Koivusaaren kansainvälinen ideakilpailu

12.8.2008 – 10.11.2008

Arvostelupöytäkirja

Koivusaaren kansainvälinen ideakilpailu 12.8.2008 – 10.11.2008

Arvostelupöytäkirja

Sisällysluettelo

1 Kilpailujärjestelyt

2 Kilpailutehtävä

3 Yleisarvostelu

4 Ehdotuskohtaiset arvostelut

5 Yleisöpalaute

6 Kilpailun ratkaisu ja jatkotoimenpiteet

7 Arvostelupöytäkirjan allekirjoitus

1 Kilpailujärjestelyt

Kilpailun järjestäjä, luonne ja tarkoitus

Helsingin kaupunki järjesti yhteistyössä Suomen Arkkitehtiliiton (SAFA) kanssa yleisen kansainvälisen ideakilpailun Koivusaaren suunnittelusta. Kilpailu oli avoin kaikille. Kilpailukielinä olivat suomi ja englanti. Kilpailijoita kannustettiin muodostamaan monialaisia suunnitteluryhmiä.

Kilpailu järjestettiin Koivusaaren osayleiskaavan valmistelua varten. Kilpailun tavoitteena oli tuottaa uutta luovia suunnitelmavaihtoehtoja jatkosuunnittelun ja osayleiskaavatyön pohjaksi sekä hahmottaa uuden merellisen metrokaupunginosan identiteetin keskeisiä piirteitä.

Palkintolautakunta

Palkintolautakuntaan kuuluivat kilpailun järjestäjän (Helsingin kaupunki) nimeäminä:

- Hannu Penttilä, apulaiskaupunginjohtaja
- Tuomas Rajajärvi, virastopäällikkö
- Mikko Reinikainen, projektipäällikkö, arkkitehti SAFA
- Satu Tyynilä, toimistopäällikkö, arkkitehti
- Olavi Veltheim, toimistopäällikkö, arkkitehti SAFA

Suomen Arkkitehtiliiton nimeäminä:
- Hannu Huttunen, professori, arkkitehti SAFA
- Esa Kangas, arkkitehti SAFA

Palkintolautakunnan puheenjohtajana toimi apulaiskaupunginjohtaja Hannu Penttilä ja kilpailun sihteerinä arkkitehti Anna-Maija Sohn.

Palkintolautakunnan asiantuntijoina toimi:

- Katariina Baarman, toimistopäällikkö, DI (liikenne)
- Maria Jaakkola, toimistopäällikkö, maisema-arkkitehti (maisema)
- Valtteri Heinonen, arkkit.yo, (näyttely)
- Jukka Tarkkala, DI (teknis-taloudelliset asiat)
- Juha-Pekka Turunen, vuorovaikutussuunnittelija (vuorovaikutus, viestintä)

Asiantuntijat ja palkintolautakunnan sihteeri eivät osallistuneet lopulliseen päätöksentekoon eikä heillä ollut oikeutta osallistua kilpailuun.

Kilpailun työvaliokunnassa toimi:

- Hannu Huttunen, professori, arkkitehti SAFA
- Esa Kangas, arkkitehti SAFA
- Mikko Reinikainen, projektipäällikkö, arkkitehti SAFA
- Satu Tyynilä, toimistopäällikkö, arkkitehti
- Anna-Maija Sohn, arkkitehti SAFA

Kilpailuaika

Kilpailuaika oli 12.8.2008 – 10.1.2008, pienoismallin osalta 21.11.2008.

Kilpailuohjelman hyväksyminen

Ennen kilpailun julkistamista hyväksyivät järjestäjä, palkintolautakunta ja Suomen Arkkitehtiliiton kilpailutoimikunta kilpailuohjelman liitteineen. Kilpailussa noudatettiin Suomen Arkkitehtiliiton kilpailusääntöjä.

Seminaari kilpailijoille

Kilpailua koskeva kaikille avoin seminaari järjestettiin 1.9.2008 klo 15 Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston auditoriossa.

Kilpailua koskevat kysymykset

Sekä sähköpostitse lähetettävät kysymykset että seminaarissa esitetyt kysymykset julkaistiin vastauksineen kilpailun internet-sivuilla 15.9.2008.

Kilpailuehdotukset

Kilpailuun saapui hyväksytysti 101 ehdotusta.

Julkinen keskustelu

Ennen tuomariston lopullista päätöksentekoa kilpailuehdotukset asetettiin julkisesti nähtäville ja aiheesta järjestettiin paneelikeskustelu Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston auditoriossa 13.1.2009. Töistä käytiin internetissä laajaa keskustelua. Lauttasaari-seuran ja alueen venekerhojen edustajien kanssa pidettiin lisäksi ryhmätyötilaisuudet, joiden tuloksena saatiin osallisryhmien arviot ehdotuksista. Näyttelytila Laiturilla yleisöllä oli mahdollisuus kommentoida töitä sekä äänestää suosikkiaan.

Töistä annettu palaute ja paneelikeskustelun muistio on ollut kilpailun tuomariston käytössä ennen kilpailun ratkaisua.

2 Kilpailutehtävä

Kilpailutehtävän tausta

Koivusaari sijaitsee kehittyvän metropolialueen itä–länsi-käytävän varrella. Käytävä on metropolialueen keskeisin paikallinen kehityskäytävä, ja Koivusaari sijoittuu tämän käytävän ytimeen maantieteellisen ja liikenteellisen sijaintinsa osalta. Länsimetro liittää Koivusaaren niin Espoon kuin kehittyvän Itä-Helsinginkin suuntaan. Sijainti suunnitellun uuden metrolinjan varressa ja lähellä Helsingin keskustaa perustelevat kaupunkirakenteen tiivistymistä alueella.

Kilpailualue

Kilpailualue sijaitsee Lauttasaaren länsipuolella noin viiden kilometrin päässä Helsingin ydinkeskustasta. Espoon ja Helsingin välinen kaupungin raja kulkee Koivusaaren länsipuolella. Suunnittelualueeseen kuuluu Koivusaaren nykyinen maa-alue ja sitä ympäröivää merialuetta sekä Länsiväylä ja sen viereinen pengerretty alue Koivusaaren itä- ja länsipuolella. Lisäksi alueeseen kuuluu Länsiväylän molemmat reuna-alueet väylän ja korttelialueiden välissä Katajaharjun sillalle asti.

Nykyisen Koivusaaren pinta-alasta (10 ha) n. puolet on täyttömaata. Lähtökohtana on se, että vesialuetta saaren ympäristössä voidaan täyttää.

Kilpailun tavoitteet

Kilpailun tavoitteena on luoda Koivusaaresta metroradan varteen, lähelle Helsingin ydinkeskustaa, Keilaniemeä, Otaniemeä ja Tapiolaa persoonallinen asuin- ja työpaikka-alue, jolle ominaista on nopeat joukkoliikenneyhteydet, merellinen asuin- ja vapaa-ajan ympäristö sekä korkeatasoinen ja omaleimainen arkkitehtuuri. Tavoitteena on niin ikään luoda Koivusaarelle tunnistettava luonne hienojen saaristonäkymien ja sisääntuloväylän äärellä.

Ehdotusten arvosteluperusteet

Kokonaisratkaisua ja sen kehityskelpoisuutta sekä soveltuvuutta kaupunkikuvaan ja ympäristöön pidettiin tärkeämpänä kuin osaratkaisujen tai yksityiskohtien virheettömyyttä. Kilpailun arvostelussa painotettiin ideakilpailun luonteen mukaisesti ehdotusten innovatiivisuutta ja idearikkautta.

Lisäksi kiinnitettiin arvostelussa huomiota seuraaviin seikkoihin:

- liittyminen luontevasti Helsingin ja seudun kaupunkirakenteeseen
- kaupunkikuvallinen ja arkkitehtoninen kokonaisratkaisu
- positiivisen identiteetin luominen uudelle kaupunginosalle
- maiseman ja ympäristön huomioon ottaminen
- energiatalous ja kestävä kaupunkirakentaminen sekä niihin liittyvät innovaatiot
- ratkaisun kehittämiskelpoisuus
- toteutuskelpoisuus ja taloudellisuus

3 Yleisarvostelu

Kilpailun yleistaso

Kilpailuun hyväksytyt 101 ehdotusta osoittavat, että kilpailutehtävä on ollut haasteellinen. Parhaat kilpailuehdotukset ovat pystyneet luomaan Koivusaarelle omaperäisen ja tunnistettavan luonteen ja liittämään sen osaksi ympäröivää kaupunkirakennetta, mutta välttämään paikalle vieraaksi jäävää ja itsetarkoituksellista yliampuvuutta. Monia kilpailutöitä vaivaa jäsentymättömyys ja levottomuus, joka johtuu usein liian monen erilaisen aiheen esittämisestä samassa työssä.

Parhaissa kilpailutöissä on vahva ja määrätietoinen kokonaisidea. Parhaissa ehdotuksissa on myös pystytty luomaan Koivusaaresta kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti ehjä ja tasapainoinen kokonaisuus ja vastaamaan melko hyvin kilpailuohjelman toiminnallisiin ja määrällisiin tavoitteisiin.

Kilpailuehdotukset valottavat monipuolisesti erilaisia lähestymistapoja Koivusaaren suunnitteluun. Kilpailun parhaimmistossa on esimerkkejä erilaisista kaupunkirakenteen tyyppiratkaisuista.

Kaupunkirakenne

Kaupunkirakenteellisen kokonaisuuden suhteen kilpailussa oli erotettavissa seuraavia lähestymistapoja. Ensiksi ”perinteisten kaupunkisuunnitelmien” väljähkö jako kahteen kaupunkimaisuuden asteeseen; kantakaupunkimaiset ja esikaupunkimaiset ratkaisut.

Kantakaupunkimaiset ratkaisut

Ratkaisuissa on tiiviit, usein umpinaiset korttelit. Katutilat ovat enimmäkseen suljettuja ja kevyt liikenne hoidetaan katuun liittyvillä jalkakäytävillä ja pyöräteillä. Lauttasaarta tiiviimmässä rakentamistavassa on haasteellista ratkaista korttelien merellisyys tasapuolisesti. Myös mittakaava voi tuottaa ongelmia. Toisaalta tehokkuuden ansiosta päästään kohtuullisiin täyttöihin ja etäisyyksiin esimerkiksi metroasemalta. Useimmat ehdotukset sisältävät keskuskorttelien osalta kantakaupunkimaisia elemettejä tiiviisti rajautuvine kaupunkiaukioineen ja katutiloineen varsinaisen asumisrakenteen olleessa väljemmin toteutettu. Tällainen jäsennys on yleensä osoittautunut onnistuneeksi ja helpottaa kaupungin ”luettavuutta”. Keskusosissa kilpailijoille on aiheuttanut merkittäviä vaikeuksia Länsiväylän liittymän integroiminen onnistuneesti kaupunkirakenteeseen.

Koko ratkaisun toteuttaminen kantakaupunkimaisella rakenteella on harvemmin tuottanut onnistuneen lopputuloksen. Parhaimpia esimerkkejä näistä on täytöiltään kompaktit ehdotukset nro 46 ”SEXTANT” ja nro 47 ”PINNALLA”. Verrattuna Lauttasaareen rakenteesta muodostuu kuitenkin helposti ylitiivis ja massiivinen. Jotkin näihin liittyvät ideat ovat haasteellisia toteuttaa kaupunginosan tasolla, kuten silhuetissa kattomuotojen kumpuilevuus (nro 46 ”SEXTANT”). Kerrosalamäärä saattoi kohota ehdotuksissa hyvinkin suureksi.

Oma joukkonsa ehdotuksista muodostaa ne, joissa yhdistetään umpikortteleita joko yksittäisinä tai ryhmissä avoimempaan korttelirakenteeseen. Esimerkkinä keskuspuistoon perustuva nro. 9 ”KUISKE” tai sormimainen nro 22 ”SOLARIS”. Lähestymistapa yhdistää ristiriitaiset tavoitteet avoimista näkymistä ja tehokkaasta rakentamisesta ja voisi olla ilmeeltään perusteltua Koivusaaren tapaiseen kaupunginosaan. Joissakin tilanteissa ongelmaksi voi nousta kortteleiden eriarvoistuminen.

Tiiviydeltään kantakaupunkimaista ”laiturimallia” edustaa ehdotus nro. 28 ”NURB”, jossa Koivusaaren keskiosa on muokattu talolaitureksi. Ongelmaksi muodostuu erityisesti rantojen privatisoituminen talojen rakentuessa vesirajaan kiinni. Myös pihojen ahtaus ja maisemallinen vaikutus korkeiden terassitalojen vuoksi epäilyttää.

Pääsaaren osalta kantakaupunkimaisia ominaisuuksia sisältää myös ehdotus nro. 62 ”VASTA”. Sen korttelirakenteessa on sopivasti vaihtelevuutta ja avauksia meren suuntaan. Vaikka lisätäytöt ovat vähäisiä, ei rakentamisen tehokkuus nouse silmiinpistävän suureksi. Osittain tämä on liittymäjärjestelyiden tiiviin integroinnin ansiota.

Esikaupunkimaiset ratkaisut

Ratkaisuissa on puoliavoimet korttelit (esim. U-korttelit tai L-korttelit). Korttelit avautuvat useimmiten joko merelle tai saaren keskeiseen maisematilaan, esimerkiksi keskuspuistoon tai sisälahteen. Myös katutilat osittain avautuvat maisemaan ja osittain ovat suljettuja. Tästä lähestymistavasta löytyy helposti kehityskelpoisia ehdotuksia. Rakentamisen suhdetta Lauttasaareen ja ympäröivään maisematilaan pystyy säätämään joustavasti.

Katuverkoltaan selkeitä ovat ”kampamaiset” ratkaisut, esimerkiksi nro 3 ”ILTAISIN, KUN VENEET TULEVAT KOTIIIN”, nro 14 ”KEY WEST”, nro 36 ”TIIRA” ja nro 63 ”SLEEPY LAGOON”. Toisaalta täyttöjen määrä saattaa lisääntyä ja etäisyydet kasvaa metrolta ja saaren keskuksesta. Joitakin ehdotuksia vaivaa myös kaupunkirakenteen ”itsestäänselvyys”. Lopputulos on melko tarkkaan kuviteltavissa ja soveltuu hyvin perinteisiin toteutusmuotoihin mutta ei tuo varsinaisesti uutta keskusteluun.

Myös useimmat keskuspuistoon ympärille kootut ehdotukset voi lukea esikaupunkimaisiksi, esimerkiksi nro 19 ”KAARNALAIVAT”, nro 29 ”BETULAT” ja nro 40 ”RUOTO”. Ongelmaksi ehdotuksissa muodostuu keskuspuiston liikennejärjestelyt. Myös puistokannen korkeus nousee useissa tapauksissa huomattavaksi. Keskuspuiston vihreys yhdistettynä omaperäiseen korttelirakenteeseen saattaisi silti olla voimakas imagotekijä (”BETULAT”).

Nauhamaista korttelirakennetta tarjoaa tässä sarjassa parhaimmin ehdotus nro 42 ”KUUNARI”. Etuna on rakenteen joustavuus sekä kaupunki- ja rantanäkyminen monipuolisuus. Täyttöjä voidaan muotoilla ja ”poimuttaa” edullisesti sekä suhteessa Lauttasaareen että sisäselän maisematilaan nähden.

Myös ehdotuksessa nro 2 ”EASYSTREET” on esitetty nauhamainen rakenne Länsiväylän päälle muodostetun uuden kadun varteen. Koivusaari on kytketty näin Lauttasaaren katuverkkoon. Ratkaisussa Koivusaaren luonne itsenäisenä saarena tavallaan lakkaa ja siitä tulee osa Lauttasaarta. Ehdotus maisemoi Länsiväylän Lauttasaarta halkovaa luonnetta mutta Koivusaaren osalta kehitys ei välttämättä ole positiivista.

Vyöhykkeistä ratkaisutapaa edustaa tässä sarjassa ehdotus nro 18 ”INGLA”. Rakenne on matalan tiivis, mutta uhkaa samalla muodostua monotonisen mattomaiseksi. Runsas kanavisto ei yksinään jäsennä ratkaisua riittävästi.

Tässä kilpailussa suhteellisen vähän käytettyä pihakaturatkaisua soveltaa ehdotus nro 38 ”RÄPYLÄ”. Rakentaminen jaetaan saarekkeisiin, joiden sisäinen liikenne on erottelematonta. Tämä voisi olla synteesi kaupunkimaisesta ja saaristomaisesta rakenteesta. Volyymien ollessa väistämättä suuria saattaa malli muodostua sokkeloiseksi ja liikenteellisesti vaikeaksi.

Muutamat ehdotukset lähestyvät ilmeeltään aluerakentamisen ajan lähiömäisiä toteutuksia. Nämä ratkaisut perustuvat yleensä ajoneuvoliikenteen ja kevyen liikenteen täydelliseen erotteluun. Omassa sarjassaan eheä esimerkki tällaisesta on ehdotus nro. 60 ”RAG RUG”. Vaikka ehdotus on hallittu, muodostuu sen ilmeestä torjuva. Yleensä tämän tyyppiset ehdotukset tarjoavat vain vähän mahdollisuuksia toimintojen sekoittumiseen.

Muut ratkaisumallit

Kilpailussa on myös suuri joukko ehdotuksia, jotka eivät asetu perinteisten määritelmien alle. Näissä ehdotuksissa on usein lähtökohtana voimakkaita ekologisia tai teknologisia painotuksia, tai muista rakentamiskulttuureista kumpuavia ideoita. Myös ”talvikaupunkimallit” katettuine ulkotiloineen ovat edustettuina. Ehdotusten joukossa on myös varsin paljon niitä, joissa rakentamisen suhtautuminen ympäröivään maisemaan on täysin kontrastinen. Yleensä suhtautumistapa ei ole johtanut täysin vakuuttavaan lopputulokseen. Näissä ehdotuksissa usein ongelmaksi muodostuvat arkiset asiat, kuten liikenteellinen toimivuus, toteutuksen järkevyys ja taloudellisuus, vaikutukset suurmaisemassa sekä sosiaalinen kestävyys. Esimerkiksi monissa ehdotuksissa on merkittävän laajoja kansistoja. Niiden alapuolinen miljöö on haastavaa toteuttaa niin, ettei siitä muodostu kaupunkirakenteeseen negatiivinen elementti. Parhaimmat ehdotukset toteutuessaan kyllä antaisivat Koivusaarelle hyvän tunnistettavuuden ja voimakkaan imagon positiivisesti muusta Helsingistä poikkeavana kaupunginosana mutta sisältävät myös ennen mainittuja suuria riskejä.
Seuraavassa väljästi määriteltyinä muutamia ratkaisumalleja:

Megarakenteet

Megarakenne-tyyppiset ehdotukset siirtävät rakennussuunnittelun kaavoituksen tasolle. Monet näistä ehdotuksista ovat hyvin tunnistettavia. Liikennejärjestelyt on painettu yleensä kannen alle pois silmistä ja häiritsemästä sommitelmaa. Suurkorttelimaisista ehdotuksista esimerkiksi nro 96 ”MERITÄHTI”, edustaa parhaiten tätä ratkaisutapaa. Tai jos liikenneverkko on näkyvissä, muodostuu siitä herkästi ristiriitainen elementti muun suunnitelman kanssa, kuten esimerkiksi ehdotuksissa nro 48 ”FLOATING” ja nro 76 ”AQUA BLUE”.

Joissakin ehdotuksissa megarakenne katettuine sisätiloineen lähestyy talvikaupunkiajattelua. Eheimmillään tällaista ratkaisua edustaa ehdotus nro 33 ”SILTA”. Ehdotus on kuin Nooan arkki ja pyrkii säilyttämään Koivusaaren rakentamattomana. Ehdotus sisältää monia hyviä ideoita mutta myös suuria ongelmia. Mittakaavallinen vaikutus mietityttää korkeaksi nousevassa rakennuksessa. Matalamman profiilin talvikaupunkiratkaisua edustaa esimerkiksi ehdotus nro 13 ”RINNEKORTTELI”, joka täyttää puistokannen alustan monipuolisilla julkisilla ja kaupallisilla toiminnoilla. Asuminen sijoitetaan ylös kohoaviin talonappuloihin. Suomessa tätä mallia on sovellettu uusimmissa kauppakeskuksissa. Saaristoon sijoitettuna ratkaisu kuitenkin tuntuu vieraalta.

Myös monet terassoituvat amfi-ratkaisut ovat käytännössä megarakenteita. Ratkaisut helposti muistuttavat eteläisiä lomakohteita ja laajat terassitaloratkaisut tuntuvat siten vierailta Koivusaaren ympäristössä.

Keinosaaret ja laiturirakenteet

Ratkaisut ovat parhaimmissa ehdotuksissa mausteenomaisina lisäyksinä. Yleensä näitä ehdotetaan koerakentamiskohteiksi ja ne on luontevasti sijoitettu kilpailualueen suojaisempiin pohjoisosiin ja mahdollisiin sisälahtiin. Jotkin ehdotukset ovat myös ottaneet tällaisen ratkaisutavan laajempaan käyttöön, esimerkkeinä ehdotukset nro 53 ”KOIVUSAAREN LAITURI” ja nro 101 ”BRANCH WITH LEAVES”. Erityisesti ”KOIVUSAAREN LAITURI” esittää kiinnostavan pyöreiden pistetalojen ja useampitasoisen laiturin kombinaation.

Laajempaa kelluvaa rakennetta esittää ehdotus nro 34 ”Code 172624”. Yleensä liikenteellinen ratkaisu jää näissä esittämättä. Väistämättä rakenne on myös matala ja käyttökelpoinen kerrosala jää pieneksi. Myös kelluvien rakenteiden toimivuus laajemmassa mittakaavassa pakkasolosuhteissa jää arvailujen varaan. Länsiväylän eteläpuoliset saaristomerialueet ovat vallitseville tuulille alttiita eivätkä sovi kelluvaan rakentamiseen.

Matriisimaiset kaupunkirakenteet

Nämä ovat jääneet tässä kilpailussa marginaalisiksi ratkaisuiksi. Tunnusomaisia ovat toistuvat pistemäiset yksittäiset rakennukset tai kortteliblokit. Jos rakenne on nostettu ylös kannelle tai pilareille, on katuverkko useimmiten vapaa, esim. nro 66 ”GREEN ISLANDS OF KOIVUSAARI”. Muuten katuverkko on hilan muotoinen ja tiheähkö, esim. nro 112 ”URBAN FADE” ja 122 ”eKoivusaari”. Ongelmat

liittyvät katuverkon tiheyteen, orientoitumisen vaikeuksiin ja kansiratkaisuissa kannen alapuoliseen miljööseen.

Pilvenpiirtäjä-mallit

Nämä ottavat innoituksensa suurkaupunkien keskustoista. Tunnusomaista on kuilumaiset kaupunkitilat, korkeat tornitalot ja suurkaupunkimaiset volyymit. Usein ratkaisua on sovellettu vain keskustakorttelien osalta. Ympäristösovitukset ja mittakaavalliset ongelmat ovat osoittautuneet yleensä ylitsekäymättömiksi. Ehkä parhaimmin tätä ideaa soveltaa ehdotus nro 30 "ARCHIPELAGO CITY". Tässä ehdotuksessa on muodostettu korttelikohtaisia miniatyyrisiä "pilvenpiirtäjäryppäitä".

Maisemointiin perustuvat ratkaisut

Näitä löytyi ehdotusten joukosta myös muutamia. Yleensä ehdotukseen liittyy kansiratkaisu, josta rakennusmassat kohoavat kumparemaisina esiin, esimerkiksi ehdotus nro 68 "NIMIMERKITÖN 1". On myös ehdotuksia, joissa uudisrakentaminen on koottu "maakumpareeseen", esimerkiksi nro 6 "TAIKAVUORI". Kansiratkaisuiden ongelmat on lueteltu jo aiemmin ja vuori-teema jää vieraaksi saaristomaisella sisäselällä.

Koivusaaren muokkaaminen, uudet täytöt ja vaikutukset maisemaan

Osassa ehdotuksia Koivusaarta on käsitelty peruspintana, joka on täysin käytettävissä rakentamiseen. Tai vaihtoehtoisesti Koivusaaren nykyistä täyttömaa-aluetta on käytetty rakentamiseen, mutta alkuperäisen Koivusaaren ja eteläkärjen Leppäsaaren kohtaa on kehitetty vapaa-alueina. Voidaan myös painottaa uusille täytöille rakentamista ja pyrkiä säilyttämään Koivusaari nykyisessä asussa ja kehittämään sitä vapaa-ajantoimintojen alueena. Saari mielletään jopa kokonaan luonnonsuojelualueen luonteiseksi siitä huolimatta, että merkittävä osa Koivusaaresta on nykyisinkin täyttömaata. Lähtökohta johtaa yleensä mittaviin täyttöihin Koivusaaren ympärillä. Unohtuu, että myös vesialueet ovat luontoa. On myös muutamia ehdotuksia, joissa on lähdetty palauttamaan vanhaa alkuperäistilannetta kaivamalla välissä oleva täyttö pois.

