät yhteydet Herttaan, kauppagalleriaan sekä metroon. Esitetty Hertan laajennus länteen ja toiseen kerrokseen Itäväylän varteen on onnistunut hyvin. Korotusosa parantaa näkyvyyttä sekä Supermarketin arkkitehtuuria Itäväylän suuntaan. Metrohallin yhteyteen on esitetty luontevasti erikoista pienliiketilaa, joka palvelisi tulevaisuudessa lisääntyvää asiakasvirtaa.

Gallerian varteen esitettyihin toimistorakennuksiin voisi tulevaisuudessa kuvitella myös sijoittuvan muita kaupungin julkisia palveluita kuten kirjaston, työväenopiston tai terveysaseman tiloja. Monipuolisia palveluita tarjoava galleria lisäisi asukkaiden yhteisöllisyyttä ja toimisi toivotunlaisessa aktiivisessa roolissa koko kaupunginosaa yhdistävänä keskuksena. Tilat ovat avaria, valoisia ja asiakkaille helposti orientoituvia, joka on omiaan lisäämään käyttäjien luottamusta ja turvallisuuden tunnetta.

Asuinrakennusten sijoittaminen Hiihtäjätien ja Hiihtäjänkujan varteen tukee olevia asuinrakennuksia, ja muodostaa mittakaavaltaan vanhaa kaupunkirakennetta täydentävää korttelirakentamista. Hertta suojaa etelään avautuvaa pihaa Itäväylän liikenteeltä. Esitetty kattopuutarha on rakenteellisesti vaikeasti toteutettavissa.

Toimistokortteleiden osuus metrokorttelissa on jäänyt mekaaniseksi ja irralliseksi. Identiteetiltään business-park tyyppinen toimistomassa on turhan anonyymi olevaan paikkaan. Huollon ratkaisut ovat jääneet toimistokortteleiden osuudelta vajaaksi. Vaiheittain toteutettavuus on metrorterminaalin kannalta hankalaa, mutta olisi mahdollista jatkosuunnittelussa huomioida jako vähintään kahteen toteutusvaiheeseen. Metron toimintojen sijoittaminen erilliseen omaan rakennukseen nähtiin positiivisena. Valvomo toimii ympärivuorokautisesti, ja sen sijoitusta pohdittiin myös gallerian yhteyteen erillistiloihin. Ajatus erityisasumisen sijoittumisesta Hiihtomäentien varteen on mielenkiintoinen, mutta vaatisi jatkoselvitystä. Hissiliikenne toimistotiloihin ja bussiterminaalin maantason osalle vaatii jatkokehittelyä. Johtokujaa ei ole esitetty suunnitelmissa, ja sen huomioiminen tulee vaikuttamaan toimistokorttelin massoitteeluun.

Esitetty Itäväylän kattaminen viherkannella on teoreettinen, eikä ole myöskään kevyen liikenteen yhteyksien kannalta liikenteellisesti toivottavaa. Sen sijaan aikaisemmin jo hylätyn kevyen liikenteen sillan rakentaminen on suunnitelmien puitteissa mahdollista. Hiihtäjän aukion jatkeena se tukisi hyvin Gallerian keskusaukiota ja Herttaa.

Pysäköintiratkaisu Hiihtäjätien alla periaatetasolla toimiva, vinopysäköinnillä saavutettaisiin parempi tehokkuus, ja lisää tilaa olevien asuinrakennusten ulkoseinälinjoille. Ajouramppi halliin ei esitetynlaisena toimi Suunnittelijankadun ja Hiihtomäentien risteyksessä. Jalankulkuyhteydet pysäköintitasoilta suoraan katualueelle sekä galleriaan ovat toimivat.

Ehdotuksessa on kehityspotentiaalia, kaavan jatkotyöstöä ajatellen.

3.2.2

Ehdotus nro 2 "Synapsi 2"

Synapsi 2 on lähtenyt megamittakaavaisesta ajatuksesta, jossa koko bussiterminaali sijoitetaan Kamppi-tyylisesti maanalaisiin tiloihin. Esitys on tältä osin huolella tutkittu, ja vapauttaisi tulevaisuuden Herttoniemen keskusta-alueen maankäytön. Terminaalin laiturimäärät ovat kuitenkin jääneet riittämättömiksi, ja erilliset tulolaiturit puuttuvat.