Säästeliään täytön kompaktit ratkaisut johtavat urbaaneihin ratkaisuihin, mutta myös Koivusaarelle vieraaseen keskustamaiseen tehokkuuteen tai sitäkin tiiviimpään rakenteeseen. Jäsentävät kaupunkitilat ja puistot jäävät pois. Myös satamien menestyksekäs toiminta vaatii omat maa-alansa. Vaihtoehtoisesti voi rakenteen korkeus kasvaa suhteettomasti yli Lauttasaaren Katajaharjun silhuetin. Pohjoisosan alkuperäisen Koivusaaren hyödyntäminen vapaa-alueena on vaikeaa Länsiväylän takia. Useissa ehdotuksissa on ongelmia kytkeä pohjoisosan puistoa luontevasti muuhun kaupunkirakenteeseen. Pahimmillaan se lisää Länsiväylän aiheuttamaa estevaikutusta ja haittaa yhteyksiä pohjoisosan täytöiltä saaren keskukseen. Sen sijaan Leppäsaaren erottaminen uudelleen erilliseksi saareksi voisi olla perusteltua mm. luonnonsuojelualueen turvaamisen kannalta.

Merialue on suhteellisen matalaa etelässä Nurmiluotoon asti ja myös koko pohjoisella kilpailualueella. Teknisesti siis voitaisiin tehdä laajojakin täyttöjä. Maisemallisesti tilanne on kuitenkin erilainen. Eteläinen saaristomeren alue on silhuetiltaan hyvin rakentamattoman näköistä vielä nykypäivänäkin. Kesäaikaan Lauttasaaren Riihilahden puoli jää puuston peittoon melkein tyystin. Vasta talvi paljastaa rinteessä olevat talot. Kilpailuehdotusten perusteella luonteva täyttöjen rajalinja kulkisi Vaskiniemen, Koivusaaren eteläkärjen ja Hanasaaren eteläkärjen linjaa pitkin. Merkittävästi tämän linjan ulkopuolelle sijoittuva kaupunkirakenne näyttää useissa ehdotuksissa viistokuvien mukaan varsin paljaalta ja suojattomalta ympäröivässä merimaisemassa.

Länsiväylän pohjoispuoleinen sisäselkien alue on suhteellisen pieni ja täyttöjen vaikutus siellä merkittävä. Kilpailualueen pohjoisrajaan ulottuvat täytöt ovatkin liian laajoja. Toisaalta pohjoispuolella on eteläpuolta enemmän jo rakennettua ympäristöä ja esimerkiksi Keilalahden esimerkki voi rohkaista voimakkaaseen rakentamiseen. Katajaharjunniemen edustan vesialue tulisi kuitenkin pitää väljänä. Maisemallisesti edullisin täyttösuunta olisi silloin Porstan suunta.

Vaikka Koivusaaresta länteen mentäessä tulee Espoon raja aika nopeasti vastaan on tämä suunta maisemallisesti silti mahdollinen. Osassa ehdotuksia on Koivusaarelle muodostettu rinnakkaissaari juuri Länsipuolelle. Jos täyttöä on ahnehdittu liikaa, niin uusi saari on jouduttu muotoilemaan Espoon rajan mukaan. Tällöin siitä on tullut herkästi liian suoraviivainen ja kova. Parhaimmissa ehdotuksissa rinnakkaissaari tai täyttö on kuitenkin ratkaistu luontevasti.

Saaristomaisen vaikutelman tavoitteleminen keinosaarien avulla on toisaalta luonteva lähtökohta ajatellen alueen maisemarakennetta. Väliin jäävät vesialueet kasvattavat kuitenkin etäisyyksiä ja se saattaa johtaa melko laajoihin täyttöihin sekä pitkään rakennettuun rantaviivaan. Sama ongelma koskettaa ehdotuksia, jotka muodostavat laajoja sisälahtia tai laguuneita.

Polveileva saaristoinen maisemarakenne on joissain ehdotuksissa otettu myös itse Koivusaaren ja sen korttelirakenteen muotoilun lähtökohdaksi, toisaalta ehdotusten joukossa on myös paljon niitä, jossa muotoilu on geometristä ja vertautuu ehkä enemmän suoraviivaiseen satama- ja laiturirakentamiseen. Parhaimmissa ehdotuksissa eri rantatyyppejä on monipuolisesti ja niiden suhdetta pystytään joustavasti säätämään.

Vaskilahden alue on pienipiirteinen ja vesialueen pienentäminen tuntuu heti satamassa. Herkkä kohta on nimenomaan Vaskiniemen vastainen ranta. Useissa parhaimmista ehdotuksista Vaskilahtea täytön sijaan on nimenomaan avarrettu Vaskiniemen kohdalta. Satama-altaan rantalaiturin luoteiskulman luontevana rajana on nykyinen Vaskilahdensalmen linja. Harkittua täyttöä voisi ehdotusten perusteella sijoittua Länsiväylän kylkeen satama-altaan pohjukkaan. Kannasta leventämällä mahdollistetaan sataman tukitoimintojen täydentämien myös tähän suuntaan.

Puistot ja vapaa-alueet

Puistoalueita Koivusaaressa on yleensä ehdotuksissa melko niukasti. Virkistystoimintoja on suunnattu merellisiin harrastuksiin ja rantoja kiertäviin reitteihin. Olemassa olevia puistoalueita onkin sekä Lauttasaaren länsiosissa, että Espoon eteläosassa suhteellisen runsaasti.

Saaren nykyinen eteläkärki on useimmissa ehdotuksissa jätetty kilpailuohjelman mukaisesti rakentamatta ja siihen tukeutuen on monissa ehdotuksissa esitetty suojelualuetta laajempi puisto. Yhtenäisiä puistokokonaisuuksia on esitetty yleensä keskuspuistoteeman varaan rakentuvissa ehdotuksissa, jolloin puisto on yleensä ulotettu Länsiväylän yli yhdistämään saaren pohjois- ja eteläosia toisiinsa.

Joissakin ehdotuksissa on pyritty hyödyntämään myös Länsiväylän pohjoispuolisen osan olemassa olevaa metsäsaareketta osana uuden rakenteen viheralueita. Rantojen käsittely on useimmissa ehdotuksissa melko kaupunkimaista, vaikka myös luonnonmukaisesti rakennettua rantaviivaa esiintyy ehdotuksissa.

Ehdotusten joukossa on myös niitä, joiden lähtökohtana on ollut säilyttää koko nykyinen Koivusaari puistona ja vapaa-ajan vieton alueena ja rakentaa uusi kaupunkirakenne kokonaan täyttöalueiden varaan.

Länsiväylän ja sen liittymän vaikutukset kaupunkirakenteeseen

Länsiväylän melu- ja hiukkaspäästöjä on ehdotuksissa torjuttu toisaalta suunnittelemalla työpaikkakorttelit Länsiväylän varteen asuinkortteleiden suojaksi tai toisaalta kattamalla Länsiväylää Koivusaaren kohdalla. Katetuissa ratkaisuissa tunnelin päihin saattaa syntyä melun ja hiukkaspäästöjen suhteen ongelmallisia kohtia. Pelkän kapean Länsiväylän ylittävän sillan varassa olevissa ehdotuksissa väylä jakaa Koivusaaren kaupunkirakenteen edelleen voimakkaasti kahteen osaan ja väylän pohjoispuolisen osan kaupunkirakenne jää jossain määrin irralleen metroasemasta.

Venesatamia ja siihen liittyviä sataman palvelurakennuksia on joissakin ehdotuksissa sijoitettu taitavasti luomaan etäisyyttä ja melusuojaa asuinkortteleihin.

Länsiväylän hallitsevaa roolia alueella on pyritty häivyttämään monissa ehdotuksissa tuomalla kaupunkirakenne Länsiväylän päälle niin, että se yhdistää saaren pohjois- ja eteläpuolen toisiinsa. Samalla rujo liittymäjärjestely on suurimmaksi osaksi piiloutunut kannen alle.

Länsiväylä liittymineen alueen läpi kulkevana moottoritienä muodostaa Koivusaaren suunnittelun vaikeimman suunnitteluongelman, joka heijastuu toimintojen sijoittamiseen, saaren sisäisten kulkuyhteyksien järjestämiseen, ympäristön viihtyisyyteen ja terveellisyyteen ja rakentamisen suhteeseen maisemaan. Koivusaaren ja toisaalta myös Lauttasaaren suunnittelulle antaisi selvästi paremmat lähtökohdat Länsiväylän muuttaminen kaupunkimaiseksi kaduksi Espoon rajalta lähtien aina Ruoholahteen asti.

Metroaseman sijainnin vaikutukset kaupunkirakenteeseen

Metroasema on sijoitettu kilpailuohjelman mukaisesti lähes kaikissa ehdotuksissa. Metroaseman Koivusaaren puoleisen sisäänkäynnin paikka on usein ohjannut Koivusaareen keskustaa ja palvelujen sijoittamista Vaskilahden puoleiselle rannalle Koivusaarta. Vaskilahti rantoineen ja satama-altaineen kannattanee ajatella suunnittelussa osana keskustaa.

Joissakin ehdotuksissa on esitetty suoraa sisäänkäyntiä metroasemalle myös Länsiväylän pohjoispuolelta, mikä on jatkosuunnittelussa tutkimisen arvoinen ajatus. Pohjoispuolisen osan rakenteen liittyminen jouhevasti metroasemaan on osoittautunut yleensä vaikeaksi.

Joissakin kilpailuehdotuksissa mahdollisimman lyhyt kävelymatka uudelle metroasemalle on otettu Koivusaaren kaupunkirakenteen lähtökohdaksi niin, että rakennettu alue on pyritty pitämään mahdollisimman kompaktina. Lähtökohta onkin perusteltu metrokaupunginosaa suunniteltaessa. Täyttöalueita ei näissä ehdotuksissa tarvitse tehdä paljon, mutta rakentamisen tehokkuus kasvaa usein suureksi ja rakenne perustuu mittavan kansirakenteen toteuttamiselle Länsiväylän päälle.

Kerrosala

Ehdotusten kerrosalahaarukka on kokonaisuudessaan varsin suuri ja hieman yllättäen ehdotusten joukosta löytyy varsin suuri määrä kilpailuohjelman mitoitusohjeita suurempia kerrosaloja. Parhaat ehdotukset sijoittuvat asukas- ja työpaikkamäärältään ohjelmassa annettuun haarukkaan.

Maamerkit

Koivusaareen on useissa ehdotuksissa esitetty yhtä tai useampaa korkeampaa rakennusta maamerkiksi. Maamerkillä on korostettu saapumista Helsinkiin. Toisaalta sillä on korostettu uuden metroaseman sijaintia. Jotkut ehdotukset ovat luoneet Koivusaaresta itsestään maamerkin eri tavoin toteutetuilla maastonmuokkauksilla, megarakennuksilla tai rakenteilla.

Maamerkin tarpeellisuus juuri Koivusaaren kohdalla on herättänyt kysymyksiä. Voi olla, että kaupunkien välinen raja ei ikuisesti sijaitsekaan juuri Koivusaaren kohdalla. Toisaalta komeita saapumisia saaristomaiseman ja Koivusaaren kautta Helsinkiin on pystytty esittämään myös ilman korkeaa maamerkkirakennusta tai -rakennuksia.

Tuulisuus

Koivusaaressa etenkin etelä- ja länsituulet pääsevät puhaltamaan vapaasti mereltä ja asuin- ja pihatilojen suojaaminen tuulilta onkin Koivusaaressa tärkeä suunnittelukysymys. Tuulilta suojautuminen ja toisaalta kaupunkirakenteen merellisyys ovat jossain määrin toistensa kanssa ristiriitaisia tavoitteita, mutta parhaissa ehdotuksissa sekä merellisyys, että suojaiset piha-alueet ja julkiset ulkotilat toteutuvat varsin hyvin yhtä aikaa.

NJK:n satamaa on joissakin ehdotuksissa esitetty alueen eteläkärkeen omana muusta kaupunkirakenteesta jossain määrin irrallaan olevana kokonaisuutena. Tuulilta suojaton sijoitus johtaa raskaaseen aallonmurtajarakentamiseen.

Mahdollisten kelluvien asuntojen luontevaksi paikaksi Koivusaaressa on osoittautunut Länsiväylän pohjoispuoli, koska se on selvästi vähemmän altis tuulille ja aallokolle kuin väylän eteläpuolinen alue.

Alueen tuulisuuden hyödyntämistä esimerkiksi energiantuotannossa esiintyy ehdotuksissa yllättävänkin vähän.

Identiteetti

Ehdotusten arvioinnissa tärkeäksi kysymykseksi on noussut Koivusaaren luonne ja alueen imago. Hyvissä ehdotuksissa alueelle on pystytty luomaan omanlaisensa vahva identiteetti. Suunnitelma on tehty nimenomaan paikkaansa ja on syntynyt tunnistettava Koivusaari.

Kilpailuehdotusten joukossa on paljon niitä, joissa Koivusaaren identiteetti ja rooli osana Helsingin kaupunkirakennetta on jäänyt epäselväksi. Monissa ehdotuksissa on ollut vahva pyrkimys luoda Koivusaaresta omaleimainen, mutta suunnitelman suhde ympäristöönsä ei ole muodostunut luontevaksi esimerkiksi yliampuvan mittakaavan tai formalistisen alueen muotoilun vuoksi.

Alueen positiivisen imagon ja identiteetin muodostamisessa on pidetty tärkeänä suunnitelman luontevaa suhdetta alueen saaristomaiseen ja merelliseen ympäristöön. Esimerkiksi koko saaren ja toisaalta korttelirakenteen muotoilu sekä rakentamisen mittakaava ovat olleet käyttökelpoisia keinoja identiteetin muodostamisessa.

Identiteettiä voidaan luoda niin ikään esimerkiksi sijoittamalla alueen toiminnot (metroasema, asuminen, työpaikat, venesatamat ja julkiset tilat) niin, että ne näyttäytyvät aktiivisesti Koivusaareen saapuville ja nivoutuvat luontevasti toisiinsa.

Toiminnot

Pyrkimystä toimintojen sekoittamiseen Koivusaaressa haittaa väistämättä Länsiväylä, jonka läheisyyteen ei melun ja päästöjen takia voi asumista sijoittaa. Useissa ehdotuksissa ongelmaa on pyritty ratkaisemaan Länsiväylän kohdalla laajahkon kannen päälle rakentamalla, mutta tunnelin suuaukkojen välittömässä läheisyydessä ei asumista voi kuitenkaan olla.

Koivusaaren kaupallisten palvelujen sijoittamiselle paras potentiaali on metroaseman läheisyydessä, johon niitä onkin useimmissa ehdotuksissa sijoitettu. Koivusaaren asukas- ja työpaikkamäärä ei tule olemaan niin suuri, että kivenjalkaliikkeitä syntyisi koko alueen laajuudelta. Koivusaaressa voisi olla potentiaalia veneilyyn liittyvän liiketoiminnan sijoittumiselle satamien yhteyteen, mikä onkin joissakin ehdotuksissa ansiokkaasti huomioitu. Veneilyyn liittyvää satamarakentamista on periaatteessa mahdollista sijoittaa myös suhteellisen lähelle Länsiväylää melua torjumaan.

Työpaikkarakentaminen on useimmissa ehdotuksissa painotettu metroaseman ja Länsiväylän tuntumaan, mikä on saavutettavuuden kannalta hyvä. Työpaikkakorttelit eivät myöskään ole asumisen tavoin yhtä alttiita Länsiväylän aiheuttamille häiriöille. Toisaalta voimakkaasta keskittämisestä aiheutuu kaupunkirakenteen vyöhykemäinen eriytyminen ja useissa ehdotuksissa myös kaupunkirakenteellinen ja mittakaavallinen epäjatkuvuuskohta saaren pohjois- ja eteläosien välillä. Toimitilavyöhykettä monipuolistamaan on esitetty esimerkiksi hotellia, mikä toisikin keskeistä aluetta rikastuttavaa toimintaa. Toiminnallista sisältöä rikastuttaisi niin ikään, jos asuinkortteleiden pohjakerroksiin voitaisiin tutkia jatkosuunnittelussa myös pientoimistoja tai asuntoon liittyviä työtiloja. Joissakin ehdotuksissa työpaikkarakentamisen keskittymää on esitetty myös Koivusaaren pohjoisosaan Keilaniemen rakenteen vastapariksi.

Asuinympäristön suunnittelussa parhaina on pidetty ehdotuksia, jotka pystyvät mahdollisimman hyvin hyödyntämään alueen merellisyyden aina asuntoihin asti, mutta toisaalta luomaan suojaisia korttelipihoja ja täsmällisiä julkisen, puolijulkisen ja yksityisen tilan rajauksia. Ansiona on pidetty myös monipuolisen asuntojakauman mahdollistavia kortteli- ja rakennustyyppejä.

Virkistystoimintoja on monissa ehdotuksissa kehitelty merellisestä lähtökohdasta lähtien. Uimaranta/uimala, vesiurheiluun liittyvät melonta ym. mahdollisuudet ovatkin veneilyn lisäksi luontevia virkistystoimintoja alueelle kuten myös julkiset rantoja kiertävät reitit.

Useimmissa ehdotuksissa on huomioitu kilpailuohjelman mukaiset päiväkodit ja korttelitalo. Korttelitalo on joissakin ehdotuksissa sijoitettu ansiokkaasti esimerkiksi osaksi saaren eteläosan puistoa, jolloin sen asema kaupunginosan julkisena rakennuksena korostuu.

Korttelit

Asuinkorttelit ja Koivusaaren ominaisuudet

Asuinkortteleista toivottiin kilpailussa saatavan paikkaan sopivia asumisen konsepteja. Suunnittelun lähtökohtana on kilpailuohjelman mukaan alueen merellisyys ja veden läheisyys. Nämä ovat olleet myös arvioinnissa keskeisinä kriteereinä.

Ehdotuksissa heijastui Koivusaaren olosuhteisiin liittyvät asumisen kannalta merkittävät, mutta myös jossakin määrin ristiriitaiset tekijät kuten uuden kaupunkirakenteen suhde merelliseen maisemaan, asumisen suhde mereen ja merellisyyteen sekä suojautuminen ankarilta sääolosuhteilta.

Meren läsnäolo asumisessa ja samanaikainen suojautuminen (pihatilat, parvekkeet, terassit) vaativat suuntaamisen huolellista punnitsemista, niin asuntojen avautumisen suhteen kuin erityisesti asuintiloihin liittyvien ulkotilojen (kortteli- ja asuntopihat, terassit, parvekkeet) suhteen. Kaupunkirakenteen ja pihojen sijoittuminen asuinrakennusten suojaan vallitseviin tuulensuuntiin nähden on tuottanut joissakin ehdotuksissa kuten nro 42. ”Kuunari” ja 63. ”Sleepy lagoon” sekä kaupunki-rakenteen että asuinkorttelien kannalta onnistuneita ratkaisuja.

Tiivis kaupunkirakenne ja umpikorttelit luovat luontevasti suojaisia korttelipihoja, mutta asuntojen merelliset kontaktit kärsivät. Parhaissa tätä tyyppiä edustavissa ratkaisuissa kuten nrot 22. ”Solaris”, 62. ”Vasta” ja 47. ”Pinnalla” on päästy hyviin tuloksiin yhdistelemällä umpikorttelia ja avoimempaa rakennetta siten, että eri korttelirakenteet asettuvat niille sopiviin paikkoihin ja ilmansuuntiin.

Eräs ratkaisu merikontaktin tuottamiseen mahdollisimman monen ulottuville on veden ja rantaviivan tuominen kaupunkirakenteen sisään kanavina tai kapeina salmina. Tällöin korttelien suojaaminen avomereltä on helpompaa, mutta yhteys suurmaisemaan ulappoineen jää saamatta. Esimerkkejä ehdotuksista, jotka hyvin johdonmukaisesti rakentavat merellistä kaupunginosaa ja korttelirakennetta kanavien varaan, ovat nro 18. ”Ingla” ja 28. ”Nurb”, joiden kaupunkitila on kiinnostavaa, mutta avoin merimaisema jää toissijaiseksi.

Kiinnostavia erikoistapauksia ovat eräät megaratkaisut kuten nro 33. ”Silta” ja 13. ”Rinnekortteli”, jotka perustuvat yhteen suureen rakennukseen tai katettuun suurkortteliin. Niissä asuminen on sijoitettu korttelin ulkoreunalle maisemien äärelle ja muu rakenne muodostaa eräänlaista säiltä suojattua talvikaupunkia.

Suhteessa maisematilaan ja toisaalta veden tuntuman hyödyntämiseen nousee erityisesti rannan ja rantaviivan käsittely keskeiseen asemaan. Yleensä ehdotusten tekijät olivat kilpailuohjelmaa tulkiten (vaatimus rantoja kiertävästä kevyen liikenteen reitistä)
jättäneet rannan pääosin julkiseen käyttöön, rantakaduiksi tai puistoiksi rantapolkuineen, mutta ehdotusten joukossa oli myös paljon ratkaisutyyppejä, jotka perustuivat asumisen merellisyyttä korostaen veden päälle laiturien varaan rakentuviin kortteleihin kuten nro 27. ”Sargassum” tai omarantaisiin asuinkortteleihin kuten nro 29. ”Betulat”, jossa asuinkorttelien pihat avautuvat voimakkaasti meren suuntaan ja jokaisella korttelilla on oma satamansa. Laiturien varaan rakentuvien asuinkorttelien heikkoutena nähtiin niiden niukat ulkotilat, mikä muodostuu ongelmaksi, jos niiden määrä suunnitelmassa on hallitseva.

Omarantaisuus ja rannan privatisoiminen nähtiin erityisesti rantareittien johtamisen kannalta ongelmallisena ratkaisuna ja niiden koettiin poikkeavan myös Helsingin perinteestä pitää rantavyöhykkeet julkisina kaikkien saavutettavina alueina. Julkisen rantareitin johtamista asuinkortteleiden läpi pidettiin julkisen alueen ja yksityisen reviirin kohtaamisen vuoksi riskialttiina.

Koivusaareen toivottiin myös vakiintuneiden rakennustyyppien rajoja rikkovia rakennus- ja korttelityyppejä. Tässä suhteessa voidaan todeta kilpailun tuottaneen lukuisan määrän variaatioita jo aiemmin käytetyistä kortteliratkaisuista, mutta ehkä vähemmän aivan uutta.

Erilaisia puoliavoimia ja avoimia kortteliratkaisuja ja umpikortteleita on varioitu ja muotoiltu erilaisin tavoin. Suurkortteliratkaisut tuovat helsinkiläiseen kaupunkirakenteeseen uusia tarkastelun arvoisia elementtejä, mutta niiden perusratkaisu on useimmissa tapauksissa epärealistinen.

Meren läheisyys ja rantaviivan suuri määrä tuotti paljon paikalle ominaisia ”laiturikortteli”-ratkaisuja ja yhden perheen taloihin perustuvia ”kelluvia kyliä”. Puhtaaksi viljeltyjä esimerkkejä näistä tyypeistä ovat ehdotukset nro 53. ”Koivusaaren Laituri”, nro 27. ”Sargassum” tai 21b. ”Elämä syntyi meressä”, jonka esittämä kortteli on perustettu pohjaan ankkuroidun ja paalutetun betonilautan varaan. Kelluvien pientalokylien nähtiin soveltuvan hyvin suojaisiin lahtiin ja poukamiin erityisesti sisäselän ja Katajaharjunniemen puolelle.

Meren ja saariston innoittamia ja paikan ominaisuudet alleviivaten hyödyntäviä kortteliratkaisuja ovat myös ”korttelisaaret”, jotka on irrotettu muusta kaupunkirakenteesta omiksi luonteeltaan korostetun yksityisiksi vain siltayhteydellä muuhun kaupunkiin kytketyiksi yksiköikseen. Näistä esimerkkejä tarjoavat mm. ehdotukset nro 3. ”Iltaisin kun veneet tulevat kotiin” ja 22. ”Solaris”.

Paikan ominaisuudet oivaltavasti ottaa huomioon ehdotus nro 84. ”Saaret”, jonka eteläisen saaren umpikorttelit luovat sisäpihoilleen sisäsatamia, joiden miljöö on intiimi ja suojainen. Kortteleiden vapaa sijoittelu tarjoaa samalla monipuolisia merinäkymiä asunnoista, joissa on hyödynnetty myös terassitalojen mahdollisuuksia.

Asuinrakennusten typologia oli moninaista. Erityisenä trendinä kilpailussa nousivat esiin monentyyppiset tulkinnat tämän hetken suosikkityypistä, terassitalosta, joka sisä- ja ulkotilan yhdistävänä muodostaakin luontevan merellisen maiseman ominaisuudet onnistuneesti hyödyntävän asumisratkaisun. Ehdotuksissa esiintyi myös runsaasti erilaisia kytketyn pientaloasumisen muotoja ja edellä mainittuja kelluvia asuintaloja. Useissa ehdotuksissa oli pyritty yhdistämään kilpailuohjelman mukaisesti erilaisia asumisen muotoja. Asuntoratkaisuja oli esitetty myös tornitaloihin, mutta

korkea rakentaminen nähtiin meri- ja saaristomaisemassa vaativan erityistä harkintaa sekä määrän että sijaintinsa suhteen huolimatta siitä, että se tarjoaisi maksimaaliset näkymät asunnoista merelle. Parhaissa ehdotuksissa erilaiset tyypit löysivät luonnollisella tavalla paikkansa suhteessa kaupunkirakenteeseen, maisemaan ja luonnonolosuhteisiin rakenteen kuitenkaan eriytymättä toisistaan erottuviksi vyöhykkeiksi.