Liikenteellisesti metron ja bussiterminaalin yhteydet saataisiin jouhevasti liittymään myös Itäväylän eteläpuolelle osaksi Megahertsiä. Idea on rohkea, suurisuuntainen ja kauas tulevaisuuteen tähtäävä. Vaiheittain toteutettavuus myöhemmiltä osin on maanpäällisiltä osin uskottava, mutta vaatisi mittavan ensimmäisen vaiheen investoinnin, joka tuntuu Herttoniemeä ajatellen ylimitoitetulta. Ehdotuksen toteuttaminen ei myöskään ole mahdollista valitun liikennesuunnitelman pohjalta. Maanalaiset terminaalit eivät tunnelmaltaan ole omiaan lisäämään asukkaiden turvallisuuden tunnetta.

Esitetty maanpäällisten vapaamuotoisten rakennusmassojen kompositio on arkkitehtonisesti mielenkiintoinen ja loisi vaikuttavia kaupunkitiloja. Maantason osalla koko katutason julkisivu on laaja ja erityisesti Itäväylän suuntaan jäsentymätön. Hiihtomäentien osuudelle esitetty pysäköintikannen päälle rakennettava urbaani kaupunkipuisto rauhoittaisi ympäröiviä asuinrakennuksia, mutta jää tilallisesti jalankulkijoille turhankin väljäksi.

Metrotoimiston tilat on ohjelman vastaisesti sijoitettu maan alle. Muuten esitetyt toimitilat ovat rungoiltaan ja kooltaan toimivia. Metroterminaalin päälle rakennettavien toimistojen vertikaaliyhteydet muuntojouston ja jaettavuuden kannalta eivät ole optimaalisia. Hertan yläpuolelle rakennettava toimistomassa edellyttäisi Supermarketin nykyisiin rakenteisiin mittavia muutoksia, joita olisi vaikea toteuttaa ilman asiakastoiminnan keskeytymistä. Ehdotettu hotelli toimisi toimistonakin, dominanttina korkea rakennus Hiihtomäentien yhteydessä tuntuu luontevalta. Hertalle esitetty laajennus on pääosin toimiva, tosin esitetty asuinrakennus hankaloittaa tilan luoteisnurkan käytettävyyttä. Muuten kauppagallerian liiketilat ovat luontevia ja kooltaan joustavia. Mittakaavallisesti ehdotus on paikoin vanhaan rakenteeseen nähden piittaamaton ja ylisuuri.

Ehdotuksessa olisi kehityspotentiaalia, mutta ehdotuksen lähtökohdat perustuvat maanalaiseen bussiterminaaliin, jota Herttoniemen kehittämisen kannalta pidettiin ylimitoitettuna.

3.2.3

Ehdotus nro 3 "Hem"

Hem on lähtenyt muista poikkeavasti esittämään orgaanista megamasaa, jonka sisään on kätkeyty koko uusi Herttoniemen keskus. Esitetty analyysi on kiinnostava, mutta johtopäätökset keinotekoisien viherharjanteen luomisesta tuntuvat paikkaan sopimattomilta. Rakennettu vihermäki on kuviteltu vastapainoksi Itäväylän eteläpuoliselle rakennetulle kaupunkitilalle. Tekijä on selostuksessaan vedonnut myös ekologisiin perusteisiin. Käytännössä ekologia jää tämäntyyppisissä ehdotuksissa imagon ja lisättyjen tuuliroottoreiden varaan, toteutuksen osalle perusteluja on vaikea ekologiasta löytää. Toimivan K-supermarketin purkaminen ja uudelleen rakentaminen liiketoiminnan kannalta vaikeammin käytettävissä oleviin joustamattomiin tiloihin ei edistä ekologista rakentamista. Liiketilän määrä on ehdotuksessa suuri, ja sijoittuu osittain kolmeen maanpäälliseen kerrokseen, jota ei voida pitää liikennevirtojen kannalta toimivana ratkaisuna. Terminaalin osalle ei kuitenkaan maantason ole esitetty kuin kioski ja lippumyymälä yleisön palveluun. Hertta on purettu, ja tilalle on katutasoon esitetty Marketin toiminnan kannalta hankalasti käytettävää sekä huollettavaa liiketilaa.

Metrotoimiston tilat eivät toimi itsenäisesti, vaan sekoittuvat muuhun liiketilaan. Bussiterminaalin tilat jäävät osin kattamattomiksi. Viherharjanteen sisälle piiloutuva kauppakeskus on omaleimainen, mutta tuntuu keinotekoiselta, ja vaikeasti ymmärrettävältä perusratkaisulta, jolla ei myöskään tunnu ole luontevaa suhdetta olevaan Herttoniemeeseen. Ehdotuksen viherjulkisivut ovat rakenteellisesti hankalia, ja runsasta ylläpitoa vaativia.

Yleisilmeeltä kauppakeskus on sulkeutunut ja sisäänpäin kääntynyt, eikä ole omiaan lisäämään ympäröivien katualueiden viihtyisyyttä tai tur-

vallisuutta. Luonnonvalon määrä vihermuurien takana jää vähäiseksi. Kaupunkikeskuksena esitetty rakennus ei erityisesti pyri luomaan mahdollisuuksia avoimeen ja turvalliseen kansalaisvuorovaikutukseen. Hanketta ei voida toteuttaa vaiheittain, ja toimintojen täydellinen sekoittuminen ei luo pohjaa toteutukselle.

Omintakeisen rohkean ehdotuksen vahvuutena on perusidea, jonka puitteissa ei kuitenkaan ole nähty mahdollisuuksia jatkokehittelylle.

3.2.4

Ehdotus nro 4 "Jäkälä"

Jäkälä on kaupunkikuvallisesti muodostanut uuden omaleimaisen ja Itäväylältä selkeästi hahmottuvan suurkorttelin, joka identifioituisi Herttoniemen uutena keskustana. Koko maantasoa hallitsevat suuret tiilirakenteiset holvikaaret, jotka luovat muistumia entisaikojen suurista asemahalleista. Katunäkymien kannalta koko alueelle levitettyä holviaihetta pidettiin liian yksitoikkoisena ja kaupunkikuvallisesti raskaana.

Toimistokorttelit on esitetty rakennettavaksi osittain kaksikerroksisen holvirakenteisen podestin päältä, joka vaatisi rakenteellisessa mielessä jatkoselvityksiä. Vaihtelevan miljöön luomista erikokoisista holvirakenteista saattaisi toteutusvaiheessa muodostua ongelmia ylempien kerrosten rakenteiden sekä bussilaitureiden liikennekaistojen osalle. Terminaalialueelle on esitetty yleisöä palvelevaa erikokoista liiketilaa ja yhteydet metron Hertan suuntaan ovat toimivia. Toisen kerroksen osalla liiketilat jäävät vaikeiden yhteyksien takia teoreettisiksi. Kyseiset liiketilat sekä metrotoimisto ovat myös matalia, ja jääneet julkisivuissa epämääräisen muotoillun kattokummun taakse. Hertan laajennus on esitetty pääosin Hiihtäjätien varteen, mutta on muodoltaan ja käytettävyydeltään vaikeaselkoinen, ja Itäväylän suuntaan epämääräisesti rajautuva.

Linnanrakentajanaukiota on korostettu kaupunkitilallisena keskusaukiona, jonka rajausta Hiihtomäentien puolelle sijoitettu ylikulkusilta korostaa. Silta sulkee tilan Herttoniemen suunnalta ja avautuu kohti Itäväylää, jota oudoksuttiin.

Hiihtomäen tien kaupunkimaisuutta on korostettu arkadilla, sekä esittämällä bussien tulolaiturit vain Suunnittelijankadun puoleiseen päähän, joka ei liikenteellisesti ole toimiva ratkaisu.

Esitetyt toimistotilojen rungot mahdollistavat monipuolisen muuntojoustavan toimistokäytön. Suurkorttelin vaiheittain toteutettavuus on kuitenkin vaikeaa, ja johtaa helposti pitkäaikaiseen torsomaiseen kaupunkikuvaan.

Ehdotuksessa on esitetty vain palveluasumista vaihtoehtona hotellitoiminnalle Linnanrakentajanaukion lounaispuolelle. Melu- ja saastehaittojen kannalta soveltuvuus asumiseen on huono. Hertan katolle esitetty viherpiha on rakenteellisesti hankala toteuttaa ja jää teoreettiseksi. Ehdotuksen jatkokehittäminen on hankalaa, koska perusidea nojaa vahvasti holvikaariaiheeseen, jota kuitenkin pidettiin kaupunkikuvallisesti arveluttavana.