Toimistokorttelit

Kilpailuohjelman tavoitteiden mukaisesti oli pääosassa ehdotuksia työpaikka- ja palvelurakentaminen oli sijoitettu alueen keskiosiin länsiväylän päälle kansirakenteen varaan tai siltamaisena ratkaisuna, jolloin niiden keskeisenä kaupunkirakenteellisena tehtävänä oli sitoa Länsiväylän jakaman saaren puoliskot yhtenäiseksi kaupunkirakenteeksi kuten esimerkiksi ehdotuksissa nro 42. ”Kuunari” tai 22. ”Solaris”. Toinen yleinen ratkaisutyyppi oli väylän varteen sijoittuvat toimisto- ja liikerakennukset, jotka samalla toimivat melumuureina asuinkortteleiden suojana, kuten ehdotukset nro 3. ”Iltaisin kun veneet tulevat kotiin” tai 27. ”Sargassum”. Niiden ongelmaksi muodostui Länsiväylän vuomainen jakava vaikutus, jota ei ollut kyetty lieventämään. Edellä mainittujen perustyyppien yhdistelmiä ja variaatioita oli lukuisia. Kaupunkikuvassa toimistokortteleiden tehtävänä oli myös toimia porttirakenteina Koivusaareen eri suunnilta saavuttaessa ja sen läpi ajettaessa, puhtaaksi viljeltyinä esimerkkeinä mm. ehdotukset nro 63.Sleepy Lagoon” ja 29. ”Betulat”.

Kortteleita oli monissa ehdotuksissa korostettu suurella volyymilla, korkeiden rakennusten synnyttämillä kaupunkikuvallisilla aksenteilla ja rakennusten voimakkaalla asuntokortteleista poikkeavalla muodonannolla. kilpailun pohjalta voidaan todeta, että parhaiten oli onnistuttu niissä ehdotuksissa, joissa keskuskorttelien korostus oli maltillista ja hienovaraista ja Koivusaaren kaupunkirakennetta kokoavaa kuten ehdotuksissa nro 42. ”Kuunari”, 22: ”Solaris” tai kompaktit ehdotukset 47. ”Pinnalla” ja 62. ”Vasta”. Korkean rakentamisen katsottiin sopivan Koivusaareen yksittäisinä harkitusti sijoitettuina maamerkkeinä tai hallittuina ryhminä, jotka korostivat Koivusaaren porttimaista asemaa ja ikään kuin naulasivat kaupunkirakenteen paikoilleen, esimerkkinä vaikkapa ehdotus nro 23. ”Brokeback Island”.

Täysin poikkeavan mallin tarjosivat eräät megaratkaisut kuten nro 33. ”Silta”, jonka valtava koko kaupunginosan sisältävä siltamainen volyymi ei tavoittele varsinaisesti maamerkin asemaa, mutta muodostaa itsenäisen koko merellistä maisemaa hallitsevat suurelementin.

Parhaissa ehdotuksissa toimistokorttelit asettuivat luontevalla tavalla suhteessa Koivusaaren kaupunkikuvaan kokoavana ja eri osia sitovana rakenteena, joka samalla kytkee vaikeasti Koivusaaren ja Lauttasaaren väliin kannakselle sivuun jäävän metron osaksi kaupunkirakennetta ja toiminnallisesti tukee harkitusti sijoitetulla monipuolisella työpaikka- ja palvelutarjonnallaan sekä ympäröivää kaupunkirakennetta että joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Parhaissa töissä kuten nro 22. ”Solaris”, 42. ”Kuunari” ja 62. ”Vasta” tavoite on saavutettu onnistuneella tavalla.

Ekologiset näkökohdat

Kilpailuehdotuksissa oli yleensä otettu jo kilpailuohjelmankin edellyttämällä tavalla kantaa ehdotuksissa ilmeneviin kestävän kehityksen periaatteisiin. Yleisesti voidaan kuitenkin todeta, että useimmissa ehdotuksissa ne jäivät maininnan tasolle selostuksissa eivätkä suoranaisesti kuvastuneet itse ehdotuksen ominaisuuksista. Joissakin ehdotuksissa Kestävä kehitys oli yhdistetty luontoelementtien läsnäoloon kaupunkirakenteessa ja toteutettu ”vihreä kaupunki” laajoin ja raskain keinotekoisin rakentein. Luontevasti paikan antamat luonnolliset kestävän kehityksen periaatteet” toteutuivat ehdotuksissa, jotka olivat riittävän tiiviitä ja kompakteja kyetäkseen hyödyntämään parhaalla tavalla metron ja muun joukkoliikenteen antamat mahdollisuudet, välttivät turhaa raskasta rakentamista ja laajoja täyttöjä ja pystyivät hyödyntämään paikan antamat luonnolliset maisemalliset ominaisuudet.

Eräissä ehdotuksissa oli pyritty innovatiivisiin ratkaisuihin käyttäen hyödyksi paikan olosuhteiden suomia mahdollisuuksia ja energialähteitä, kuten tuulta merivedestä saatavaa lämpöenergiaa tai auringonvaloa. Nämä kaikki paikalliset uusiutuvan energian käyttötavat ovat tervetulleita ehdotuksia ajatellen ilmastonmuutoksen vaatimia tulevaisuuden kaupunkien ratkaisuja energian tarpeen täyttämiseksi. Kilpailun kannalta monet ”innovatiiviset” ratkaisut liittyivät ehdotuksiin, joiden muut kaupunkirakenteelliset ja –kuvalliset ansiot jäivät laihoiksi. Eräissä parhaista ehdotuksista kuten nro 33. ”Silta” ja 53. ”Koivusaaren Laituri” oli kiinnostavia esitettyyn suunnitelmaan liittyviä ekologisia ratkaisuja.

Liikenne ja pysäköinti

Koivusaaren liittymä Länsiväylälle on useimmissa ehdotuksissa esitetty. Yleensä on sovellettu kilpailuohjelmassa esitettyjä perusvaihtoehtoja. Ainakin niissä ehdotuksissa, joissa Länsiväylän pohjois- ja eteläpuolisien osien kaupunkirakennetta on pyritty voimakkaammin yhdistämään rakentamalla Länsiväylän päälle, vaikuttaa ns. lohenpyrstömalli, jossa rampit ovat tasossa luontevimmalta.

Koivusaaren ja Lauttasaaren välinen uusi katuyhteys on yleensä esitetty kilpailuohjelman mukaiselle paikalle. Saman kadun jatkeesta on joissakin ehdotuksissa onnistuneesti tehty myös itse Koivusaaren pääkatu, jonka varteen keskustatoiminnot on kerätty.

Metroaseman Koivusaaren puoleinen sisäänkäynti on useimmissa ehdotuksissa sovitettu uuden korttelirakenteen pohjakerroksiin. Parhaiten onnistuneissa ehdotuksissa on myös katuverkkoa ja muuta reitistöä suunniteltu niin, että ne johtavat luontevasti metroasemalle.

Koivusaaren sisäisen katuverkon laajuuden ja luonteen suhteen on

suuria ehdotuskohtaisia eroja. Perinteisen ruutukaavarakenteen variaatioihin perustuvissa ehdotuksissa katuverkko on yleensä laajin. Yleinen liikenteen perusratkaisu on ollut pohjois- eteläsuuntainen Länsiväylän ylittävä katu, josta on tonttikatujen kautta yhteys kortteleihin. Katuverkon jäsentelyssä on joskus ollut selvästi vaikeaa päättää siitä onko liikennejärjestelmä sisäsyöttöinen vai rakentuuko se esimerkiksi rantoja kiertävän katuverkon varaan.

Kevyen liikenteen reitit itse Koivusaaressa on useimmiten suunniteltu kohtuullisen hyvin rantoja pitkin. Ohjelmassa pyydetyn seudullisen kevyen liikenteen reitin suunnittelussa on usein ajauduttu hieman mutkikkaaseen linjaukseen, mutta parhaissa ehdotuksissa yhteys on kuitenkin huomioitu.

Asuin- ja toimistokortteleiden pysäköinti on niin ikään ohjelman mukaisesti esitetty useimmissa ehdotuksissa maanalaisiin pysäköintilaitoksiin. Metroaseman mainio saavutettavuus on herättänyt tuomaristossa keskustelua siitä, pitäisikö Koivusaarta suunnitella esimerkiksi pysäköinnin mitoituksen ja katutilojen suunnittelun osalta voimakkaammin joukkoliikennekaupunginosana esimerkiksi pysäköinnin mitoitusta keventäen ja saaren sisäisen liikenteen painottamisella kevyeen liikenteeseen.

Satamat

Useimmissa ehdotuksissa Koivusaaren pursiseuran ja Vaskilahden venekerhon satama on säilytetty nykyisellä sijallaan ja suurin piirtein nykyisessä laajuudessa, mikä onkin luonteva lähtökohta.

NJK:n sataman kehittäminen osapuilleen nykyisellä sijainnillaan ja osana Länsiväylän penkereen maisemointia on lupaava ratkaisutapa. Satama luo Koivusaarelle merellistä identiteettiä paremmin kuin esimerkiksi toimistokorttelit samassa paikassa. Satamaan liittyvät toiminnot ja mahdolliset kaupalliset palvelut luovat elämää Koivusaareen parhaiten kun satama on kiinteä osa kaupunkirakennetta.

NJK:n satama on osassa ehdotuksia siirretty Koivusaaren eteläkärkeen joko osana pääsaarta tai erilliseksi satelliittisaareksi. Itse venekerhon toiminnan kannalta ratkaisu on selkeä, mutta haitaksi muodostuu sataman huoltoliikenteen aiheuttama läpikulkuliikenne asuinalueilla ja Koivusaaren maisemiltaan komeimman eteläkärjen muodostuminen muusta kaupunkirakenteesta erillään olevaksi ja yksityisluonteiseksi.

Joissakin kilpailuehdotuksissa venesatamat on yhdistetty toisiinsa luontevilla kaupunkitilasarjoilla (kanavat, aukiot) korostaen alueen merellistä identiteettiä.

Monissa ehdotuksissa sataman maatoiminnoille mitoitettu tila on liian ahdas, mutta usein myös jatkosuunnittelulla kehitettävissä. Myöskään satamien pysäköintiä tai huoltoliikennettä ei ole aina kunnolla esitetty. Talvisäilytyksen järjestämiseen on ehdotuksissa kiinnitetty vaihtelevasti huomiota. Ranta-aluetta porrastamalla on saatu aikaiseksi kaupunkimaiseen ympäristöön sopivaa talvisäilytys- ja sataman rantatoiminnoille sopivaa tilaa. Kansien ja rakennusten alapuolisia tiloja on joissakin ehdotuksissa hyödynnetty venesäilytykseen. Myöskin satamien vaatima pysäköintitila tulisi talvella hyödyntää veneiden säilytykseen.

Satamien sijainti aivan metroaseman tuntumassa antaisi mahdollisuuden uudenlaiselle veneilykulttuurille, jossa yksityisauton käyttö ei olisi nykyisellä tavalla sidoksissa veneilyyn ja ympäröivä kaupunki toimisi nykyistä enemmän samassa kaupunkitilassa kuin venekerhot. Uusien satamien toteuttaminen vaatii myös kaupungin resursseja.

Olemassaoleva rakennuskanta

Olemassa olevia rakennuksia on säilytetty eniten ehdotuksissa, joiden lähtökohtana on ollut jättää Koivusaaren nykyinen alue rakentamatta ja rakentaa esimerkiksi saaren viereen tai sen ympärille tai vain Länsiväylän pohjoispuoliselle osalle saarta. Tällöin lähtökohtana on ollut nykyisen Koivusaaren alueen säilyttäminen veneilykäytössä ja virkistysalueena ja esimerkiksi pursiseurojen rakennusten säilyttäminen.

Jos Koivusaaren korttelirakenne on suunniteltu kiinteästi metroasemaan liittyen ja nykyinen maapinta-ala hyödyntäen on saaren nykyiset rakennukset yleensä pääosin purettu.

Koivusaaren pursiseuran kerhotilana nykyisin toimiva puurakennus saaren eteläkärjessä on useimmissa ehdotuksissa säilytetty. Nokian omistama rakennus Koivusaaren pohjoisosassa on joissakin ehdotuksissa säilytetty osana puistoa, mutta sille on ideoitu uutta julkisempaa käyttötarkoitusta.

4 Ehdotuskohtaiset arvostelut

Palkintoluokka (PL)	4	ehdotusta
Yläluokka (YL)	15	ehdotusta
Ylempi keskiluokka (YKL)	26	ehdotusta
Alempi keskiluokka (AKL)	31	ehdotusta
Alaluokka (AL)	25	ehdotusta

Palkintoluokka

Ehdotus nro 42 ”KUUNARI” (PL)

141 000 krm2 / as.
~54 000 krm2/ muu

Länteen kaareutuva ”KUUNARI” muodostaa sylin Helsinkiin saapuville. Ehdotus jättää Koivusaaren pohjois- ja eteläosan fragmentin omaisesti näkyviin. Täyttöniemet muodostavat vastarantaa korostaen kauniisti nykyisiä luonnonrantoja. Vaikka täyttö kaksinkertaistaa Koivusaaren pinta-alan, säilyttää ehdotus nykyisen eteläkärjen linjan eikä leviä ulapan suuntaan.
Korttelit muodostuvat kaarevista talonauhoista, jotka on katkottu pienipiirteisiksi ketjuiksi. Toteutus on mahdollista eri talotyypeillä. Korkeudet ovat maltillisia. Ehdotus kuitenkin jää jonkin verran kerrosaloissa mitoitustavoitteista. Huolimatta rakentamisen orgaanisuudesta, on katuverkko rationaalin selkeä. Ajoneuvoliikenne on sisäsyöttöinen ja kevytliikenne kiertää rantoja. Liittymäjärjestelyt jäävät osittain kannen alle ja kannen korkeusasemaa saatetaan paikallisesti joutua tarkistamaan. Kaareva pääkatu poimii metroaseman hyvin mukaan kaupunkirakenteeseen. Keskuskorttelia ja sen suhdetta Vaskilahden satamaan voisi vielä selkeyttää. Poistamalla muutama talo rantalaiturilta saataisiin keskuskorttelista näkymiä satama-altaaseen. Myös Länsiväylän liittymästä tultaessa orientoituminen paranisi. Tässä suhteessa ehdotus on kehityskelpoinen. Autopaikat ovat keskuskorttelien kohdalla osoitettu kalliopysäköintiin.

Rannan porrastaminen Kuunarinlahdella on kehityskelpoinen ja kaupunkikuvallisesti harkittu yksityiskohta, joka mahdollistaa veneiden talvisäilytyksen. NJK:n satama rakentuu Länsiväylän varteen molemmin puolin samalla maisemoiden liikenneympäristöä. Sataman maatoiminnot ovat kuitenkin mitoitettu ahtaasti. Vaskilahden puolella satama-altaan koko on säilytetty nykyisellään mutta maatoiminnoille on niukasti tilaa.

Länsiväylän ylittävä kevyenliikenteen silta toimii hyvin sommitelmassa kaarevan toimistokorttelin kanssa. Itä-länsi-suuntaista kevyen liikenteen raittia ei ole esitetty. Pohjoisosan uimaranta on kaunis yksityiskohta korttelirakenteen keskellä. Suorakaidekortteli lähellä Koivusaaren eteläkärkeä on vähän vieras elementti ja vaatisi uudelleen muotoilua. Ehdotuksessa Vaskilahden kannas on katettu viherkannella koko matkalta. Pyrkimyksenä on yhdistää Koivusaari nykyistä kiinteämmin Lauttasaareen. Teknisesti pitkä tunneliosuus on kuitenkin vaativa ja sulkee Länsiväylällä kulkevilta kaikki näkymät. Maatörmä myös nousee aika korkeaksi. Ehdotus ei kuitenkaan ole riippuvainen tästä ratkaisusta, vaan toimii ilman kattamistakin.

Kokonaisuutena ehdotus luo omaleimaisen orgaanisen hahmon Koivusaarelle. Maisemallinen sovitus yksityiskohtiaan myöten on erinomaista.

K U U N A R I

Kaupunkirakenne

Käpaikuehdotuksessa Koivusaaresta syntyy visuaalisesti elävä ympäristö- ja kaupunkirakenteellinen kokonaisuus, jossa saaren korttelelta ja toimintoja hallitsee vahva merellisyys. Rantavyöhyn käsittely tarjoaa erilaisia ja toisistaan poikkeavia ratkaisuja urbaanille ranta-asumiselle ja veneilytoiminnoille. Koivusaaren etelä- ja pohjoiskärkien rannat viheralueineen säilyvät nykyisessä muodossaan. Koivusaaren uudet vapaamuotoiset korttelialueet muodostavat selkeän reunan avoimille merimaisemaltiolle ja alueen silhuetti merelle on urbaani rakennettuine rantoineen.

Koivusaaren poikkeava katuverkko ja sitä reunustavat korttelit luovat vahvan ja omaleimaisen ilmeen alueelle. Julkisten palvelujen korttelit metroaseminaan ja työpaikkakeskittymineen sijoittuvat alueen keskiselle paikalle ja palvelevat tasapuolisesti koko saarta. Koivusaaren kohdalla Länsiväylä painetaan tunnelin ja kannen päälle syntyvä pusto-yöhyke yhdistää Koivusaaren Lauttasaareen.

Korttelirakenne

Asuinkortteleissa meri on läsnä ja alueen kaikista asunnoista avautuu merimaisema. Rakentaminen on tiivistä ja rantojen käsittely kaupunkimaista. Rakennettuja ja asuinrakennuksia matalammalla olevia ranta-puistoja hyödynnetään veneiden talvisäilytykseen. Asuinkortteleita palvelevat piha- ja viheralueet sijoittuvat korttelelden suojaisiin sisäosiin. Rantakortteleiden keskikorkeus on 4 kerrosta ja tiivis kaupunkimainen korttelirakenne mahdollistaa erityyppisten asumistrakaisujen sijoittamisen alueelle. Asuntoveneilä on sijoitettu saaren pohjoisosan länsirannalle.

Koivusaaren keskusta syntyy metroaseman ympärille. Matalien julkisten ja kaupallisten palvelujen korttelialueella rakennusten väliin jäävät torit ja aukiot elävöittävät katuluvaa ja vahvistavat kävely-ympäristön syntyä. Alueen autopaikat on kadunvarsipaikoitusta lukuun ottamatta sijoitettu keskitetysti maanalaisiin paikoitusalaksiin ja liikuminen saanella tapahtuu pääsäätöisesti jalan. Alueelle syntyy monipuolisesti työpaikkoja ja lähipalveluja, jotka nostavat alueen omavaraisuusastetta Toimistorakennusten vyöhykeestä muodostuu luontevaa melumuuri Länsiväylän varteen.

Vesiratamat

Käpaikualueelle syntyy kolme erityyppistä veneilykeskusta satamineen. NJK:n purjeseuran yhteyteen on suunniteltu käpapurjehdus-keskus palvelurakennuksineen. Pitkä Länsiväylän suuntainen rakennusmassa toimii melumuurina ranta-alueelle. Ajyhteys satamaan tapahtuu Hanasaaren liittymän kautta. Koivusaaren purjeseuran venesataman rantakortteliin on sijoitettu veneilyä palvelevien tilojen lisäksi majoitustiloja (rakennuksen ylemmät kerrokset). Vasikiahden venesataman toiminnot säilyvät ennallaan.
Veneiden talvisäilytys tapahtuu pääsäätöisesti rakennetuilla ranta-puistovyöhykkeillä. Koivusaaren satamissa on yhteensä 480 venepaikkaa, lisäksi rannoilta löytyy satamapaikkoja suuremmille aluksille.

Virkistysalueet

Koivusaaren virkistysalueet syntyvät luontevasti veden äärelle. Venesataman lisäksi alueelle on sijoitettu meloontakeskus, jonka kerho- ja kokoontumistilana toimii kunnostettu arvokkirtesto. Koivusaaren etelään avautuva suojaisa uimaranta sijoittuu saaren pohjoisosaan. Nykyiset kallionrannat ja viheralueet säilytetään lähivirkistysalueina. Länsiväylän yli rakennettu kevyenliikenteen silta yhdistää saaren etelä- ja pohjoisosien viheralueeltit toisiinsa. Koivusaaren kevyenliikenteen rantaraitit liittyvät saumattomasti laajempaan seudulliseen kevyenliikenteen verkostoon.

Liikenneratkaisut

Alueen liikennerataksaut ovat yksinkertaiset ja tehokkaat. Liittymät Länsiväylältä sijoittuvat Koivusaaren kannen alle. Katajaharjuun johtava Länsiväylän rinnakkaiskatu yhdistää Koivusaaren Lauttasaareen. Koivusaaren uusi metroasema sijoittuu Länsiväylän tasoon ja aseman näkyvyyteen on kiinnitetty huomiota. Koivusaaressa metroasemalle saavutaan alueen katuverkkoa pitkin. Metroaseman toinen sisäänkäynti sijoittuu metrosuunnitelmien mukaisesti Lauttasaaren puolelle.

Kerrokset

Asuminen	141.000 k-m2	(3.525 asukasta)
Työpaikat	35.900 k-m2	
Liike/yöstilat	13.000 k-m2	(1.630 työpaikkaa)
Palvelutj/julk.rakennukset	3.700 k-m2	
Yhteensä	193.600 k-m2	

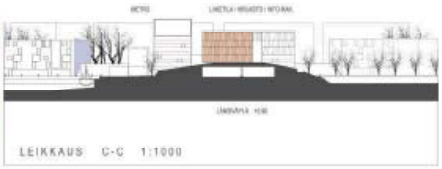
Autopaikat	maikannet	1.770 ap
	maantaso	150 ap
	Yhteensä	1.920 ap

K O I V U S A A R E N I D E A K I L P A I L U

KUUNARI

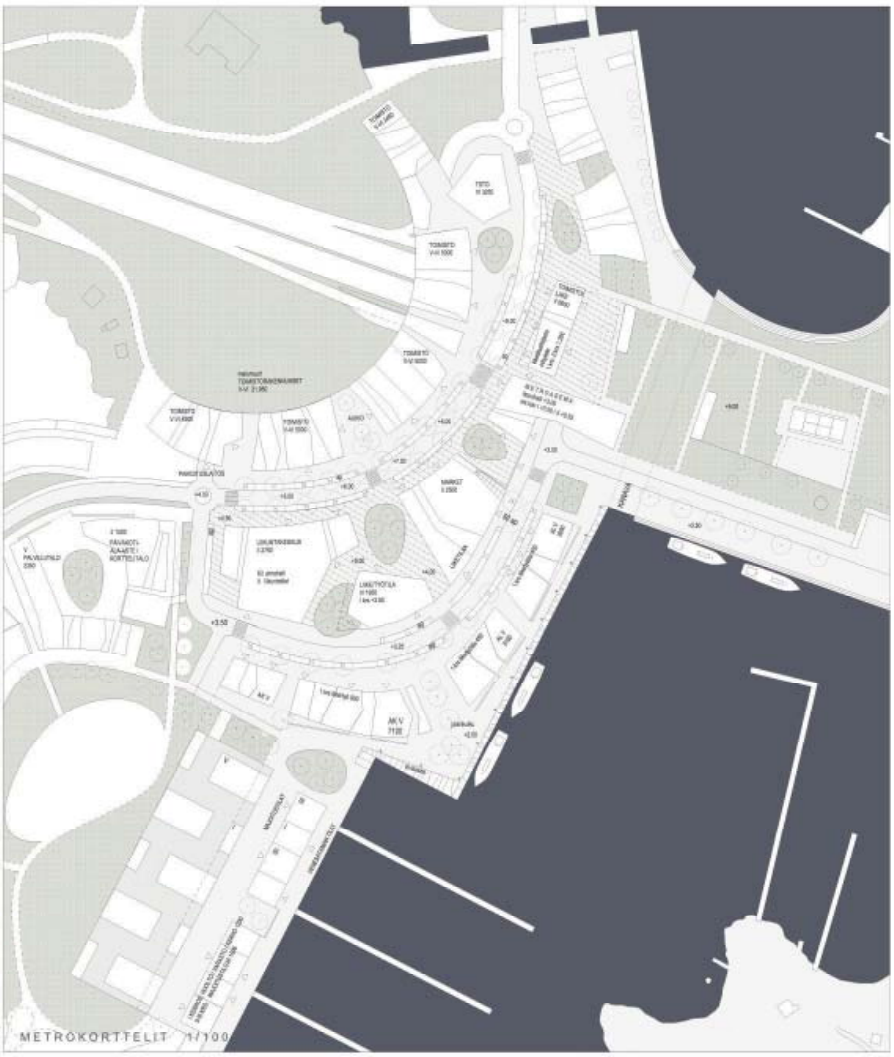
KOIVUSAAREN IDEAKILPAILU

METROKORTTELIT KAAKOSTA

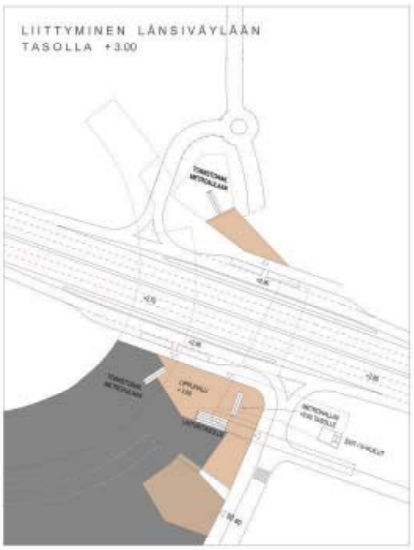


LEIKKAUS C-C 1:1000

K U U N A R I

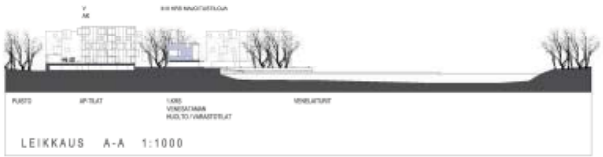


METROKORTTELIT 1/100



LIITTYMINEN LÄNSIVÄYLÄÄN
TASOLLA +3.00

K O I V U S A A R E N I D E A K I L P A I L U


LEIKKAUS A-A 1:1000

K U U N A R I

LEIKKAUS B-B 1:1000

LÄNSIVÄYLÄN POHJOISPUOLI
6.23 ha
LÄNSIVÄYLÄN ETELÄPUOLI
5.55 ha
TÄYTTÖALUEET 1 / 1000

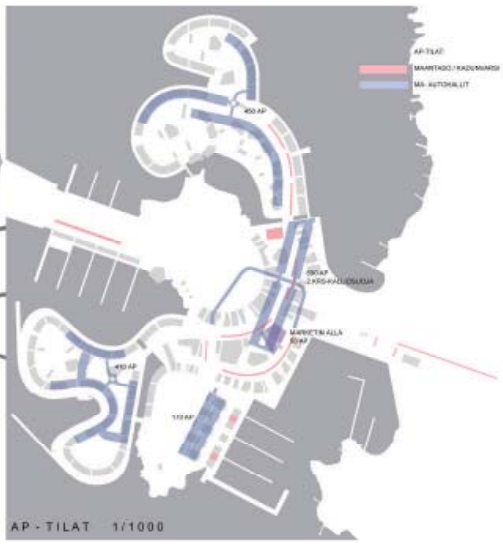
LEIKKAUS D-D 1:1000

NÄKYMÄ KUUNARILAHDELTA

VENEIDEN TALVISÄILYTYS 1/1000

KEVYT LIIKENNE 1/1000

AJONEUVOLIIKENNE 1/1000


AP-TILAT
MAANTASO / KADUNNUSSI
MIL. AUTOHALLIT
450 AP
190 AP
2-KRS-KALUSTUKUA
MARKETIN ALLA
80 AP
410 AP
110 AP
AP - TILAT 1/1000