3.2.5

Ehdotus nro 5 "Piko"

Piko on lähtenyt kolmen veistoksellisen suurmassan kompositiosta, jossa toisistaan irralliset rakennukset pitävät sisällään eriytettyjä toimintoja. Ehdotus on kevyen oloinen, ja massoiltaan ja muodonannoiltaan letkeän piristävä. Tarkempi tarkastelu osoittaa kuitenkin ehdotuksen omaavan myös vakavia puutteita ja toiminnallisuuden osalta suoranaisia virheitä.

Esitys Hertan purkamisesta, ja Supermarketin siirtämisestä sijoiltaan mahdollisimman kauas metron ja bussin yhteyksistä on erikoinen ja perusteeton. Terminaalirakennus ei toivotulla tavalla toimisi alueen yhdistäjänä, ja sen palvelut jäävät esityksessä vaatimattomaksi. Hotellirakennuksen pohjakerroksen liiketilat toimisivat avoimina ja kutsuvina, ja muodostaisivat ympärilleen urbaania katuympäristöä. Parkkihallin ajoramppi sijoittuu kuitenkin häiritsevästi esitettyjen aukoiden kannalta. Esitetyt toimistorakennusten massat ovat runkomitoitukseltaan toimimattomia ja muuntojouston sekä jaettavuuksien kannalta mahdottomia toteuttaa. Metron tilat ovat itsenäisiä, ja mahdollista toteuttaa omassa aikataulussaan muusta rakenteesta irrallaan.

Esitetyt kerrosalan lisäykset ovat varsin vähäisiä, ja ehdotus olisi mahdollista toteuttaa lähestulkoon nykyisenkin kaavan puitteissa. Kolmen erillisen massan toteuttaminen vaiheittain on helposti organisoitavissa, ja myös toimintojen eriyttäminen tekisi toteuttamisesta ja hallinnoinnista yksinkertaisen. Kaupunkikuvallisesti ehdotus jää paljolti terminaalin katosaiheen varaan, jota ei kuitenkaan pidetty riittävänä luomaan uutta identiteettiä Herttoniemen alueelle. Myös terminaalin yhteyteen esitetyt palvelut ja liiketilat jäävät riittämättömiksi. Asumista ei ole esitetty.

Ehdotus on kehityskelpoinen ajatellen kolmen erillisen toiminnon ja rakennuksen sijoittamista alueelle. Jatkokehittely vaatisi kuitenkin selkeämpää kaupunkikuvallista dominanttia, ja kerrosalojen selvää lisäämistä. Myös toimintojen sijoittuminen pitäisi muuttaa, ja Hertan sekä terminaalin väliset yhteydet saada toimimaan. Muutokset olisivat laajoja, ja johtaisivat käytännössä kaikkien päätoimintojen uudelleensuunnitteluun, eikä ehdotusta siten voida pitää perusteltuna valintana jatkotyön pohjaksi.

4.

KILPAILUN TULOS

Palkintolautakunta ei sellaisenaan pidä mitään ehdotusta toimivana ja toteuttamiskelpoisena asemakaavan laatimisen pohjaksi. Yleisesti ehdotukset sisälsivät elementtejä, joiden toteuttamiskelpoisuus oli kyseenalaista, tai ratkaisuja, jotka olivat tehtävänannon kanssa ristiriitaisia.

Ehdotukset eivät myöskään sisällä sellaisia irrallisia osa-alueita, joiden perusteella olisi syytä jatkotoimeksiantoa jakaa useamman ehdotuksen tekijöille

Nimimerkin Synapsi 1 ehdotusta pidettiin kehityskelpoisimpana, koska se sisältää useita hyviä perusratkaisuja alueelle, ja sen kehittäminen voidaan tehdä esitetyn kilpailuehdotuksen pääpiirteitä jalostamalla.

4.1

Voittanut kilpailuehdotus

Palkintolautakunta esittää yksimielisesti voittajaksi ehdotusta nimimerkillä Synapsi 1.