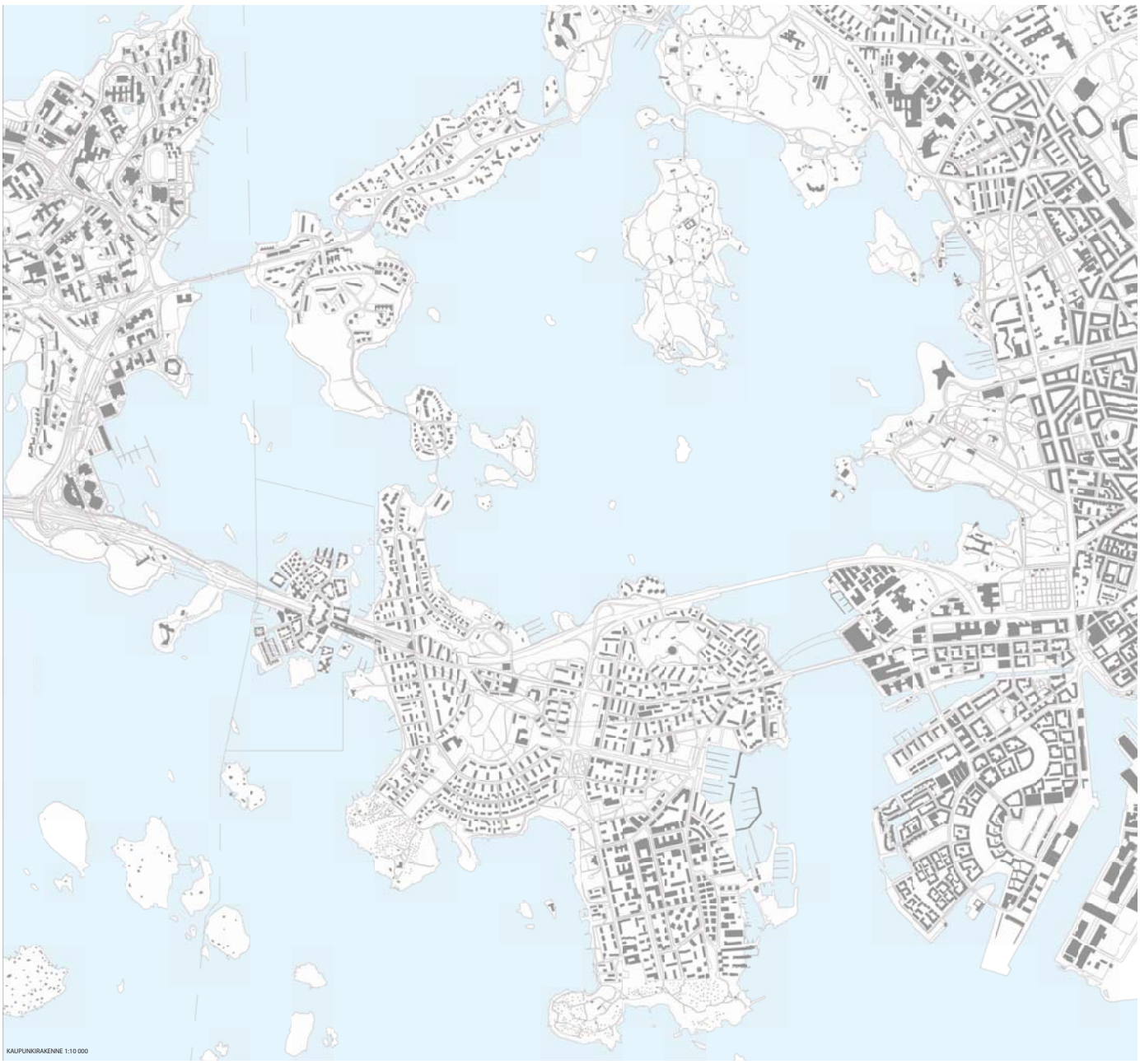
Ehdotus nro 22 ”SOLARIS” (PL)

151 100 krm2 / as.
~76 000 krm2/ muu

Ehdotus antaa kompaktin yleisvaikutelman ja lisätäytöt painottuvat lähinnä pohjoisosaan. Ratkaisussa pääsaarta ympäröi satelliittisaarien kehä. Erilaiset korttelitypologiat varioivat ruutukaavaa elävöittäen. Korkeuksien kasvattaminen reunoilta keskustaa kohti on pienilmaston kannalta edullista. Viistokuvissa ehdotuksessa on kaupunkimaista elävyyttä. Esitetyt korttelimiljööt ovat mittakaavallisesti miellyttäviä. Ehdotus tasapainoilee pihojen suojaisuuden ja näkymäavausten välillä. Sormimaisen perusratkaisun pohjalta merinäkymiä on mahdollista saada syvemmällekin kaupunkirakenteeseen. Vaskilahdella keinosaaret tekevät vesialueesta ahtaan, vaikka toisaalta ne synnyttävät suojaista rantaviivaa. Venesatamat ovat luontevasti nykyisillä sijainneillaan mutta laajuudeltaan pienehköinä. NJK:n sataman huoltoliikenne rasittaa asuinkortteleita. Luonnonsuojelualue on erotettu sopivasti omaksi ”luonnonsaarekseen” kaupunkirakenteen edustalle.

Länsiväylän liittymä on onnistuneesti integroitu kaupunkirakenteeseen ja katuverkkoon. Valittu liittymätyyppi mahdollistaa kansirakenteelle esitetyn maltillisen korkeuden. Rantatori kytkeytyy kauniisti portaiden välityksellä ylätasanteella olevaan metroaukioon. Rinnakkaiskadun päätteenä siitä muodostuu urbaani tila. Metroasemia yhdistävä kauppahalli-rakennus Vaskilahden pohjukassa sulkee merinäkymiä pois Länsiväylältä. Sen lyhentäminen parantaisi tilannetta Rantareitistö on kattava ja miljööltään monipuolinen.

Ehdotus on lähtökohdiltaan hyvin kehityskelpoinen ja sisältää monia ansiokkaita yksityiskohtia erityisesti keskuskortteleihin liittyvien kaupunkitilojen osalta.



Ratkaisun keskeiset periaatteet

Koivusaari on metroyhteyteen tukeutuva uusi kaupunginosa, jossa tiivis, merellisestä sijainnista muotoutuva kaupunkirakenne yhdistyy monipuoliisiin kortteli- ja asuntotyyppeihin. Ratkaisu säilyttää suunnittelualueelle ominaiset pitkät merinäkymät ja mahdollistaa nopean ja miellyttävän yhteyden metroasemalle kaikista korttelesita. Pääsaaren tähtimäinen muoto avaa näkymiä korttelesita merelle ja sen ympärille sijoitetut pienemmät satelliittisaaret suojaavat sisäosia muodostaen pienimittakaavaisia poukamia ja kanavia alueen sisäosiin. Aiemmin erillinen Leppäsaari erotetaan virkistyskäyttöön. Länsiväylän molemmat puolet yhdistetään yhdeksi toimivaksi kokonaisuudeksi sijoittamalla Länsiväylä katetun kannen alle.

Koivusaaren asukas voi nauttia ranta-alueista, merestä ja pääsee helposti veden äärelle. Alueen ydinkeskus ja sen keskeinen julkinen tila, rantatori, palveluineen on sijoitettu toiminnallisen ja kaupunkirakenteelliseen solmukohtaan meren rantaan uuden venesataman kainaloon.

Maisemalliset piirteet

Koivusaaren näkyvyys merelle ja Lauttasaareen säilytetään vihreänä ja pienimittakaavaisena. Saaren hallittu laajentaminen täyttömaalla ja pienillä satelliittisaarilla säilyttää tärkeät näkymäakselit Länsiväylältä ja alueen sisältä meriialueelle.

Kontrastina voimakkaasti rakennettavalle rantapromenadille ja venesatamalle osa ranta-alueista säilyvät tai käsitellään pehmeinä ja luonnonmukaisina. Leppäsaaren rantaniittyjen karu saaristoluonto säilytetään ja myös uusi rakennettava rantaviiva elää luonnonprosessien mukana. Koivusaari näkyy Länsiväylälle päälle nousevana korkeatasoisena asuinalueena sekä liike- ja toimistorakentamisena.

Julkinen kaupunkitila ja palvelut

Koivusaaren keskustan kaupunkitilallinen ja toiminnallinen ydin on Vaskilahden venesatamaa kohti aukeava rantatori. Tori on ilmansuunnitaan edullinen ja rajattu tilallisesti tiiviiksi. Rantatori liittyy joukkoliikenteen yhteyksiin, autoliikenteen väylän, kaupunkirakenteeseen sekä rajattujen näkymien kautta mereen. Liikerakentaminen, palvelut ja työpaikkakorttelit ovat sijoitettu ydinkeskustaan helposti saavutettaviksi kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä. Rantatorin metroasemaan liittyvä liikerakennus on moderni kauppahalli, johon houkutellaan myös pieniä elintarvikkeita ja käsitöitä tuottavia toimijoita. Veden äärelle sijoittuessaan esimerkiksi tuoreen kalan myyminen on vetonaula myös länsiväylän ohikulkijoille. Kauppahallin yhteydessä toimii ravintoloita ja kahviloita, joiden terassit avautuvat satamaan. Torin yhteyteen on sijoitettu monitoimirakennus, jossa toimii kulttuuri- ja liikuntapalveluita kuten palloilu- ja pelitoimintaa, tanssia, elokuvasaleja, lähikirjasto, nuorisotiloja sekä treenikämppiä. Alueen päiväkodit on viheralueiden ja kevyen liikenteen reitistön yhteyteen.

Työ- ja liikerakennukset muodostavat luontaisen suojavyöhykkeen liikennemeluu vastaan. Ne ovat keskeisesti sijoittuneet ydinkeskustan pääkadun varteen tai Länsiväylän suuntaisesti aivan rantaviivaan asti.

Rantapromenadi on alueen näyteikkuna, jonka varrella on korkeatasoista asuinrakentamista. Rantapromenadin liittyy venesatamaa rajaava laivaliikenteen sataman ja pursiseuran vedellisten palvelujen 'saari'. Sille voidaan toteuttaa pursiseuran tilojen lisäksi kahvila-ravintola-tanssipaviljonki ja mahdollisesti vuokrattavia ateljeetiloja. Rantapromenadin varrella oleva hiekkaranta tuo alueelle kylpylämäistä henkeä ja sielä voi toimia pieni ympärivuotinen uimala avantouintipaikkoineen sekä saunaseuran tiloja. Ranta-alueella on myös leikkipuistoja, koirapuistoja sekä liikuntapaikkoja.

Veteen liittyvät harrastukset ovat Koivusaarilaisille lähellä. Kaikkien kanavien varrelle varataan alueen asukkaille pienvenepaikkoja ja alueella toimii kaksi purjehtijoille varattua satamaa huolto- ja palvelutoineen. Kesäisin vesireittejä pitkin voi meloa ja soutaa melontakerholta vuokrattavilla välineillä. Kalastaminen, pilkkiminen, retkeily ja lintubongaus on saarella ja sen välittömässä läheisyydessä. Kanavien ja satellliittisaarien verkosto luo hyvän mahdollisuuden harrastuksiin myös talvella: luisteluradat, hiihtoladut, napakelkka, kaukalopallo tai jääkiekko.

Asuinrakentaminen

Alueelle muodostetaan rikasta, erilaista asumista yhdistäviä rakennus- ja korttelityyppeja. Näin Koivusaaren rakentamisella vastataan erilaisiin asumistoiveisiin ja ympäristöstä muodostuu myös sosiaalisesti monipuolista. Kaupunkirakenne muodostuu erikokoisista pihapiireistä, jotka ovat helposti hahmotettavia lähinaapuristoja. Työ- ja liiketiloja yhdistetään asuinkorttelehin ja myös asumista toimistokorttelelden yläkerroksiin. Sekoittunut rakenne elävöittää kokonaisvaltaisesti aluetta eri vuorokauden ja vuodenaikoina.

Suunnitelmassa on haettu tasapainoa esteettisen monipuolisuuden ja yhtenäisen kaupunkikuvan väliltä. Keinona on käytetty korttteiden suunnittelussa reunaehtoja, joita ovat kortteleiden katutilaan rajautuminen ja mittakaavan ja materiaalien hallittu vaihtelu. Kaikissa korttelissa on suojaisia ulkotiloja ja niiden massoittelussa hyödynnetään näkymiä vesialueille. Rakennuksien mittakaavan vaihtelu ja kattomaailma parantaa kortteleiden valoisuutta ja mittakaavaa synnyttäen lisäksi omaleimaisia kattoasuntoja.

Tehokkain asuinrakentaminen sijoittuu ydinkortteleihin ja pääkadun varteen. Kerrosluvuiltaan se on 4-5-kerroksista. Tehokas korttelirakenne mahdollistaa pysäköinnin järjestämisen korttelikohtaisesti ja palvelujen sijoittumisen alueelle. Rantapromenadin ja kokoojakadun varren asuintalojen kivijalkakerrokseen varataan liiketiloja. Rantakanaviin varrelle sijoittuu pääasiassa tiivistä ja matalaa, pienimittakaavaista rakentamista, joka rajautuu urbaaniin kanavarantaan tai luonnonmukaiseen ruovikkorantaan. Pohjoiseen kanavaan sijoitetaan asuntolaivoja.

Viheralueet

Pääosa rakentamisesta sijoittuu kaupunkimaiseen ytimeen ja Länsiväylän ympärille. Urbaanit puisto- ja rantakadut sekä kanavien varret käsitellään kaupunkimaisena ja osittain veden äareen tukeutuvina viihtyisinä olekelualueina. Puutarhamaisin ja suojaisiin korttelipihoihin sijoitetaan hedelmätarhoja, kasvi- ja viherhuoneita sekä istutuspalstoja.

Leppäsaari säilyy luonnonmukaisena ja muodostaa suojan venesatamalle ja rantapromenadille. Saaren käyttö on pääasillisesti virkitys- ja luontoarvoihin perustuvaa. Alueelle sijoitetaan lepakkopönttöjä korvaamaan kolopuita ja vanhoja rakennuksia: ne tarjoavat yksittäisille lepakoille ja kokonaisille yhdyskunnille lisääntymispaikkoja ja päiväpiiloja. Leppäsaaresta tehdään lähiluontoretkikohde: luontotalo(vanha rakennus), lintutorni, lepakoiden tarkkailu. Vaskilahden itäpuoli säilyy luonnonrantana.

Metro korvaa linja-autoliikennettä ja vähentää autoilua Länsiväylällä, jolloin tiemaisema saa kaupunkimaisemman käsittelyn. Länsiväylän varteen istutetaan puurivistöjä sekä tunnelin ja yläkulusiltojen arkkitehtuuriin ja valaistukseen kiinnitetään erityistä huomiota.

Liikenne ja pysäköinti

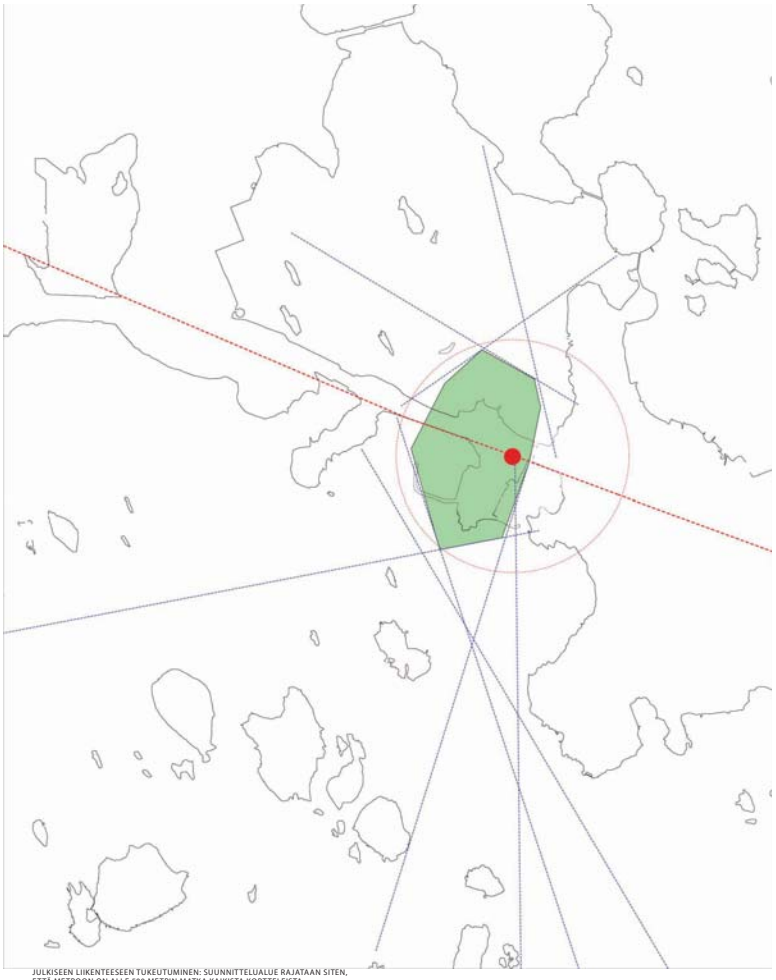
Keskeisinä liikenteellisinä tavoitteina alueella ovat kattavat ja sujuvat kevyen liikenteen yhteydet, hyvät joukkoliikennepalvelut sekä palvelujen saavutettavuus ja sijainti eri liikennemuotojen polttopisteessä. Etäisyys metroasemalle on saaren eri osista aina alle puoli kilometria. Katuelämää hallitsevat jalankulkijoiden ja katutasossa sijaitsevien liiketilojen tarpeet. Kevyen liikenteen väylät ja jalankulkijoiden reitit mahdollistavat erilaisten reitistöjen syntymisen riippuen kävijän halusta suoraviivaiseen siirtymiseen tai vieryilevään kävelyyn aluetta kiertävää rantapromenadia pitkin. Ajoratojen jäsentäminen ja käytettävä ajonopeus laaditaan asuinalueiden sisällä kevyen liikenteen ehdoilla.

Koivusaaren pääkatu linkittyy Länsiväylään kahden kiertoliittymän kautta, joista yhdistyy loivat rampit Länsiväylälle. Pääkatu muodostaa kaupunkirakennetta kokoavan ja liikenteellisen selkärangan, joka avautuu rajatuista kohdin merelle tai satamiin. Se on luonteeltaan alueen läpi kulkeva kaupunkimainen, puukujanteiden reunustama bulevardi, jonka varteen sijoittuu suuri määrä työpaikka- ja liikerakentamista. Katu toimii myös joukkoliikenteen reittinä.

Lähellä rantaviivaa ja asuinalueiden välissä polveilevat kokoojakadut kiertävät molemmat asuinalueet. Katuun liittyy kivijalkaliikkeiden, venesataman ja rannan asiointipysäköintiä. Kortteleiden autopaikoitus sijoitetaan maanalaiseen pysäköintilaitoksiin sekä korttelien pihakansien alle. Vesibussi liikennöi kesäisin rantatorilta keskustaan ja Suomenlinnaan sekä muihin Helsingin edustan saariin. Veneiden talvisäilytystä varten on osoitettu ranta-alueella tiloja ja esimerkiksi liikunta-alueita hyödynnetään veneiden talvisäilytykseen.

Koivusaaren kokonaislaajuus:

Asuinrakentaminen (A/AK)	151 100 kem^2
Työpaikkarakentaminen (LK)	60 400 kem^2
Virkistys(YL)	5 000 kem^2
Julkinen rakentaminen (Y)	10 500 kem^2
Yhteensä	227 000 kem^2

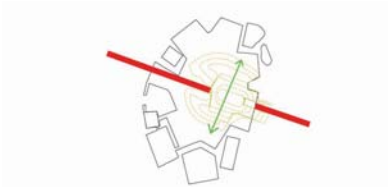


JULKISEEN LIIKENTEESEEN TUKEUTUMINEN: SUUNNITTELUALUE RAJATAAN SITEN, ETTÄ METROON ON ALLE 500 METRIN MATKA KAIKISTA KORTTELEISTA

PITKÄT NÄKYMÄT YMPÄRISTÖSTÄ SÄILYTETÄÄN

ETELÄKÄRKI RANTANIITTYINEEN EROTETAAN OMAKSI SAAREKSI JA VEDEN VIRTAUS VARMISTETAAN

KORTTELIT AVATAAN MERIMAISEMAAN



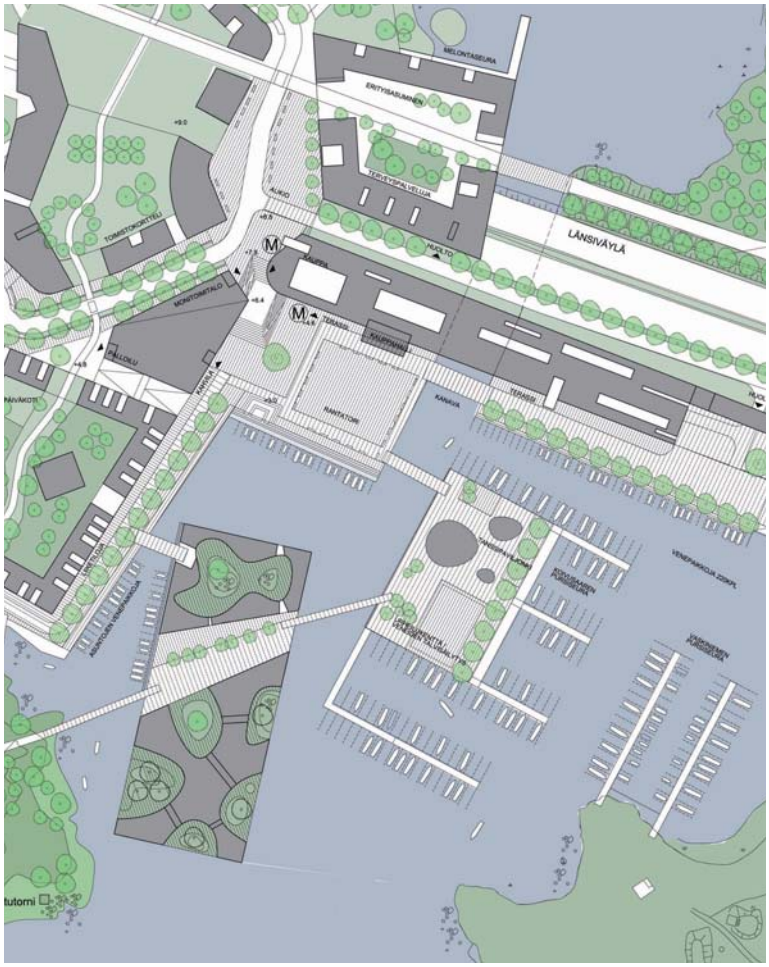
LUODAAN YHTEYS LÄNSIVÄYLÄN YLI

KORTTELIT SYNTYVÄT MONIPUOLISISTA KORTTELI- JA ASUNTOTYYPEISTÄ

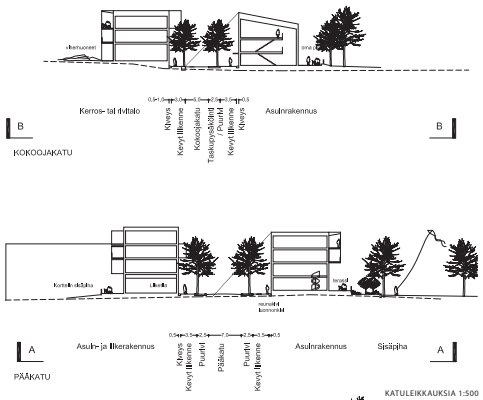
ASEMAPIIRROS 1:2000

1. PYSÄKÖINTIKANSI 159ap / 3950m²
(KELLARITILA 300m²)
2. PYSÄKÖINTI VIEREISESSÄ KORTTELISSA
3. PYSÄKÖINTIKANSI 60ap / 1500m²
(KELLARITILA 300m²)
4. PYSÄKÖINTIKANSI 70ap / 1750m²
(KELLARITILA 250m²)
5. PYSÄKÖINTIKANSI 79ap / 1950m²
6. PYSÄKÖINTIKANSI 64ap / 1700m²
7. PYSÄKÖINTI VIEREISESSÄ KORTTELISSA
8. PYSÄKÖINTIKANSI 165ap / 3900m²
(KELLARITILA 300m²)
9. PYSÄKÖINTI VIEREISESSÄ KORTTELISSA
10. PYSÄKÖINTIKANSI 80ap / 2000m²
(KELLARITILA 500m²)
11. PYSÄKÖINTIKANSI 90ap / 2300m²
(KELLARITILA 400m²)
12. PYSÄKÖINTIKANSI 100ap / 2500m²
(KELLARITILA 500m²)
13. PYSÄKÖINTIKANSI 300ap / 7500m²
(kahdessa kerroksessa)
PYSÄKÖINTIKANSI 210ap + 90ap (asiak.pys.)
(kahdessa kerroksessa)/ 7500m²
(KELLARITILA 500m²)
14. PYSÄKÖINTI VIEREISESSÄ KORTTELISSA
15. PYSÄKÖINTI VIEREISESSÄ KORTTELISSA
16. PYSÄKÖINTIKANSI 120ap / 3000m²
17. PYSÄKÖINTIKANSI 60ap / 1500m²
PYSÄKÖINTIKANSI 120ap / 3000m²
18. PYSÄKÖINTI VIEREISESSÄ KORTTELISSA
19. PYSÄKÖINTIKANSI 115ap / 2900m²
(KELLARITILA 600m²)
20. PYSÄKÖINTIKANSI 150ap / 3700m²
(Pursiseuran pysäköinti osittain)
21. PYSÄKÖINTIKANSI 80ap / 2000m²
(KELLARITILA 400m²)
22. PYSÄKÖINTI VIEREISESSÄ KORTTELISSA
23. PYSÄKÖINTIKANSI 130ap / 3250m²
24. PYSÄKÖINTI VIEREISESSÄ KORTTELISSA
25. PYSÄKÖINTI VIEREISESSÄ KORTTELISSA

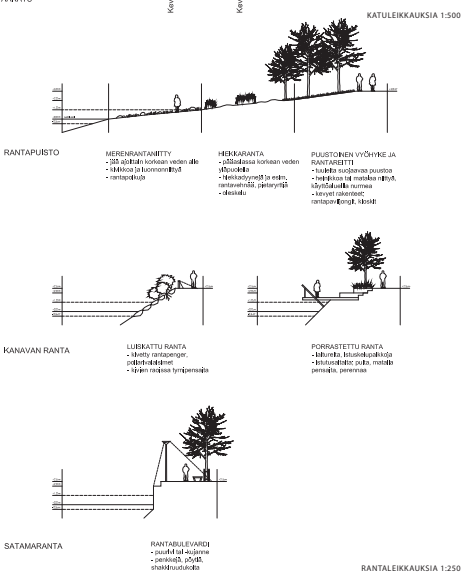
LIIKENNE- JA PYSÄKÖINTIKAAVIO 1:4000



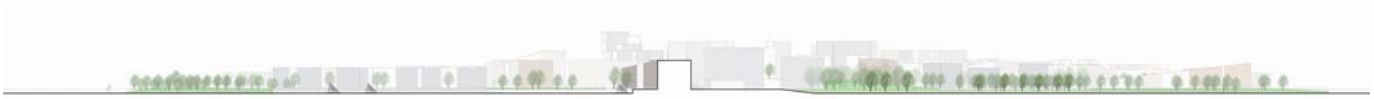
METROKORTTELIT 1:1000



KATULEIKKAUKSIA 1:500



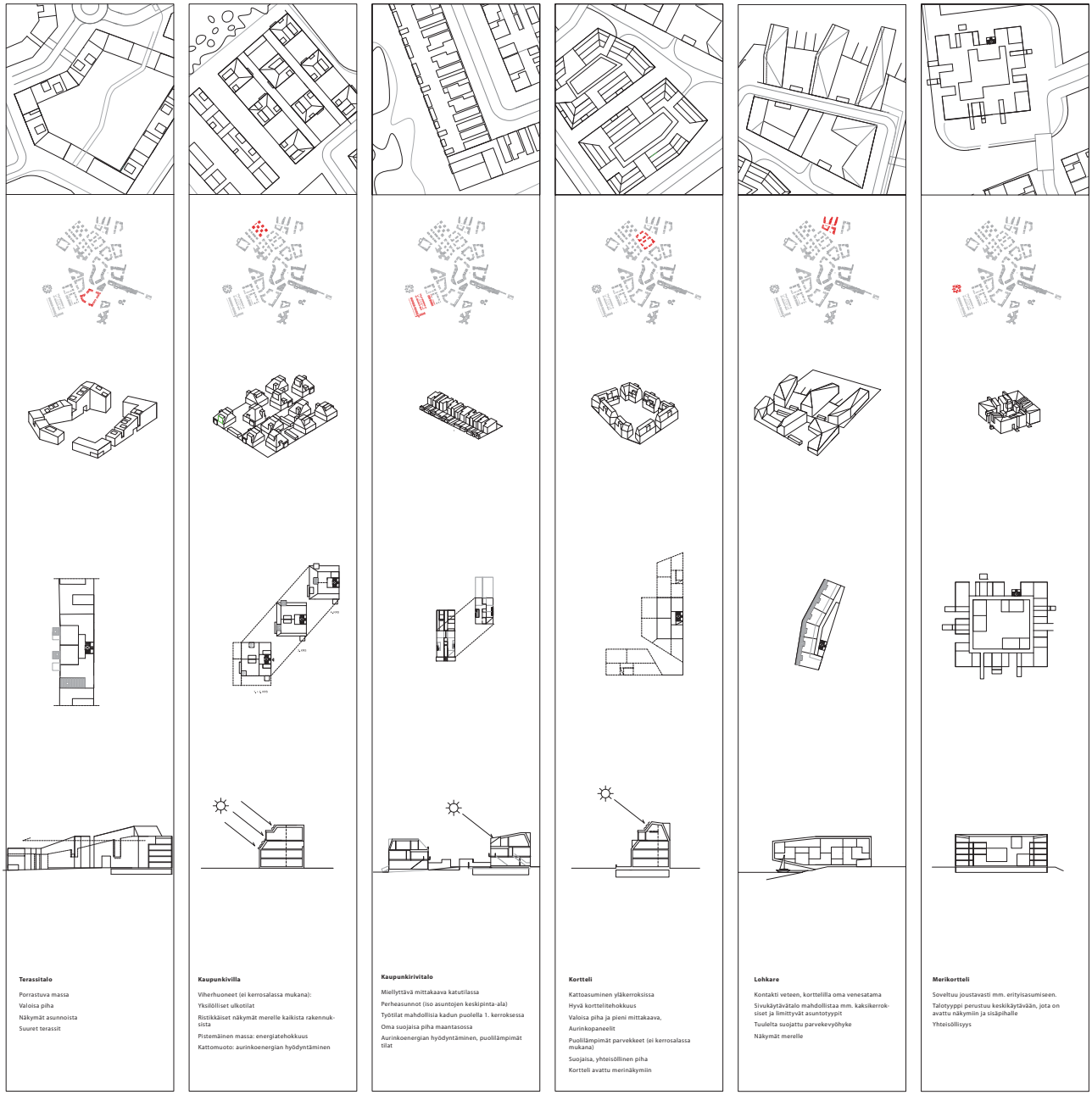
RANTALEIKKAUKSIA 1:250



ALUEJULKISIVU A-A 1:1500

ALUEJULKISIVU B-B 1:1500

ALUELEIKKAUS C-C 1:1000



Terassitalo

Porrastuva massa

Valoisa piha

Näkymät asunnoista

Suuret terassit

Kaupunkivilla

Viherhuoneet (ei kerrosalassa mukana):

Yksilölliset ulkotilat

Ristikkäiset näkymät merelle kaikista rakennuksista

Pistemäinen massa: energiatehokkuus

Kattomuoto: aurinkoenergian hyödyntäminen

Kaupunkirivitalo

Miellyttävä mittakaava katutilassa

Perheasunnot (iso asuntojen keskipinta-ala)

Työtilat mahdollisia kadun puolella 1. kerroksessa

Oma suojaisa piha maantasossa

Aurinkoenergian hyödyntäminen, puolilämpimät tilat

Kortteli

Kattoasuminen yläkerroksissa

Hyvä korttelitehokkuus

Valoisa piha ja pieni mittakaava,

Aurinkopaneelit

Puolilämpimät parvekkeet (ei kerrosalassa mukana)

Suojaisa, yhteisöllinen piha

Kortteli avattu merinäkymiin

Lohkare

Kontakti veteen, korttelilla oma venesatama

Sivukäytävätalo mahdollistaa mm. kaksikerroksiset ja limittyvät asuntotyypit

Tuulelta suojattu parvekevyöhyke

Näkymät merelle

Merikortteli

Soveltuu joustavasti mm. erityisasumiseen.

Talotyyppi perustuu keskikäytävään, jota on avattu näkymiin ja sisäpihalle

Yhteisöllisyys

Ekologisuus, kestävä rakentaminen ja energiatalous

Koivusaaren asuinalue rakennetaan kestäviä ekologisia ja energiataloudellisia periaatteita noudattaen. Joukkoliikenneratkaisut ja alueen saavutettavuus jalkaisin ja pyöräilllä tukevat vaihtoehtoisia liikennemuotoja yksityisautoilun rinnalla. Saari on kompakti ja yhteys metron sisäänkäynteihin on alle 500 metriä kaikista korttelei sta. Kaupunkirakenteen tiiviys, viheralueiden ja sisäpihojen maailma luo suotuisempaa mikroilmastoa. Puusto ja rakentaminen on sijoitettu suojaamaan avoimelta mereltä puhaltavalta tuulelta.

Lämmitysenergia tuotetaan omavaraisesti alueen sisällä hyödyntäen merestä saatavaa maalämpöä. Lisäksi talojen julkisivupinnoissa ja perveykkeissa käytetään aurinkokennoja. Tuulivoimaa hyödynnetään satelliittisaarien asuntojen energiantuottamiseen ja ne yhdistetään osaksi rakennusten arkkitehtuuria.

Asuinrakennuksissa suositaan puolilämpimiä parvekkeita ja viherhuoneita, joita saa rakentaa kerrosalan lisäksi noin 10-15%. Metron poistoilmaa hyödynnetään rantatorin alueen katujen sulattamiseen, jolla vähennetään aurauksen ja hiekoituksen tarvetta. Rantapromenadin kesäisin käytössä olevien jäätelökioskien ja muiden paviljonkirakennusten energia tuotetaan aurinkoenergialla.

Rakennusten rakenteelliset ratkaisut ovat energiaa säästäviä. Talot suunnitellaan vaipaltaan yksinkertaisiksi, eristämiseen, ilmatiiviyteen sekä lämmöntalteenottoon kiinnitetään erityisesti huomiota. Ominaislämpöhäviö olisi alle 60% nykyisistä vaatimuksista ja noin kolmannes rakennuskannasta suunnitellaan passiivitaloiksi. Rakennuksien vaatima energia lasketaan kokonaisenergian kulutuksen mukaan huomioiden rakennuksen ja rakennustarvikkeiden käyttämä kokonaisenergia.

Alueen asemakaavassa rakennuksille määritetään kokonaisenergiakäytön vertailuarvo, jota toteutusvaiheessa ei voida ylittää. Kaavallisia helpotuksia myönnetään ratkaisuille, jotka parantavat uusiutuvan energian käyttöä.

Rakennusten jätteet lajitellaan ja lajittelupisteet ovat sijoitettu porrashuonekohtaisesti ja kerroksittain asuntojen yhteyteen, josta ne imetään talojen yhteiseen jätetilaan kellariin. Ratkaisu kannustaa kierrätykseen ja jätteiden mahdollisimman tarkkaan hyödyntämiseen. Asuinrakennusten käymälöissä tutkitaan uusien kompostoivien ratkaisuiden mahdollisuutta, joissa päälle kkäisten asuntojen musta jäte kerätään yhteisiin kompostoiviin tiloihin yhdessä muun biojätteen kanssa. Kompostoitunut multa käytetään saaren sisäpihoilla ja ranta-alueilla.

Koivusaari toteutetaan vaiheittain seuraavasti:

1.Metroasema, rantatori ja ydinkeskusta pääkadun ympärillä sekä liittymät länsiväylälle
2.Eteläinen asuinalue sekä satelliittisaaret (kortteleiden järjestys mereltä maalle)
3.Pohjoinen asuinalue sekä satelliittisaaret (kortteleiden järjestys mereltä maalle)

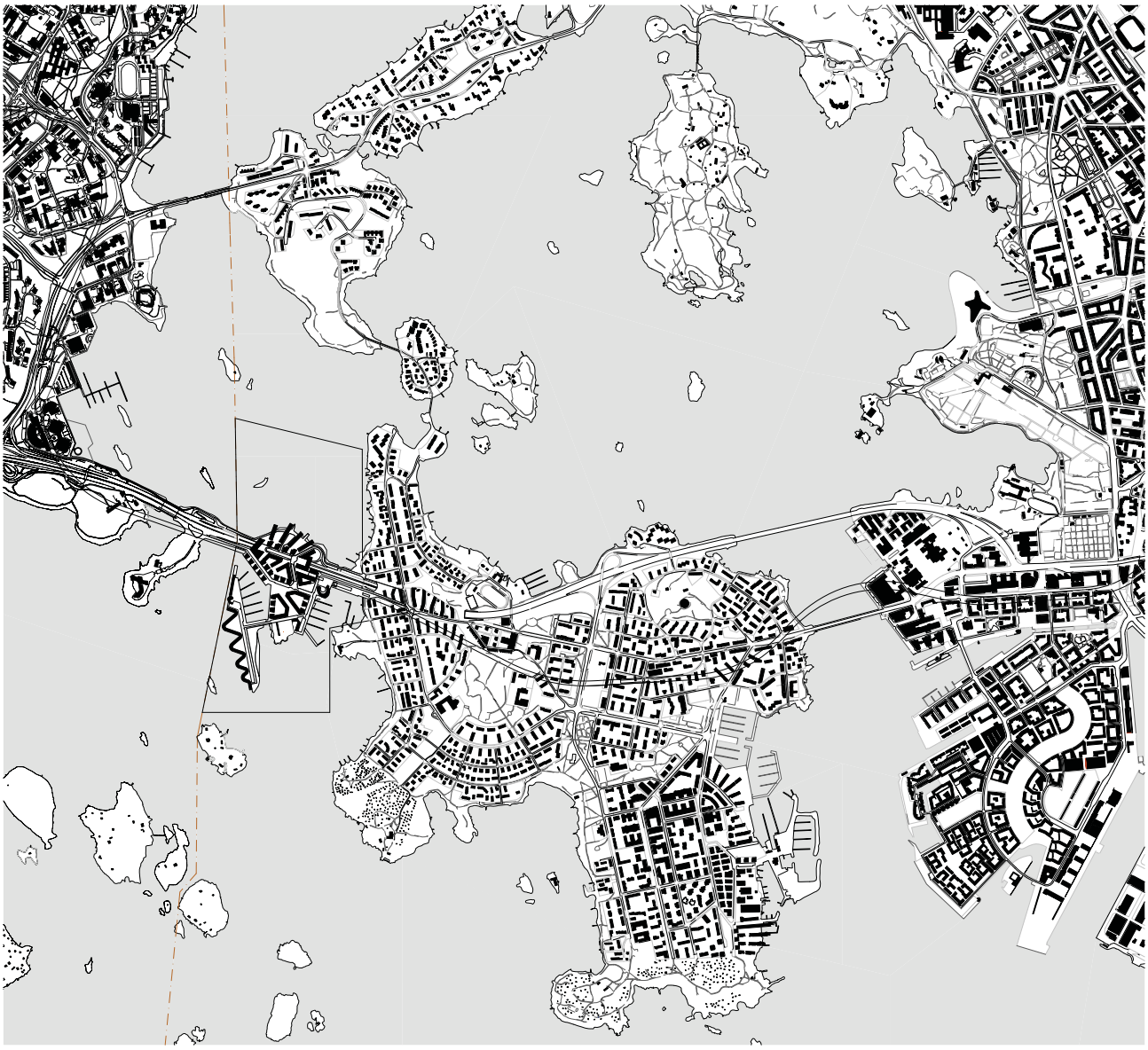
Ehdotus nro 62 ”VASTA” (PL)

173 000 krm2 / as.
~64 850 krm2/ muu

Ehdotus tarjoaa kahden rinnakkaisen (tai vastakkaisen) saaren ratkaisumallin. Itse Koivusaarta on täytetty vain vähän, kun taas uusi rinnakkainen ”aallonmurtajasaari” perustuu kokonaan uuteen täyttöön. Kokonaistäyttö on silti maltillista. Koivusaari säilyy omana saarenaan Länsiväylän saarinauhassa. Ehdotus jättää Lauttasaaren puoleiset vesialueet väljiksi ja siirtää rakentamisen painopisteen länteen. Rakentaminen on selvästi kaupunkimaista, eikä luonnonalueita ole juurikaan jätetty. Kortteleiden ja katuverkon geometria on kulmikasta mutta varmaotteista antaen dynaamisen vaikutelman. Pääsaaren kompaktiuden vastapainoksi rinnakkaissaari on suurpiirteinen ja jopa ylipitkä. Sommitelma on kuitenkin toimiva.

Korttelien avautumis- ja sulkeutumissuunnat ovat hyvin harkittuja. Talo- ja korttelityypit sinällään ovat tavanomaisia mutta taitavasti käytettyjä. Rinnakkaissaaren ”Aallokko”-korttelissa on innovatiivisuutta, mutta terassoituva käärmetalo luo levottoman silhuetin Hanasaaren suuntaan. Paikoituskansien reunat ovat tylyjä pihan puolella, mutta korjattavissa. Rantavyöhykkeelle sijoittuvat pysäköintinauhat saattavat muodostua ikäviksi, vaikka tekijä on pyrkinyt pitämään ne katuvarsipysäköinnin luonteisina. NJK:n satama sijoittuu suojaisasti uuteen paikkaan mutta näkyy hyvin myös Länsiväylälle. Veneiden talvisäilytyskenttä työntyy aika lähelle suojeltua rantaniittyä.

Länsiväylä on katettu kompaktilla viherkannella ja kansi on suljettu päistään toimistorakentamisella. Ratkaisutapa on toimiva ja tuntuu hyvin yhdistävän saaren pohjois- ja eteläpuolet. Liittymän integrointi kaupunkirakenteeseen ylipäätään on onnistunut tilaa säästävästi. Metroasema sijoittuu hyvin painopisteeseen. Lisäksi Vaskilahtea ja länsipuolen satamaa yhdistää onnistuneesti kaupunkiaukioiden sarja. Tämä erityisesti antaa merellistä identiteettiä uudelle kaupunginosalle. Kaareva hotelli on myös hyvällä paikalla Vaskilahden pohjukassa. Näkymäkuvista välittyy merellisen rento kaupunkimiljöö.



KAUPUNKIKUVA

"Vasta" muodostaa Koivusaaresta kaupunkikuvallisen kokonaisuuden. Kaupunkikuvallisina lähtökohtina on pidetty etelä- ja pohjoisosien yhdistämistä, Katajaharjun olemassa olevien asuntojen sekä Länsiväylältä avautuvien merinäköalojen säilyttämistä sekä toiminnallisesti monipuolisen ja omaleimaisen satamakaupunginosan tunnelmaa.

Rakennetut alueet on sijoitettu siten, että täyttömaiden osuus on mahdollisimman pieni. Vain Aallokko-kortteli puistoalueineen sekä NJK:n pursiseuran satama-alueen reunavyöhykkeet ovat selkeästi täyttömaiden varassa.

Julkiset tilat on jäsennetty aukio- ja puistoalueisiin. Urbaanit aukiotilasarjat johdattavat asukkaita satamien välillä. Puistoalueet yhdistävät uuden Koivusaaren vehreisiin Katajaharjun ja Lauttasaaren rantojen maisemakokonaisuuksiin.

Metroaseman yhteyteen on sijoitettu pääosa alueen työpaikka- ja liikerakentamisesta. Toimistorakennusta esitetään melumuurikse myös Länsiväylän Espoon puoleiseen reunaan suojaamaan asuinrakennuksia. Satamien läheisten asuinkortteleiden maantasokerroksiin esitetään sijoitettaviksi monitoimitiloja, joihin voi sijoittua pienliikkeitä, palvelutiloja, korttelei den yhteistiloja tai asuntojen yhteyteen sijoittuvia asuin/pajatiloja.

Asuinkorttelit on suunniteltu siten, että lähes kaikista asunnoista sekä piha-alueilta on näkymät satamiin tai merialueille.

Aallokko-kortteli toimii aallonmurtajana vallitsevilla lounaistuulilla ja on uuden Koivusaaren symboli, kerrostaloasumista välittömässä meren tuntumassa laajan rantapuiston äärellä.
Kariikko-korttelit ovat pääsääntöisesti umpikortteita, jotka on avattu satamien suuntiin.
Kaisiikko-korttelit avautuvat viuhkamaisesti sisälahdelle ja koostuvat pistetalosta sekä pitkistä meren päälle ulottuvista terassitaloista.
Satamavillat ovat yhteisen jalustaosan päälle sijoittuvia itsenäisiä pistetaloja, jotka kurottuvat satama-allasta kohti.

Asuinrakennusten ominaispiirteenä paksu runkosyvyys. Asuntojen yhteyteen on suunniteltu kattoterassi tai laaja parvekevyöhyke, joka toimii välittävänä vyöhykkeenä ulko- ja sisätilojen välillä parantaen asuinrakennusten energiansäästöominaisuuksia.

Pienveneiden talvisäilytysalueet on esitetty puistoalueelle satamien väliin sekä satamakentälle NJK:n puolelle. Talvisäilytysvarusteita varten on esitetty varastorakennukset kesäsäilytystä varten.

LIIKENNE

Koivusaaren liikenne perustuu metroon. Metroasema on esitetty integroitavaksi alueen kaupalliseen keskukseen. Metroasemalta on hyvät esteettömät kevyen liikenteen yhteydet koko Koivusaaren alueelle. Kevyen liikenteen verkostot on integroitu ympäröivien alueiden verkostoihin.

Ajoneuvoliikenne on ratkaistu siten, että Espoon ja Helsingin suunnan liikenne ohjautuvat luontevasti alueen kokoojakadulle, josta on yhteydet niin Katajaharjuun kuin Hanasaareenkin.