4.2

Palkintolautakunnan suositus

Kokouksessaan 27.11.2008 palkintolautakunta päätti yksimielisesti ehdottaa voittanutta ehdotusta jatkosuunnittelun pohjaksi ja Herttoniemen metroaseman ja kauppakeskuksen asemakaavan laadintaan vaadittavien jatkosuunnitelmien toimeksiantoa annettavaksi ehdotuksen tekijöille.

5.

NIMIKUORTEN AVAAMINEN JA ARVOSTELUPÖYTÄKIRJAN VARMENNUS

Nimikuorten avaamisen jälkeen todettiin ehdotusten tekijät.

Ehdotus nro 1 "Synapsi 1" (voittanut ehdotus)

Tekijät: Jussi Murole, Daniel Bruun, arkkitehdit SAFA
Arkkitehtuuritoimisto B&M Oy

Työryhmä: Jussi Murole, arkkitehti SAFA
Daniel Bruun, arkkitehti SAFA

Matti Jääskö arkkit.yo
Juho Manka, arkkitehti SAFA
Tuomas Seppänen, arkkitehti SAFA
Teemu Seppänen, arkkit. yo
Grete Terho, arkkit.yo
Anna Sirola, arkkit.yo
J-P Lehtinen, arkkitehti SAFA

Liikennesuunnittelu: Pentti Murole, prof. MSc, WSP Finland
Jukka Syvälahti WSP Finland

3D mallinnus: Pekka Nurmi, Digital profile 3D images

Ehdotus nro 2 "Synapsi 2"

Tekijät: Asmo Jaaksi, arkkitehti SAFA
Timo Kiukkola, arkkitehti SAFA
Teemu Kurkela, arkkitehti SAFA
Samuli Miettinen, arkkitehti SAFA

Juha Mäki-Jyllilä, arkkitehti SAFA

Avustajat: Harri Lindberg, arkkitehti yo
Marko Pulli, arkkitehti SAFA
Johanna Raukko, arkkitehti SAFA

Liikennesuunnittelu: Risto Jounila DI, toimialajohtaja
WSP Finland Oy

Ehdotus nro 3 "Hem"

Tekijä: Pekka Helin, arkkitehti SAFA
Helin & Co, arkkitehdit

Työryhmä: Jutta Haarti-Katajainen, pääavustaja
Tarja Hildén
Antti Korkkula
Tommi Sassi
Aaro Hälikkä
Sini Vaheristo
Sanna Vesen
Marjo Vänskä-Nissilä
Satu Jaatinen
Sini Vehviläinen
Nikolai Rautio
Sayaka Eguchi
Li Wei
Teija Losoi
Lasu Aura
Hanna-Kaisa Taimisto

Maisemasuunnittelu:

Krista Muurinen, maisema-arkkitehti MARK
Pia Kuusiniemi, maisema-arkkitehti MARK
Emilia Weckman, maisema-arkkitehti MARK
LOCI maisema-arkkitehdit Oy

Liikennesuunnittelu:

Harri Haantio, insinööri
Jouni Ikäheimo, insinööri
Traffix Oy

Ehdotus nro 4 "Jäkälä"

Tekijät: Väinö Nikkilä, ark.yo
Jussi Palva, arkkitehti SAFA
Riina Palva, arkkitehti SAFA
Ilkka Salminen, arkkitehti SAFA

Avustajat: Antti Carlson, arkkitehti SAFA
Aapo Airas, ark.yo

Risto Wikberg

Liikennesuunnittelu:

Björn Silberberg, DI
WSP Finland Oy

Ehdotus nro 5 "Piko"

Tekijät: Pia Sopenen, Ilkka Svärd
Arkkitehtuuritoimisto Sopenen-Svärd Oy

Liikenneasiantuntija:

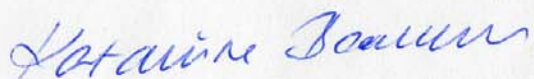
Petri Saarelainen
Ramboll Finland Oy

Helsingissä 5.12.2008



Annukka Lindroos

puheenjohtaja



Katariina Baarman



Seppo Hiltunen



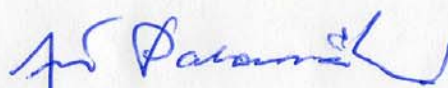
Timo Juolevi



Matti Lahdenranta



Sarlotta Narjus



Antti Palomäki



Kari Piimies



Juhani Tuuttila



Timo Karhu

sihteeri