LAAJUUSTIEDOT

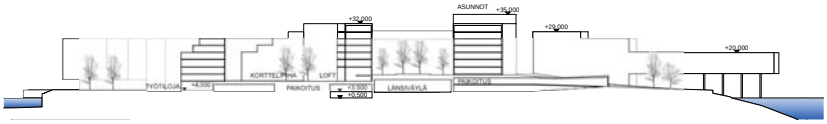
Asuinrakennukset (ilman pysäköintitiloja)	
Koivusaari	161 890 kem^2
Katajaharju	11 200 kem^2
Toimistot, liikerakennukset, palvelut	64 850 kem^2
Pursiseurat	2 800 kem^2

VASTA

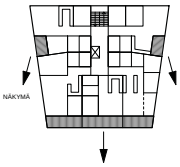
KOIVUSAAREN KANSAINVÄLINEN IDEAKILPAILU

VASTA

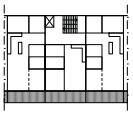
KOIVUSAAREN KANSAINVÄLINEN IDEAKILPAILU



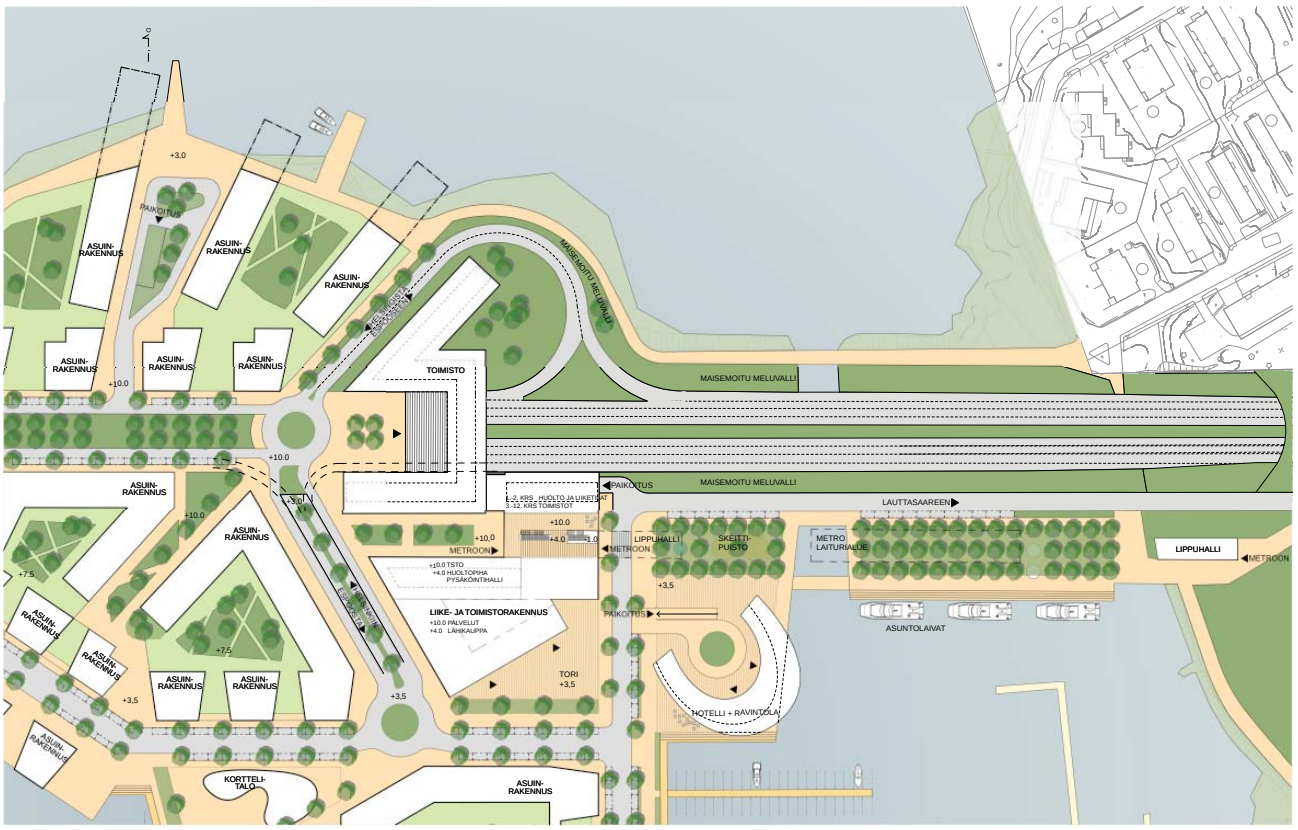
A - A

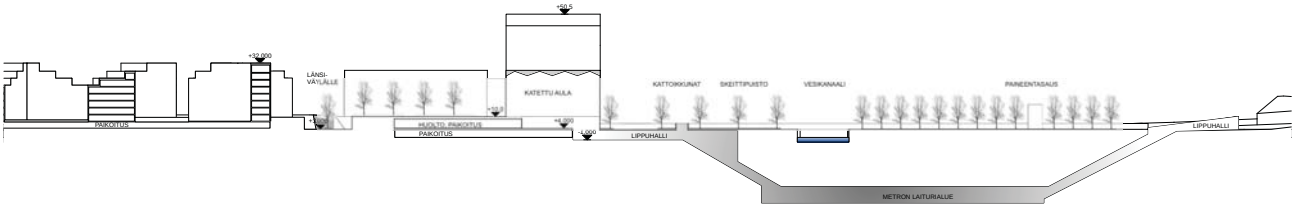


PISTETALO

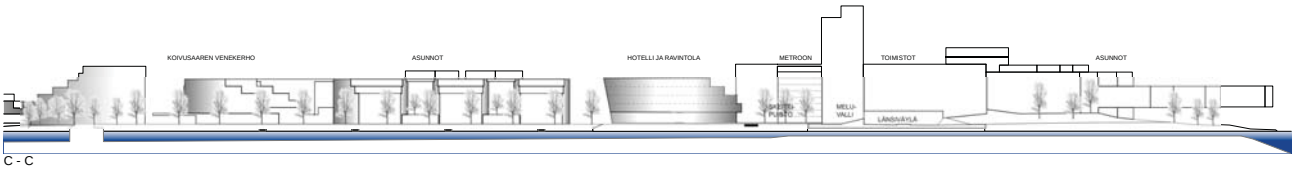


LAMELLI

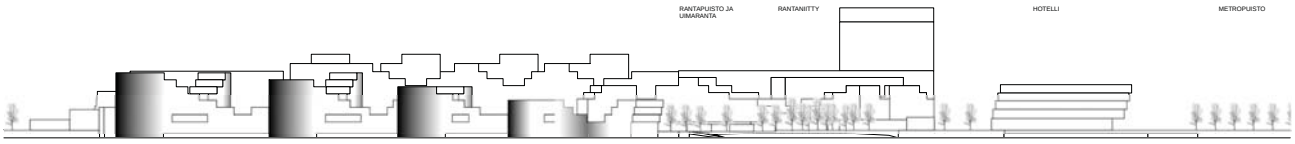




B - B



C - C

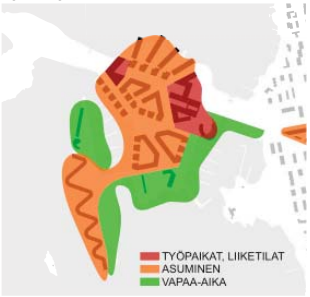


D - D

VASTA

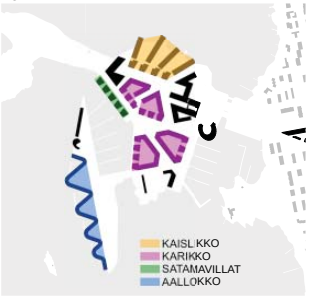
KOIVUSAAREN KANSAINVÄLINEN IDEAKILPAILU

TOIMINNOT

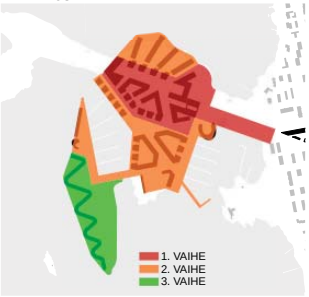


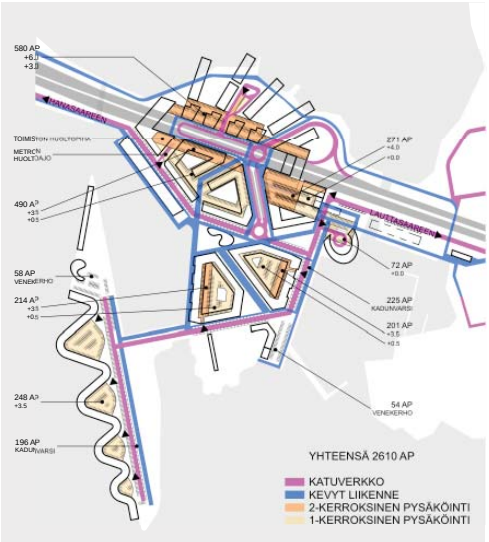
KAUPUNKITILAT

KORTTELITYYPIT



RAKENNUSVAIHEET





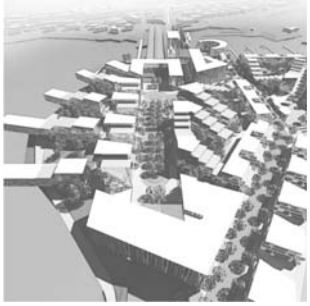
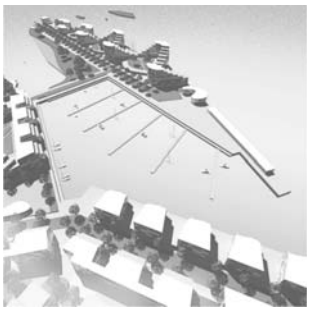
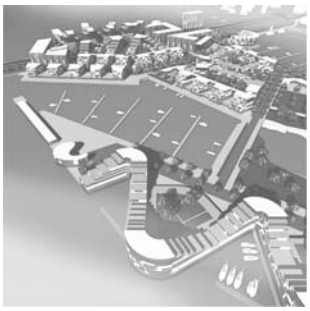
LIIKENNE JA PYSÄKÖINTI 1:4000

NÄKYMÄAKSELIT

NÄKYMÄT

VASTA

KOIVUSAAREN KANSAINVÄLINEN IDEAKILPAILU

Ehdotus nro 63 "SLEEPY LAGOON" (PL)

143 200 krm2 / as.
53 500 krm2/ muu

"Sleepy lagoon" rakentuu määrätietoisesti pohjois-etelä –suuntaisen katulinjan varaan. Lännen puolella sijoittuvat suurempimittakaavaiset kiilamaiset korttelit ja itäpuolella lahtien rannoille pienempiskaalaiset rantaa kohti terassoituen madaltuvat korttelit.

Täytöt ovat suuria sekä pohjoisessa että lounaassa. Rakennettu alue on suhteellisen laaja ja etäisyydet kasvavat alueella suurehkoiksi.

Liikenneratkaisu on hyvin selkeä. Länsiväylän liittymä ramppeineen sijoittuu väylän päälle esitetyn palvelu- ja toimitilakorttelin yhteyteen ja liikenne johdetaan suoraan saaren lävistävälle kokoojakadulle, jonka varressa kaikki korttelit sijaitsevat. Liikenne paikoitustiloihin toimii, mutta paikoitus on hajautettu liian pieniin yksiköihin.

Länsiväylän päälle rakennettu toimistokortteli on raskas ja tulo Lauttasaaresta vie liikenteen syvään toimistotalojen muodostamaan kuiluun, jonka ilme kova ja liian urbaani – kokonaisuus kaipaisi keventämistä.

Suuret kiilamaiset korttelit muodostavat suojaavan rintaman ulapan tuulille ja kääntävät selkänsä merelle muodostaen sisäänsä suojaiset pihat. Onnistuneen teeman muodostavat korttelien väliset julkiset poukamat rantatoreineen. Eteläisten korttelien erottaminen omaksi saarekseen vapaamuotoisella kanavalla veden rajaamine sisäpuistoineen on kaunis aihe kaupunkikuvassa. Puistoa reunustavan pistetalojen hajanaisen ryhmän voisi jättää pois tai ratkaista toisin.

Itäreunan korttelit jäävät jossakin määrin jäykiksi – rannan suuntaan terassoituvat talot muodostavat turhan jylhää rintamaa Lauttasaareen päin. Kelluvat talot Katajaharjun lahdelle on hyvä paikkaan soveltuva ratkaisu ja määrä sopiva - mausteena rantamiljöössä. Pohjoisosan viuhkamaisesti mereen sojottavat lamellit jäävät muusta rakenteesta irrallisiksi ja liian avoimiksi, mikä näkyy sekä ilmakuvasta että mallista.

Uusi satamasaari eteläpäässä on liian raskas toimenpide ja sataman sijainti aiheuttaa turhaa liikennettä saaren halki. Toiminto voitaisiin ratkaista ekonomisemmin.

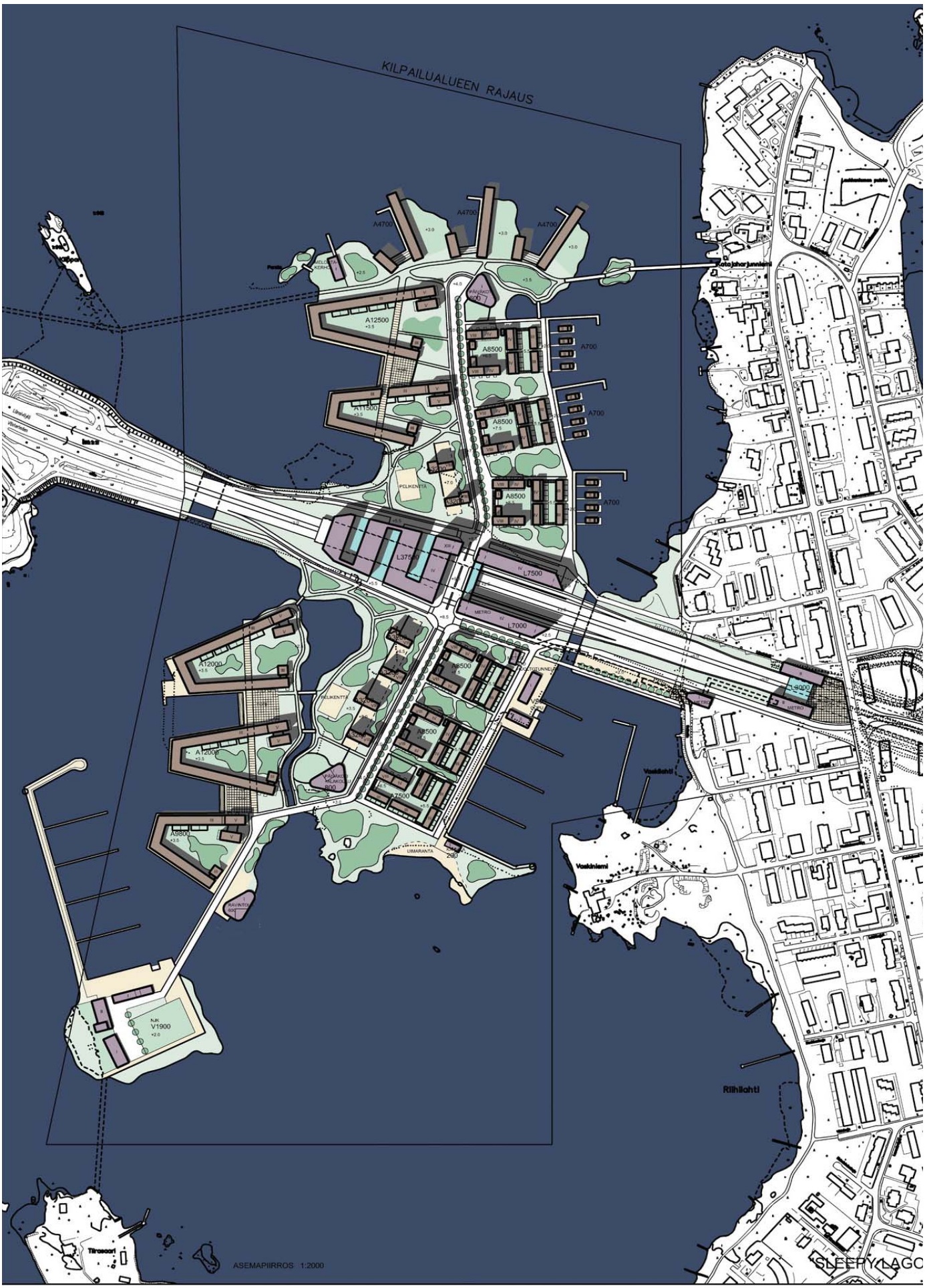
Ehdotus sisältää monia Koivusaaren ominaispiirteitä hyödyntäviä oivalluksia ja kauniita kaupunkikuvallisia yksityiskohtia, mutta kokonaisuutta vaivaa lievä kaavamaisuus.

KOIVUSAAREN KANSAINVÄLINEN IDEAKILPAILU

Ehdotuksen tavoitteena on muodostaa Koivusaarestia toisaalta Lauttasaaren kaltainen puutarhakaupunginosa, toisaalta tiivis, metroon tukeutuva, monellinen ja moderni kaupunginosa kilpailun liiteohjelman ja alueen matsemattaisen ja kaupunkirakenteellisten lähtökohtien pohjalta.

Maisemalliset lähtökohdat:

- Tukeutuminen meren läpitäteisä mahdollisuuksien mukaan matalikoihin, olemassa olevaan rantavyöhyöhyöh


KILPAILUALUEEN RAJAUS
A4700
A12500
A11500
A8500
A700
L7500
L7000
A12000
A5800
L9000
V1900
Vaskilahti
Vaskiniemi
Riihilahti
Tiirasaari
ASEMAPIIRROS 1:2000
SLEEPY LAGO

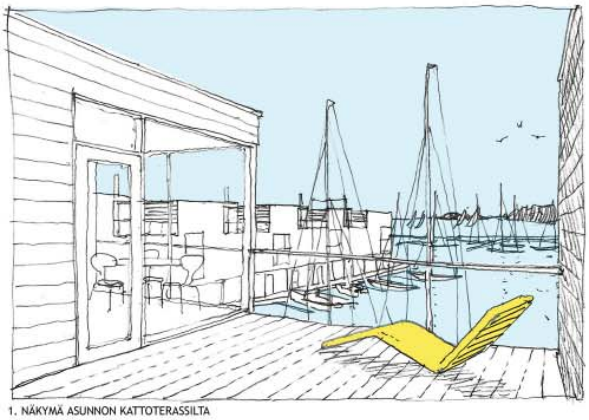
LEIKKAUS B-B, POHJOISOSAN ITÄRANTA, ASUINKORTTELEITA JA METROKORTTELI 1:1000

ASUINKORTTELI 1:1000

LEIKKAUS A-A, POHJOISOSAN ASUINKORTTELEITA 1:1000

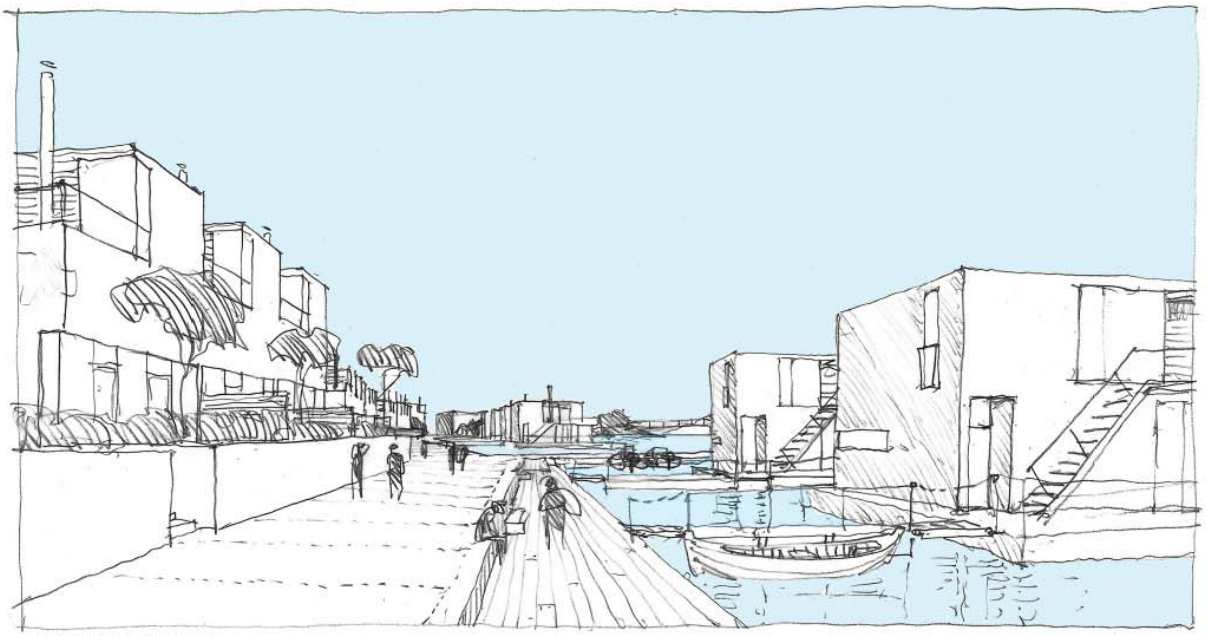
KESKUSKORTTELI 1:1000

LEIKKAUS C-C, KOIVUSAAREN JULKISIVU LOUNAASEEN 1:1000



1. NÄKYMÄ ASUNNON KATTOTERASSILTA

2. NÄKYMÄ KOHTI KOIVUSAAREN KESKUSTAA



3. NÄKYMÄ VASKISALMEN RANNASTA

Yläluokka

Ehdotus nro 3 "ILTAISIN, KUN VENEET TULEVAT KOTIIN" (YL)

180 500 krm2 / as.
70 500 krm2/ muu

"ILTAISIN, KUN VENEET TULEVAT KOTIIN" on hyvin johdonmukainen ja selkeä ehdotus, joka rakentuu pohjois-eteläsuuntaisen koko saaren lävistävän raitin varaan. Raitin idea on tavallaan sama kuin 70-luvun lähiöissä, mutta tekijä on hyödyntänyt sen avulla kauniisti Koivusaaren merellisyyttä. Raitti on tilallisesti vaihteleva ja näkymiltään monipuolinen avautuen sisälahtien satamiin. Raitin varteen sijoittuvat luontevasti myös metron sisäänkäynti ja julkiset sekä kaupalliset palvelut. Ehdotus on positiivisella tavalla perinteinen ja samalla kuitenkin Koivusaaren erityisominaisuudet ymmärtävä.

Korttelivyöhykkeet jäsentyvät mittakaavallisesti selkeästi, suurempi skaala länteen, pienempi saarekemaisina kortteleina Katajaharjun ja Lauttasaaren suuntaan. Pohjoisosan ja Katajaharjun väliin muodostuva lahti on intiimi ja omaleimainen, ehkä turhan pieniin erillisiin saariin jakautuva. Mittakaava on maltillinen - korkeimmillaankin vain viisi kerrosta. Länsireunalla merimaiseman suuntaan rantapuistona muodostavat saaririvit pehmentävät länsireunaa ja luovat rantakadulle miellyttävän suojan.

Satamat on sijoitettu luontevasti Länsiväylän tuntumaan. Ne liittyvät onnistuneesti kaupunkirakenteeseen, mutta saavat samalla riittävästi toimintatilaa häiritsemättä läheisiä asuinkortteleita.

Toimisto- ja työpaikkarakentaminen on ryhmitetty johdonmukaisesti Länsiväylän varteen melumuureiksi.

Liikenteen liittymäjärjestelyt noudattavat annettua ratkaisumallia ja ovat siten toimivia. Esitetty ratkaisu on kuitenkin johtanut siihen, että muuten kevyen liikenteen kannalta ihanteellinen raitti risteää ikävällä tavalla ajoneuvoliikenteen risteysalueella ja Länsiväylän ylittävästä kannesta muodostuu saarta pikemminkin jakava kuin yhdistävä.

Matalan ja suhteellisen väljän rakenteen takia rakennettu alue ja siten myös täytöt leviävät laajalle sekä pohjoiseen että etelään ja alueen pohjois- ja eteläosien etäisyydet palveluihin ja metroon ovat suuret.

Ehdotus nro 9 ”KUISKE” (YL)

161 700 krm2 / as.
66 000 krm2/ muu

”Kuiske” kuuluu nopeasti arvioiden kompaktien suhteellisen suppealle alalle sijoittuvien ratkaisujen joukkoon. Ehdotuksessa Koivusaari on otettu kokonaisuudessaan käyttöön ja länsisivua täyttämällä muokattu vyöhykkeinen kaksoissaari.

Saaren keskiosa on muotoiltu kukkulaksi, joka jatkuu Länsiväylän päällä kantena. Tällöin pohjois- ja eteläpuoli saaresta on voitu käsitellä yhtenäisenä kokonaisuutena. Ratkaisu on kaupunkirakenteellisen eheyden kannalta onnistunut, mutta teknisesti raskas ja haastava. Saaren kahtia jakavan pohjois- ja eteläsuuntaisen puiston suuntaus ja avoimuus merelle päin molemmista päistään voi aiheuttaa tuulisuutta.
Liikenne saareen on johdettu osin Länsiväylän vieruskatua pitkin Lauttasaaresta osin kannen läpi johdetuilla rampeilla ja jaettu neljällä sivuhaaralla alueen osiin. Ratkaisu on liikenteen ja orientaation kannalta monimutkainen ja hajottaa jo ennestäänkin pirstaleista keskustavyöhykettä. Katuverkko on sinänsä selkeä, mutta perusratkaisusta johtuen laajahko. Metron sisäänkäynti asettuu liikenteen ja toimintojen painopisteestä sivuun, jolloin esitetty kaupunkirakenne ei tue joukkoliikenteen käyttöä.

Satamat on ehdotuksessa yhdistetty yhdeksi laajaksi kokonaisuudeksi Vaskilahteen, jolloin satama-allas laajenee etelään ohi Vaskiniemen. Esitetty massiivinen aallonmurtaja Vaskiniemen edustalla ei ole maisemallisesti onnistunut ratkaisu

Lopputulos on kompaktin näköinen, joskin länsireunan täyttö on massiivista. Korttelien vyöhykejako on loogista liudentuen rantoja kohti. Muutenkin skaala on maltillinen. Kaupunkirakenne on perusjäsentelyltään selkeä, mutta yksityiskohdissaan jossakin määrin hapuilevaa – kaupunkitilan käsittely ja korttelirakenne on hajanaista ja epävarmaa.

Lopullisen johtoajatuksen kiteytyminen eheäksi kaupunkirakenteeksi jää vielä puuttumaan.

Ehdotus nro 13 ”RINNEKORTTELI” (YL)

”Rinnekortteli” muodostuu nimimerkkinsä mukaisesti yhdestä lähes koko Koivusaaren kattavasta korttelista, jonka megarakenteen sisään kaikki toiminnot on sijoitettu hyvin tiiviiseen pakettiin. Kortteli ikään kuin kasvaa saaren eteläisestä puistoksi esitetystä niemenkärjestä ja kohoaa terassoituen kohti pohjoista. Kortteli rajautuu ulospäin selkeänä kappaleena, jonka reunaa rytmittävät asuin- ja toimistorakennusten noppamaiset/tornimaiset massat. Länsiväylä sukeltaa läpi suurkorttelin ja korttelin sisään on rakennettu sisäkatujen ja erilaisten palvelutoimintojen maailma – suuri kauppakeskus, johon metro, muu joukkoliikenne ja korttelin alle keskitetty pysäköinti juohevasti niveltyvät. Koivusaaren ulkokehä ja suurkorttelin keskiosaa ”katto” muodostavat julkisen ulkotilan, joka toimii samalla urbaanina että merellisenä virkistysalueena. Asunnot ja toimistot liittyvät suoraan korttelin sisäosiin, mutta nousevat muun rakenteen päälle kansitasoon ja tarjoavat aktiivisen kontaktin merelliseen ympäristöön.

Konsepti on jännittävä. Tekijä yhdistelee ennakkoluulottomasti urbaania katettua keskustarakennetta monipuolisine toimintoineen ja merimaiseman mahdollisuuksia pohdintaan haastavalla tavalla. Erittäin tiivis ja kompakti rakenne ja monella tavalla, myös maiseman kannalta, osuvat ideat houkuttelevat pohtimaan, voisiko Koivusaaren – pienelle saarikaistaleelle sijoittuvan metrokaupungin luonne ollakin tämä: se tarjoaa samalla kertaa säiltä suojatun talvikaupungin monipuolisine palveluineen ja työpaikkoineen, mutta halutessa myös merellisen puistoreitin ja kesäistä urbaania oleskelutilaa sekä merellisen Helsingin ja monipuolisia asumisen muotoja asukkaille ja kiinteästi rakenteeseen kytketyt satamat. Kuten erilaiset megarakenteet yleensä, ”Rinnekortteli” kohtaa suuria haasteita kuten vaiheittaisuus, kiinteistörajat jne. Ehdotus istuu monia lajityyppinsä edustajia paremmin paikkaansa ja on tilankäytöltään ja täytöiltään säästeliäs, Laajat kansirakenteet ja niiden toteutus epäilyttävät.

Ehdotus nro 14 ”Key west” (YL)

153 500 krm2 / as.
~67 000 krm2/ muu

Mittakaavaltaan kaksijakoinen ehdotus, joka pyrkii rakentamaan saaristolaista identiteettiä uudelle kaupunginosalle. Parasta antia on etelään ja pohjoiseen muodostetut, suojaisten lahtien ympärille kiertyvät asuinkortteliryhmät. Rantojen muotoilusta kumpuava korttelien plastisuus tuo elävyyttä, vaikka peruskonsepti on kauttaaltaan sama. Rakennustyyppinä mainitaan ”townhouse”-ratkaisut, jotka varmasti tukevat arkkitehtuurin tavoitetta eheästä, muurimaisesta julkisivumaailmasta, mutta johtavat tiukkoihin suunnitteluvaatimuksiin toteutusvaiheessa. Kortteleiden väliin on koverrettu ”vallihaudat” korostamaan merellisyyttä. Umpiperäisinä veden vaihtuvuus voi olla niissä heikkoa. Rakentaminen on selvästi Lauttasaarta urbaanimpaa mutta silti esikaupunkimaista. Pihat nousevat suhteellisen korkealle tasolle (+7,0), koska niiden alapuoliset pysäköintilaitokset ovat tasolla +4,0.

Rantaviivan käsittely rantapuistoneen on erityisen huolellista ja elävää. Myös luonnonsuojelualue on liitetty luontevasti osaksi kokonaisuutta. Samalla, kun on keskitytty laajahkoihin täyttöalueisiin, on itse Koivusaari jäänyt välialueen luonteiseksi. Sinne sijoittuva työpaikkarakentaminen avoimine kansineen jättää ympärilleen jäsentymätöntä tilaa ja poikkeaa liiaksi asuinkortteliden mittakaavasta. Samoin metroasema jää kauas asumisen painopisteistä. Ehdotusta olisi voinut tiivistää keskustansa kohti. Kansialueen epämääräisyys olisi vähentynyt ja asumisen ääripäiden etäisyydet pienentyneet. Tässä suhteessa ehdotus on kehityskelpoinen.

Katuverkko on rationaali, ulkosyöttöinen ”kampa” ja rantapromenadiratkaisu on luontava osa ehdotuksen kokonaisajatusta. Myös satamien uusi muotoilu on oikein hyvä. Rakentaminen on tuotu urbaanisti lähelle ja maatoiminnoillekin on osoitettu kohtuullisesti tiloja.

Ehdotus nro 18 ”INGLA” (YL)

164 000 krm2 / as.
~60 000 krm2/ muu

Pienipiirteinen ehdotus, jossa rakentamisen ”jalanjälki” leviää tasaisen tiiviisti koko saarelle. Mattomainen rakenne pyrkii häivyttämään Länsiväylän jakavan vaikutuksen. Vyöhykemäisyys ja kanavat luovat mielenkiintoisen ratkaisukonseptin mutta silti rakentamisen painotuksien puuttuminen jää häiritsemään. Uudet täytöt painottuvat Keilalahden puolelle ja Katajaharjun puoleinen vesialue jää kapeahkoksi. Länsireunan kiilamainen ”meripuisto” jää syrjäiseksi ja Länsiväylän suuaukon läheisyys vähentää puiston käyttökelpoisuutta virkistykseen. Kiinnostavimmat ulkoilumiljööt ovatkin kanavarannat, joita tosin korttelien selkämuurit varjostavat. Tiivis rakenne edellyttää myös puistoilta korkeaa toteutuslaatua.

Metroaseman ympärille on rakennettu keskusmaisuutta tavoitteleva rantatori mutta se jää sivuun pohjois-eteläsuuntaisesta pääakselista. Akselin päätteitä olisi voinut pohtia enemmän, pelkkä kiertoliittymä merinäköalalla tuntuu antikliimaksilta. Länsiväylän liittymäjärjestelyt ovat osittain kannan alla ja siten rakenteeseen piilotetut, että niiden hahmotettavuus kärsii. Kevyenliikenteen yhteyksiä löytyy mutta nekään eivät helposti hahmotu ensi kertaa kulkevalle.

Korttelit avautuvat pääasiassa kanavien suuntaan ja varsikin länteen rakennusrintama on yhtenäinen seuraten tiiviisti saaren muotoja. Väliin ei jää suojaavaa vyöhykettä, joten toteutus on vaativa. Korttelien sisällä syntyy kuitenkin hallittua ja miellyttävää miljöötä vaikkakin arkkitehtuuriltaan tavanomaista. Pienkerrostalokaista Vaskilahdensalmessa jää irralliseksi. NJK:n venesatama on siirretty kokonaan omaan erilliseen keinosaareensa eteläkärkeen. Sijoitus kasvattaa eteläkärjen asuinalueilla läpiajon määrää. Osoitettu talvisäilytys kattaa vain kolmasosan tarpeesta. Vaskilahden satama on esitetty suurin piirtein nykyisessä laajuudessa mutta maatoiminnoille on jäänyt vain vähän tilaa.

Ehdotus nro 19 "KAARNALAIVAT" (YL)

128 000 krm2 / as.
89 500 krm2/ muu

"Kaarnalaivat" edustaa ratkaisutyyppiä kaksijakoisesta saaresta, jossa Koivusaaren länsireunaa on täytetty ja alueen halkaisee kapea puistovyöhyke, joka esitetyssä mallissa jäsentyy tilavyöhykkeiksi ja keskellä sukeltaa läpi Länsiväylän päälle kannelle muodostuvan keskustakorttelin.

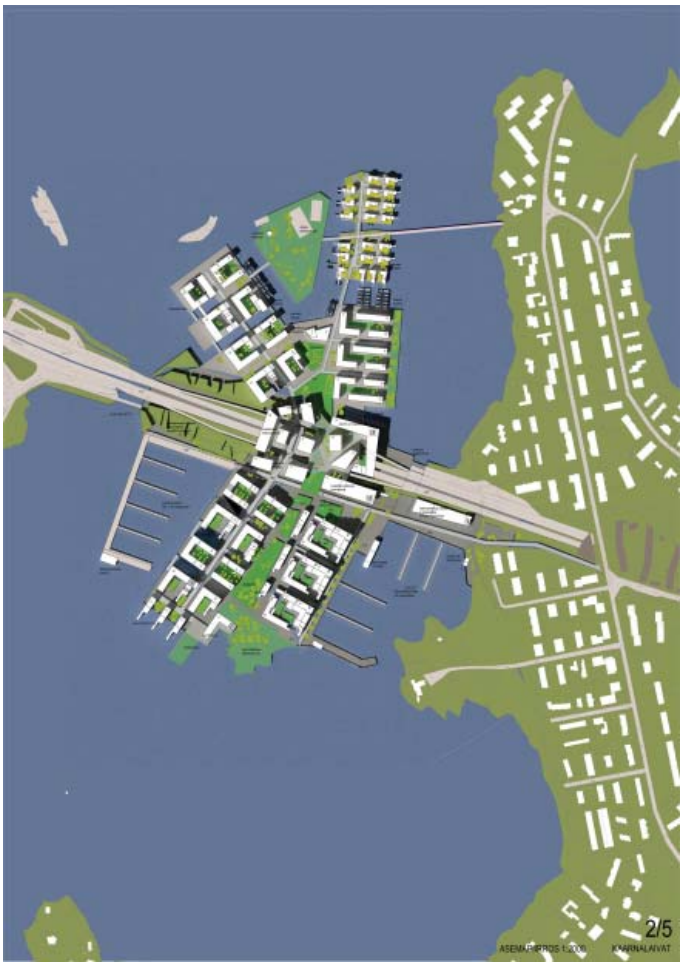
Kaupunkirakenteellinen lay-out ryhdikäs ja selkeä - kokonaisuus asettuu pääosin tiiviisti ja toimintojen sijoittuminen loogista ja selkeää. Keskustakortteli kokoaa palvelu- ja työpaikkatoiminnot sekä metron sisäänkäynnit tiiviiksi mutta korkeudeltaan maltilliseksi urbaaniksi vyöhykkeeksi asuinalueiden väliin. Niiden saavutettavuus on hyvä ja etäisyydet ovat lyhyet.

Länsiväylän liittymän liikennejärjestelyt ramppien kuiluineen pirstovat paikoin ikävästi keskuskorttelin joitakin osia tuottaen ikävää rakennetta massiivisten rakennusten väliin. Tekijä on kuitenkin pystynyt johtamaan kevyen liikenteen pääreitin ehjänä ja miljööltään miellyttävänä myös läpi monissa ehdotuksissa ongelmallisen solmukohdan, jossa ajoneuvoliikenne ja kevyt liikenne risteävät. Katuverkko ehdotuksessa on kompakti, selkeä ja looginen. Asuinkorttelit ovat hyvin kompakteja osin umpinaisen oloisia, mutta yleensä joltakin sivultaan avautuvia. Korttelit on ryhmitetty selkeästi vyöhykkeittäin erilaisiin tyyppeihin ja samalla ne edustavat erilaisia asumismuotoja. Jäsentely ja sijoittelu on oikeaan osuvaa, mutta on hieman kategorista jakaa kokonaisuuden liiankin selkeästi eriytyviin osiin. Mittakaava on suhteessa tilojen tiiveyteen miellyttävän maltillista - pääosin IV…V kerrosta – ja variaatioiden kehittely on rikasta, mutta kautta linjan pihat jäävät ahtaan oloisiksi.

Pohjoisosan pientalokorttelit erillisillä saarilla ovat ratkaisuna kiinnostavat, mutta nekin jäävä ulkotiloiltaan ahtaan oloisiksi. Vaskilahtea tiiviinä suorana rivistönä reunustavat korttelit muodostavat ehkä liiankin ehdottoman ja sulkevan rintaman Lauttasaaren ja herkän Vaskiniemen suuntaan.

Satamat oheistoimintoineen sijoittuvat luonteviin paikkoihin. Läntisessä satamassa ei ole käytetty hyväksi mahdollisuutta suojata satama-allasta saaren avulla, mikä on johtanut massiivisiin aallonmurtajiin. Maisemoidut penkereet, joiden alle sijoittuu sataman palveluita, on mielenkiintoinen ajatus melusuojauksen ja läntisen maisemallisen liitoksen kannalta.

Ehdotus sisältää kaupunkitilallista rikkautta, mutta rakenteen suhde paikkaan ja mereen ei ole kaikilta osin kirkas. Pienoismalli ei tue ehdotuksen ansioita.



Ehdotus nro 25 "BROKEBACK ISLAND" (YL)

161 700 krm2 / as.
66 000 krm2/ muu

Ehdotus kokoaa täytön lähes kokonaan Koivusaaren pohjoispuolelle, jolloin alkuperäinen saari voidaan edelleen hahmottaa miltei kokonaisuudessaan. Koivusaaren alkuperäiset osat on pääosin säilytetty sellaisenaan – eteläkärki ja Nokian edustusrakennus ympäristöineen, joka kytketty eteläosaan Länsiväylän ylittävällä keinopuistolla. Täyttömaa-alueet on käytetty johdonmukaisesti rakentamiseen.

Koivusaaren pohjoispuolelle on esitetty tehtäväksi uusi keinosaari. Erillisenä saarena, joka kytkeytyy Koivusaareen vain katumaisen siltayhteyden avulla pohjoisosa jää hieman irralleen muista alueista. Tätä korostaa myös Koivusaaren pohjoiskärkeen ja Länsiväylän päälle esitetty laaja puistoalue ja keskustatoimintojen korttelin sinänsä oikea sijoittaminen metron sisäänkäynnin tuntumaan.

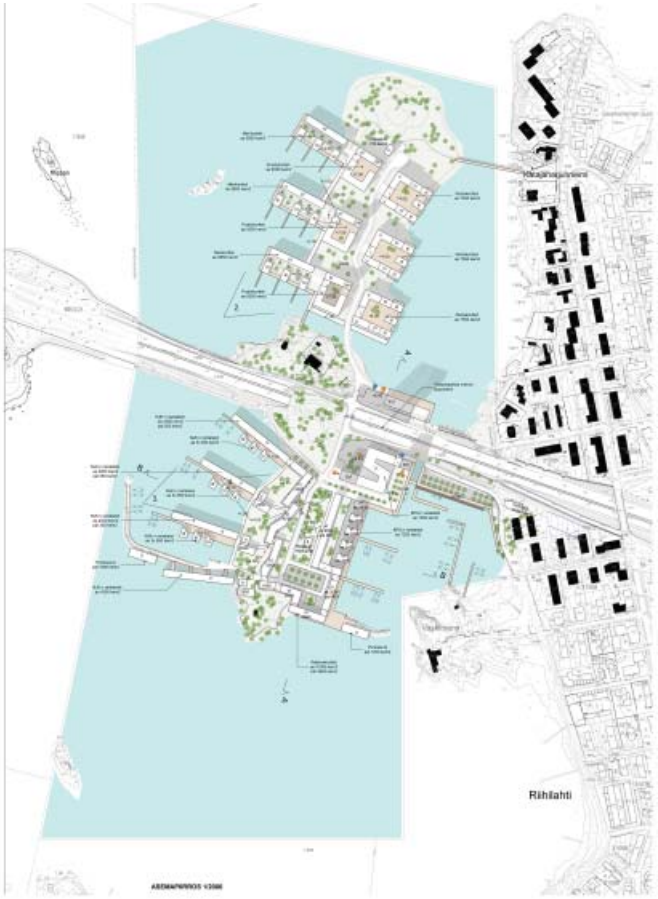
Toimisto- ja työpaikkarakentamisen sijoittaminen tiiviisti portiksi metroaseman päälle on harkittu ja sekä toiminnallisesti että Länsiväylän kaupunkitilan kannalta oikeaan osunut. Kolmen tornimaisen toimistotalon ryhmä merkitsee paikan onnistuneesti välttäen ylikorostuksen.

Pyrkimys Koivusaaren purjehduskerhojen satama-alueiden säilyttämiseen pääosin ennallaan on hyvä tavoite, mutta on ehdotuksessa ohjannut jopa liikaakin kaupunkirakenteen muovautumista ja johtanut vaikeisiin korttelirakenteisiin ja toiminnallisesti hankalaan sataman ja asuinrakennusten yhteen nivomiseen länsirannalla. Vaskilahden rannalla asuminen ja satama on saatu kohtaamaan luontevammin. Merellisyys kortteleissa on tavoitettu sinänsä hyvin.

Länsiväylän pohjoispuoliset korttelit muodostavat selkeän ja ehjän omarantaisten korttelien ryhmän, jota korttelien väliset julkiset puistokaistat jäsentävät. Länsipuolelle koko alueen läpi ohjattu rannan tuntumassa kulkeva julkinen reitti on jossakin määrin vaikeasti hahmotettava ja herättää kysymyksen yhteyden toimivuudesta. Katajaharjun puoleiset uuteen lahteen avautuvat neliömäiset korttelit ovat massiivisia ja hieman umpinaisen oloisia.

Länsiväylän liittymäjärjestelyt ovat hallitut ja selkeät, mutta läntiset ajoluiskat leikkaavat ikävästi muuten yhtenäistä keskuspuistoa. Alueen läpi ohjattu keskeinen kokoojakatu on linjattu korttelien välistä löysästi ja epämääräisesti. Se on koko alueen pääasiallinen väylä myös kevyelle liikenteelle. Kevyen liikenteen miljöötä tulisi kehittää huomattavasti eteenpäin, jotta se vastaisi niitä mahdollisuuksia, joita merellinen ympäristö tarjoaa.

Kaupunkirakenteellisesti ehdotus on hieman löysä ja hajanainen ja siitä jää vaikutelma, että analyysi on jäänyt kesken ja ehdotus sittenkin vailla loppuun asti kantavaa perusideaa.



Ehdotus nro 28 ”NURB” (YL)

146 250 krm2 / as.
~65 450 krm2/ muu

Asumiskoneen imagoa Koivusaarelle tarjoava, voimakkaan kontrastinen ehdotus. Verrattuna moniin muihin ehdotuksiin on ”täyttösuhde” suorastaan negatiivinen. Ehdotuksen kompaktius on kiistämätöntä. Ratkaisuna on sitten tinkiä piha-alueista ja julkisista rannoista. Vaikka vesirajaa muodostuu kanavissa runsaasti, on se käytännössä talojen seiniä, eikä julkista pääsyä rannoille ole muualla kuin saaren ulkosivuilla. Ehdotuksessa ei ole myöskään kokoavia kaupunkitiloja, jos katuverkkoa ei sellaisena pidetä. Tiiviisti rakennetuissa laiturikorttelissa ovat talomassat terassoitu vuorotahtiin pihojen kuilumaisuuden välttämiseksi ja näkymien turvaamiseksi. Toteutus vaikuttaa silti liian tehokkaalta ja silhuetista tulee levoton. Riskit liittyvät syntyvään miljööseen ja sen viihtyisyyteen. Tältä osin ehdotus on jäänyt kaaviomaisuuden asteelle, eikä lähimiljöön luonnetta pysty arvioimaan.

Koivusaaren pohjoisosa on jätetty nykyiselleen liki luonnontilaiseksi, mutta se ei tunnu houkuttelevalta massiivisen, Keilalahteen tähyilevän toimistorivistön takana. Rakennukset kurkottavat Länsiväylän päälle kuitenkin ilmavasti, vaikka toteutuksessa talojen alle ilmaantunee enemmän tai vähemmän järeitä pilareita.

Satamien toiminta-alueita on tuntuvasti pienennetty, eikä maatoiminnoille ole tilaa. Veneiden talvisäilytys tosin on kekseliäästi sijoitettu osin Espoon puolelle. Puistoaluetta edustavan eteläkärjen suojelualueen kulutus tulee olemaan kovaa uimarannan vieressä. Myöskään maauimalan sijoitus ei houkuttele varjoisassa kanavassa. Vaskilahden pitkä talomassa on komea veto, mutta työntyy liiaksi itään kaventaen Vaskilahtea. Ehdottomuudessaan se myös rajaa sataman erilleen Koivusaaresta. Länsiväylän liittymä jää toimistokortteleiden alle piiloon. Maamerkkitorni sijoittuu luontevasti paikalleen. Länsiväylän rinnakkaiskadun jatkaminen Hanasaareen sopii hyvin ehdotukseen. Ehdotus on omassa ajattelussaan hyvin eheä mutta kaipaa rakentamistehokkuuden alentamista.

Ehdotus nro 29 "BETULAT" (YL)

160 000 krm2 / as.
56 800 krm2/ muu

"Betulat" on jännittävä yhden perusajatuksen varaan rakentuva ehjä ja suhteellisen kompakti ehdotus. Koivusaarta on laajennettu maltillisesti pohjoiseen siten, että Länsiväylän molemmin puolin muodostuu likimain symmetrinen maa-ala. Uutta saarta kiertää U-mallisten merelle avautuvien kortteleiden kehä ja keskelle muodostuu laaja yhtenäinen puistovyöhyke, joka viherkannen avulla yhdistyy yhtenäiseksi julkiseksi vyöhykkeeksi Länsiväylän yli.

Pohjois- ja eteläpäät on lisäksi erotettu saariksi kanavien avulla. Kanavat tuovat vesielementin saaren sisäosiin ja jäsentävät kauniisti keskuspuistoa. Kanavien äärelle syntyy herkkää ja suojaisaa puistomiljöötä.

Kaupunkirakenteellinen konsepti on omaperäinen luo Koivusaarelle vahvan oman identiteetin. Sen leimallisena ominaisuutena ovat merellisyyttä korostavat asuinkorttelien omarantaiset tontit, joiden sijainti ja suuntaus kehällä tarjoaa erilaisia merellisiä näkymiä ja erilaisen suhteen sääolosuhteisiin ja valaistukseen. Asuinkortteleita on varioitu pienin vivahtein ja niiden rantaan päin pienenevä mittakaava tarjoaa yhtenäisen korttelirakenteen sisällä mahdollisuuden erilaisten asumismuotojen rinnakkainelolle. Atollimaiset pihasatamat tarjoavat herkullisen mahdollisuuden kehittää puitteet uudelle samalla merelliselle ja urbaanille asumiselle.

Ehdotuksen heikkous – johtuen ehdottomasta peruskonseptista – on saaren liikennejärjestelyt. Ajoneuvoliikenteen reitit on jouduttu tuomaan osaksi puistoa, joka parhaimmilllaan toimisi autottomana vyöhykkeenä. Sinänsä katureitit on johdettu toimivasti, mutta puistoa halkovat pistokadut kortteleihin ja niiden alla sijaitseviin paikoitushalleihin katkovat ikävästi puiston eheyttä. Erityisesti Länsiväylän liittymän rampit repivät puistokanteen viiltoja, jotka vaativat erityisen huolellista suunnittelua. Myös paikoituksen sijoittaminen asuinkorttelien alimpiin kerroksiin on selvä uhka korttelien miljöölle. Ehdotuksen kannalta parempi ratkaisu olisi ollut paikoituksen keskittäminen maan alle ja maanpäällisen ajoneuvoliikenteen minimoiminen.

Myös toimistokorttelit Länsiväylän päällä on toteutettu samalla muodolla kuin asuinkorttelitkin. Ne toimivat molemmin puolin saarta suurina nieluina johdattaen Länsiväylän liikenteen läpi saaren. Vaikutelma valoteoksen tehostamana on komea, mutta samalla raju. Näiden korttelien käsittely toisesta lähtökohdasta olisi luontevampi ratkaisu ja korostaisi metron asemaa yksinkertaisella tavalla.

Selvä virhe on keskittää päiväkodit ja korttelitalo yhteen paikkaan vierekkäin. Päiväkodit lienee yksinkertaista siirtää pohjois- ja eteläpäiden saarille, jolloin ne palvelisivat koko aluetta tasapuolisesti.

Tekijän ehdotus sijoittaa venekerhojen satamat erillisille laguunimaisille saarille saaren eteläpuolelle on koko ehdotuksen kannalta looginen, mutta vaatii huomattavan raskaita toimenpiteitä ja lisää huomattavasti saaren eteläosan ajoneuvoliikennettä.

Ehdotus on persoonallinen ja vastaa kilpailun tavoitteisiin positiivisesti tarjoamalla uudenlaisen merellisen kaupunginosa konseptin Koivusaareen.

Ehdotus nro 33 ”SILTA” (YL)

140 000 krm2 / as.
~45 000 (työp.) + muuta krm2/ muu

“Silta” sijoittuu tyypiltään kilpailussa esiintyvään megarakenteiden kategoriaan ja on eräs kilpailun kiinnostavimpia ehdotuksia voimakkaan ideansa ja sen johdonmukaisen esityksen vuoksi. Samasta syystä se sopii tähän kilpailuun hyvin ja toimii perintesempiä ratkaisumalleja haastavana konseptina. Se haastaa myös katsojan pohtimaan ehdotuksen toteutuksen mahdollisuuksia ja ulottuvuuksia.

Tekijän keskeisiä ajatuksia on palauttaa saaret ”alkuperäiseen” asuunsa ja muotoonsa (30-luvun tilanne). Tämä on edellyttänyt, että Länsiväylä kokonaisuudessaan on nostettu korkealle sillalle meren ja saarten kohdalla – maakannakset ja saarten maatäytöt on poistettu.

Rakentaminen sijoitetaan megarakenteeseen Länsiväylän päälle Koivusaaren kohdalle ja satamat massiivisine laiturirakenteina Koivusaaren itäpuolelle – sinänsä oikeaan paikkaan, mutta laitureiden suuri mittakaava tuntuu osin häiritsevän suurelta ajatellen sen maisemallista vaikutusta Lauttasaaren suunnasta ja Koivusaaren tasolla. Veneiden huolto ja talvisäilytys on sijoitettu kiinnostavasti Länsiväylän alle.

Tekijä esittää, että ”Koivusaarta tulisi pitää herkkänä saarena, ei liikenteen risteysalueena” ja ratkaissut asian siten, että raskaat liittymärakenteet on siirretty Lauttasaaren puolelle. Tällöin Katajaharjun liittymän katuratkaisua on jouduttu muuttamaan radikaalisti, mikä kilpailualueen ulkopuolella johtaa vaikeisiin ratkaisuihin. Länsiväylän nostaminen kokonaan sillalle on sinänsä jo hyvin raskas toimenpide ja jotta ehdotuksen henki toteutuisi, tulisi se tehdä myös Espoon puolella aina Keilaniemeen saakka.

Länsiväylän päällä ja alla sijoittuva megarakennus, jonka muoto saa innoituksensa Koivusaareen purjeveneelle rakennetusta talvisuojasta, on lähes yhtä korkea kuin Koneen torni – rakennuksessa alla paikoituskansia eteläsivu asuntoja ja pohjoissivu toimisto- ja liiketilaa, Väylä siltana pitkittäin talon läpi. Rakennus on hieno ja monella tasolla harkittu - myös arkkitehtonisesti vaikuttava konsepti, mutta sen skaala on valtava ja käytännössä vain kerralla toteutettavissa oleva. Ehdotuksessa on kehitetty myös rakentamisen ekologista aspektia innovatiivisella tavalla.

Ehdotus on ajatusleikkinä hyvin kiehtova, eikä missään nimessä mikään heitto. Sen vakavuus ja ehdottomuus velvoittavat pohtimaan tosissaan, olisiko ideoista ainesta toteutukseenkin, mutta tuskin kuitenkaan Koivusaaressa.

Ehdotus nro 38 ”RÄPYLÄ” (YL)

150 000 krm2 / as.
~77 200 krm2/ muu

Huolellisesti työstetty ja pienipiirteinen pihakaturatkaisuun perustuva ehdotus. Kolmen tihentymäsaarekkeen malli levittää kuitenkin rakenteen laajoille täytöille. Pihakatuosuuksilla kevytliikenneyhteydet toimivat mutta saarekkeiden välisiä reittejä joutuu hakemaan. Länsiväylän estevaikutusta ei ole pystytty lieventämään. Metron sisäänkäynti jää keskimmäisessä saarekkeessa hieman piiloon. Vaskilahden rantatorille olisi kaivanut keskeisempää roolia kaupunkikuvassa.

Kerrostalonoppien puoliavoimet korttelit mahdollistavat merinäkymät asunnoille, mutta piha-alueista muodostunee tuulisia. Yksityisen ja julkisen tilan rajaa ei kortteleissa kunnolla muodostu, vaan ratkaisu on hieman lähiömäinen. Ajatus rantaniityistä talojen väleissä on kyllä herkkä, mutta se johtaa luultavasti levottomaan vaikutelmaan, kun suojaistukset eivät pehmennä rakentamisen siluettia merelle kuten esimerkiksi Lauttasaaressa. Viistokuvassa varsinkin eteläisin saareke vaikuttaa aika suojattomalta. Arkkitehtonisesti kunnianhimoinen ”aaltoileva siluetti” on vaikea käytännössä toteuttaa ja vieras valitulle pistetalokonseptille.

NJK:n satamatoiminnoista on haluttu tehdä näyttelykelpoisia, eikä niitä ole yritetty peitellä, vaan on tuotu rohkeasti länsiväylän varteen. Tämä antaa ehdotukselle positiivistä identiteettiä. Myös Vaskilahden satama sopii hyvin ehdotuksen henkeen.

Ehdotus nro 47 "PINNALLA" (YL)

168 100 krm2 / as.
74 600 krm2/ muu

"Pinnalla" on hyvin kompakti kehämäinen ratkaisu, joka rakentuu Länsiväylän päälle sijoitetun epäsymmetrisen ympyrän muotoisen sekakorttelin ympärille. Metron sisäänkäyntirakennus Länsiväylän varressa on nostettu 18 kerrosta korkeaksi maamerkiksi. Tornin sijainti on hyvin harkittu ja toimii Koivusaaren vahvana kiintopisteenä sekä Helsingin että Espoon suuntaan.

Keskuskorttelia kiertävä katu toimii samalla Länsiväylän kiertoliittymänä. Liikennejärjestely ja katuverkko keskuskorttelin ympärillä on hyvin ekonominen ja se syöttää tehokkaasti ympäröiviä kortteleita. Myös pysäköintijärjestely on suhteellisen keskitetty ja tukeutuu luontevasti muihin liikennejärjestelyihin.

Pohjoisosan korttelit avautuvat merelle osan rakennuksista sijoittuessa laitureille meren päälle ja niiden osalta merellisyys toteutuu hyvin. Asuinkorttelien sijoittaminen reunustamaan Länsiväylää ei ole onnistunut ratkaisu. Eteläosan umpikortteliratkaisu ja kaupunkirakenne on kantakaupunkimainen ja sulkeutunut. Ehdotuksen kokonaisvaikutelmasta muodostuu lähes linnoitusmainen, vaikka mittakaava onkin suhteellisen maltillinen. Eteläosan irrottaminen omaksi saarekseen kuitenkin keventää ja jäsentää kaupunkirakennetta. Saarten väliin esitetyn kanavan miljöö on kauniisti kehitelty ja eteläkärjen suojelualueen liittäminen kaupunkitilasarjaksi yhdessä korttelitalon ja sen edusaukion ja kanavan kanssa onnistunut yksityiskohta.

NJK:n satama on sijoitettu onnistuneesti tuulilta suojaan kaupunkirakenteen sisään kanavan jatkeeksi. Allas on kuitenkin liian pieni ja osa veneistä on jouduttu sijoittamaan erilliseen satamaan eteläpäähän.

Ehdotus on kompaktiudessaan hyvin tiivis ja linnamainen, mitä korostaa ympyrämäinen keskuskortteli ja ympäröivien rakenteiden säteittäisyys. kaupunkikuvalliset erityisansiot liittyvät pikemminkin eteläisen saaren käsittelyyn.

Ehdotus nro 84 ”SAARET” (YL)

166 080 krm2 / as.
~69 000 krm2/ muu

”SAARET” ei täytä vesialuetta kovinkaan paljoa, vaikka ulottaa rakentamisen kauas kilpailualueen pohjois- ja etelärajoille. Ehdotuksessa on tutkittu erilaisia korttelirakenteita ansiokkaasti, mutta rakentamisen malleja on yhteen ehdotukseen ehkä liikaa. Länsiväylän pohjoispuoli jää kehittelyssä eteläosaa heikommaksi alueeksi. Saarekkeiden kytkeytyminen toisiinsa polveilevalla katuverkolla vaikuttaa sattumanvaraiselta. Yksityiskohtana bulevardimaisen rinnakkaiskadun jouheva linjaus Lauttasaaresta on kuitenkin miellyttävä ja nivoo satama-alueet ja ”keskussaarekkeen” onnistuneesti yhteen.

Eteläisen saaren umpikorttelien kontakti rantaan ja veteen on ansiokas. Mijöönäkymät korttelin sisältä ovat hienoja. Valitettavasti saari työntyy viistokuvan mukaan suojattomasti etelään ja siluettikin muodostuu levottomaksi. Kakkossaari länsirannalla työntää tornimaiset osat korttelista veden päälle. Ratkaisu takaa merinäkymiä useille asunnoille mutta vaikutelma on massiivinen. Pohjoisosassa kelluva rakentaminen on luontevaa sijoittaa suojaisaan sisälahteen mutta esitetynkaltaisena pitkänä nauhana se jää irralliseksi aiheeksi.

Keskussaarekkessa Länsiväylän kohdalla tutkimisen arvoinen idea on sijoittaa metron sisäänkäynnit ja portaat poikkisuuntaan Länsiväylää. Tämä voisi tukea hyvin pohjoispuolen toiminnallista liittymistä Koivusaareen. Ehdotuksessa länsiväylää ei ole katettu liikerakentamisella, vaan rakentaminen on solautettu metroportaiden kanssa väylän ali. Viherkatto kääntyy siten penkereinä kohti Länsiväylää. Metron portaita noustessa eteläpuolelta avautuvat merinäkymät.

Vaikka kokonaisuus jää hajanaiseksi on ehdotuksessa kuitenkin urbaania kepeyttä ja kortteliratkaisujen innovatiivisuutta.

Ehdotus nro 85 ”ME (love) KOIVUSAARI” (YL)

Ehdotus on raikas ja hauska yhdistelmä positiivista naiiviutta, rationalismia ja mielenkiintoisia pohdittuja ajatuksia kaupunkirakenteen kehittämisestä eräänlaisena avoimena projektina, jossa kaupunkitila on matriisi, johon prosessin kuluessa perusrakenteena olevan ruutukaavan uusioversion korttelit tarpeiden ja muotoutuneiden yhteistyöprojektien kautta ja yksityiskohtainen kaupunkikuva on tulos prosessista. Ajatus projektin strategisesta johtamisesta esitetyssä muodossa ei ole erityisen uusi, mutta pyrkimys avoimeen järjestelmään, missä hankkeen johtaminen ja koordinointi pyrkii pikemminkin vuorovaikutteiseen, uudet ja yllättävätkin ideat mahdollistavaan jatkuvaan toimintaan, jonka lopputulos ei välttämättä ole tiedossa, on uusi ja sisältää valtavan potentiaalin. Onko Koivusaari juuri oikea paikka tekijän esittämälle pilottikohteelle, onkin sitten toinen kysymys.

Tekijä tarjoaa Koivusaareen kompaktia, lähes nykyisen saaren alueelle sijoittuvaa pienoismanhattania, joka perustuu ruutukaavaratkaisuun ja Länsiväylän kattamiseen koko saaren matkalta. Kaupunki levittäytyy eteläkärjen suojelualuetta lukuun ottamatta koko saareen. Tekijä on oikeaoppisesti jäsentänyt massiivisen kaupunkirakenteen keskittäen rakentamisen painopisteen väylän päälle ja madaltaen rakennusten korkeutta rantojen suuntaan, erityisesti etelässä. Yhteydet ovat lyhyet, mm. metroon, ja keskitetty paikoitus kattaa suhteellisen hyvin alueen mahdollistaen jalankulun ja kevyen liikenteen painotuksen katuverkossa. Kaaviomainen ja esityksellisen pelkistetty suunnitelma tarjoaa luonnosmaisuudestaan huolimatta kiinnostavia ja lupaavia kaupunkitilasarjoja ja vaihtelevia näkymiä huolimatta perustaltaan neutraalista ratkaisusta.
Länsiväylän liittymäramppien johtaminen kansitason katuverkkoon läpi rakennusmassojen on korkeusasemiltaan esittämättä. Ratkaisu vaikuttaa hieman väkivaltaiselta ja osoittaa (kuten monissa muissakin ehdotuksissa) väylän ja kaupunkirakenteen välisen vaikeasti sovitettavan ristiriidan. Satamat on ansiokkaasti pyritty ratkaisemaan hyödyntäen nykytilannetta, mutta niille jää rannoille kovin vähän toimintatilaa. Rantojen jättäminen julkiseksi vyöhykkeeksi on ehdotuksen luonteelle hyvin soveltuva ratkaisu.
Ehdotus on monella tavalla kilpailun yleisestä tarjonnasta poikkeava ja sen sisäinen logiikka on vahva ja kiehtova, mutta raskas kantakaupunkimainen käsittely tuntuu Koivusaaressa vieraalta, vaikka se toisikin uudelle kaupunginosalle selkeän identiteetin. Monet tekijän ideat soisi toteutuvan tulevaisuuden suomalaisessa kaupunkisuunnittelussha ja rakentamisessa, mutta esitetty suunnitelma lienee kotonaan paremmin jossakin toisessa ympäristössä.

Ehdotus nro 96 ”MERITÄHTI” (YL)

160 000 krm2 / as.
~58 500 krm2/ muu

Kompromissiton ehdotus pyrkii ratkaisemaan kaupunkisuunnittelutehtävän linnakemaisella megarakennuksella, kuin Helsingin etuvartio Espooseen päin. Tähtimäinen muoto luo tunnistettavuutta ja muistumia linnoitusrakentamisesta. Länsiväylän suuaukkojen kohdat muodostuvat hyvin näkyviksi, kun koko saari viedään kansirakenteena Länsiväylän yli. Näin tietenkin turvataan yhtenäinen reitti rantojen ympäri, mutta linnakerakennusta olisi voinut hyödyntää tässä paremmin ja harkita vain korttelipihan tekemistä kantena. Mallissa suuaukkoja ja tarvittavia maastoeroja ei ole esitetty mitenkään.

Rakennuksen yhtenäisinä jatkuvat terassit ja rungon leviäminen alaspäin eivät tue perushahmosta syntyvää linnakemielikuvaa. Ratkaisut ovat arkkitehtonisesti ja teknisesti vaikeita. Alaosissa muodostuu vaikeasti ratkaistavia tiloja syvän rungon sisälle. Rakennusmassa nousee mallin mukaan Lauttasaaren siluetissa turhan korkealle.

NJK:n pursiseuran satama sopii hyvin sommitelmaan. Laguunipiha amfeineen on hieno aihe. Sen sijaan pohjoispuolen kelluvat kylät jäävät irrallisiksi. Kulkureitit muuta kuin linnuntietä ovat pitkiä. Liikenneverkko on enimmäkseen piilossa kannen alla ja siten saapuminen Meritähteen on takapihamainen. Käytännössä kannen päälle tulee suhteellisen paljon huoltoliikennettä, mikä on omiaan aiheuttamaan ongelmia. Metroasema on jäänyt vähän orpona porttien ulkopuolelle. Myös veneiden talvisäilytys on esitetty kannen alle. Näin laajan kannenalaisen miljöön viihtyisäksi luominen voi olla haasteellista.

Ylempi keskiluokka

Ehdotus nro 2 ”Easystreet” (YKL)

Ajatuksellisesti eheä ja idearikas ehdotus kytkee omaperäisesti Koivusaaren osaksi Lauttasaarta. Lauttasaarentien jatkeena toteutettu Länsiväylän kattaminen maisemoi samalla Katajaharjun kallioleikkauksen ja tuo uuden vaihtoehdon keskusteluun Katajaharjun kansirakentamisesta. Ratkaisu kuitenkin muuttaa Länsiväylän varren saariketjun ”helminauhamaisuutta”. Länsiväylän pitkä tunneliosuus on teknisesti vaativa, pienhiukkashaitat korostuvat suuaukkojen luona. Länsiväylällä kulkijoilta myös sulkeutuvat näkymät vesistöön heti Helsingin rajalta. Koivusaaressa kaareva pääte olisi voinut olla ainoa maamerkkimäisen korkea rakennus rivistössä. Muu ylikorkea rakentaminen turhaan varjostaa Koivusaaren pohjoisosaa ja korostaa Länsiväylän jakavaa vaikutusta. Kerrosalan puolesta ehdotusta voisi keventää. Koivusaaren eteläosa on NJK:n ja KoPu:n käytössä, kuten nykyisinkin. Keskiosa on puistona. Ratkaisu on maisemallisesti luonteva. Satamille on kevyesti hahmoteltu tukitoimintoja. Metroaseman edustalla rantatori jää turhan avoimeksi. Ehdotuksen henkeen olisi oivallisesti sopinut säilyttää myös vanha tiilinen tukikohtarakennus. Toki se edelleen on mahdollista. Laiturikorttelien sijoittaminen suojaiselle sisälahdelle on perusteltua mutta laiturien pituus voi olla liioiteltua. Ratkaisua voi kuitenkin kehittää. Katuverkkoratkaisu on oleellinen osa ehdotuksen ideaa. Parannettavaakin löytyy. Liittymäjärjestelyjen vuoksi kaarevat keskustalot ovat aika tavalla liikenteen saartamat. Liittymissä tiettyihin suuntiin pyrittäessä reitit eivät heti hahmotu. Tässä voisi olla ehdotus, jossa pystyisi tutkimaan mahdollisten metrolta yli jäävien kallioresurssien hyödyntämistä pysäköinnissä. Arkkitehtuuri on luonnosmaista ja rakennukset karkeita massoja, kuten tekijäkin toteaa. Kaavallinen idea on tärkein, mutta lähinäkymäkuvien raskaus ei voi olla heijastumatta arvosteluun. Ehdotuksen idea on myös sen heikkous. Jos Länsiväylän kattaminen esitetyllä tavalla on esimerkiksi teknisesti liian vaativaa tai kallista, putoaa pohja koko ehdotukselta.

Ehdotus nro 6 ”TAIKAVUORI” (YKL)

Vuori-analogiaan perustuva ehdotus keskittää kaiken rakentamisen Länsiväylän päälle synnyttäen maisemaan jättimäisen terassitalon. Onko vuori kuitenkaan perusteltua Koivusaaressa? Ratkaisu sijoittuisi saaristomaisemaa paremmin luonnostaan vuoristoiselle alueelle, kuten tekijän vinjettiesimerkit osoittavat. Toiminnot jäsentyvät megarakennuksessa kuitenkin loogisesti. Metron porras on tuotu hyvin rakennuksen arkkitehtonisesti mielenkiintoiseen keskeistilaan. Kulku asuntoihin on toiminnallisesti heikko lenkki pitkine sivukäytävineen. Vertikaaliliikenne on vaikea ratkaista. Alemmissa tasoissa pääsy hisseille edellyttää syviä tasanteita. Myös ”vuorenrinteelle” kaavaillut polustot voi olla monimutkaista ratkaista asuntoterassien editse. Asunnot avautuvat hyvin maisemaan vaikkakin vain yhteen ilmansuuntaan. Terassitalot ovat teknisesti haastavia toteuttaa ja erityisesti tässä mittakaavassa. Alaosien massiiviset pysäköinti- ja liikennetasot voivat käytännössä muodostua miljööltään hyvin ikäviksi. Tekijä on maisemoinnut Länsiväylän Lauttasaaren puolta metsäkannella. Ratkaisu korostaa Taikavuoren maisemallista kontrastia. Muuten vuoren kytkentä lähiympäristöön on jäänyt tutkimatta. Ehdotus ikäänkuin rakentuu sisältäpäin ja tyytyväisenä itseensä ei sittenkään piittaa Koivusaaresta.

Ehdotus nro 12 ”CRITICAL MASS” (YKL)

Koivusaaresta on muotoiltu aerodynaaminen sukkula, joka mittakaavaltaan muodostuu kuitenkin liian suureksi saaristomaisemassa. Positiivista on silti uuden kaupunkirakenteen kehittely ylipäätänsä. Ehdotuksen lähtökohdat tuulisuuden huomioonottamisessa ovat kiinnostavia. Toisaalta tuulisuutta myös ruokitaan massiivisella rakentamisella. Lopputulos jää arvailujen varaan. Keskuspuistoajatus on hyvä, mutta sik´sakkaava katuverkko ei tue ratkaisua. Katuverkon geometria on myös risteyksissä hankala. Länsiväylän sisääntulorampit ja saarta kiertävä raitti risteävät hankalasti. Kevyen liikenteen raitti muodostuu epämiellyttäväksi viistojen julkisivujen työntyessä siihen kiinni kapealla rantavyöhykkeellä. On kuin kävelisi vuoren seinämällä. NJK:n sataman siirto suojattomaan eteläkärkeen ei ole perusteltua. Huoltoliikenne on vaikea järjestää ja satamien tukitoiminnoille ei ole tilaa. Koivusaaren suojeltu eteläkärki jää alisteiseen asemaan massiivisen rakenteen rinnalla.

Ehdotus nro 16 ”SATAMAKAUPUNKI” (YKL)

Vaikka rakentaminen ja täytöt ovat suhteellisen kompakteja, on kokonaisvaikutelma jotenkin hajanainen. Ruutukaava on jäykistänyt sommittelua ja johtanut väkinäiseen rantojen muotoiluun. Länsiväylän eteläreunaa on täytetty ja reunustettu kortteleilla liki koko matkaltaan. Tämä on supistanut Vaskilahtea liikaa. Sinänsä oivallisen kahden sataman ja niitä yhdistävän rantapromenadin teeman olisi voinut toteuttaa hienovaraisemminkin. Toisena teemana on etelä- ja pohjoissosat yhdistävä puistoakseli, joka jatkuu Länsiväylän yli. Länsiväylän kohdalla toriaukio jää kuitenkin suojattomaksi ja liian avoimeksi. Umpikorttelit eivät täysin hyödynnä merinäkymiä, vaikka rakentamista on porrastettu. Liittymä on ratkaistu painamalla rampit hieman Länsiväylää alemmaksi. Saapumiskohtia olisi voinut kehittää kaupunkitilallisesti vielä eteenpäin. Nyt ne hieman katoavat korttelien väliin. Vaskilahden aallonmurtajan kohdalle toteutettu korttelirivi on aika tyly ja työntyy liian lähelle Vaskiniemeä. Tukee toisaalta kyllä ehdotuksen visiota urbaanista satama-altaasta. Pohjoisessa Porstan lähelle työntyvä täyttösaari on jo irrallinen elementti. Myös rakennusten toteuttaminen veteen kiinni privatisoi pohjoisrannat ikävästi. Puutteistaan huolimatta ehdotuksessa on monia hyviä kaupunkirakenteellisia teemoja. Valitettavasti niiden kehittely on jäänyt kesken.

Ehdotus nro 17 ”ALL IN” (YKL)

Mielenkiintoinen laajalle leviävä ja moni-ilmeistä saarten kudelmaa kehittävä ehdotus, jonka kokoavana aiheena on Länsiväylän päälle kansirakenteisena kukkulana tehty suurkortteli. Satamat suojautu-

vat luontevasti pienimuotoisen arkipelagon sisään. Keskuskortteli on toiminnoiltaan pohdittu monitasoinen ratkaisu ja sisältää myös keskustatyyppistä asumista. Kortteli tukeutuu oikein metroon ja muodostaa Länsiväylän kanssa kiinteän toiminnallisen kokonaisuuden. Liikennejärjestelyt ovat jossakin määrin vaikeaselkoiset, mutta katuverkko ehdotuksen puitteissa looginen. Ehdotettu paikoituksen keskittäminen yhteen kallioluolaan on toimiva ajatus, jota kuitenkin heikentää suuret etäisyydet uloimpiin asuinsaariin. Ajatus autopaikkojen vähentäminen tarjoamalla korvaukseksi lisärakennusoikeutta tonteille on kiinnostava ajatus. Pienimittakaavaista ja rikasta kaupunkirakennetta tavoittelevat asuinsaaret luotoineen saavuttavat paikoin keskiaikaisen kaupungin romanttisen viihtyisän atmosfäärin, mutta voimakkaan kontrastinen suhde keskuskortteliin ja liian suuri kaupunkikuvallisten aiheiden valikoima heikentää kokonaisuutta.
Ehdotus on kiehtova, mutta elementeiltään ja käsittelyltään ristiriitainen. Käytännössä Koivusaari lukuun ottamatta eteläkärjen suojelualuetta on ensin purettu ja paikalle rakennettu uusi laaja ja runsaasti täyttöjä vaativa keinosaaristo. Ehdotus sisältää paljon mielenkiintoisia ideoita, mutta aiheistoa tulisi reippaasti karsia ja saaristoa yksinkertaistaa. Merellisyys ei ehdotuksessa toteudu parhaalla mahdollisella tavalla. Täyttöä selostuksen mukaan 16 ha; Rakennusvolyymi on asuntoja 160 530 kem2 ja muita toimintoja 47 120 kem2, yhteensä 207 650 kem2.

Ehdotus nro 20 ”LAGUUNISAARET” (YKL)

Ehdotukselle on tunnusomaista voimakkaasti kaartuilevat, toisiaan ”syleilevät” terassitalot ja rantaviivojen lennokas muotoilu. Miljöökuva on oudolla tavalla futuristisen kiehtova ja se onnistuu välttämään ”lomaparatiisin” tunnelman, vaikka kaarien toistelu alkaa paikoin vaikuttaa formalismilta. Keskiosan painopisteessä on sylimäinen metrokortteli satelliittitorneineen, johon Länsiväylän liittymä on onnistuneesti integroitu. Metrokorttelin terassoinnin esitys on kaunis. Syli tosin eristää sisäänkäyntiaukion aika tehokkaasti muusta kaupunkirakenteesta. Liikenneverkko on kokonaisuudessaan autoilupainotteinen. Luontevia kevyen liikenteen reittejä ei löydy muualta, kuin katuvarresta. Venesatamille jää maihin vähän tilaa. Puistot ovat järjestään kansien päällä (ainakin tekstien mukaan). Julkisen ja yksityisen tilan välinen raja hämärtyy. Mallissa saaren keskiosat ovat mittakaavaltaan liian massiivisia. Kunnianhimoinen tavoite luoda arkkitehtuurilla ”kalliosaaria” on haasteellinen toteuttaa, kuten yleensäkin terassitalot. Asunnosta saa hyvin merinäkymiä. Ehdotus kuitenkin jää visioksi, tekijä kyllä esittää rakennusmassojen tavanomaistamista tarvittaessa.

Ehdotus nro 21b ”ELÄMÄ SYNTYI MERESSÄ” (YKL)

Ehdotus on huolella tutkittu. Tekijä rakentaa määrätietoisesti laajaa ketjumaista kaupunkirakennetta, jonka runkona on Katajaharjunniemeltä aina Nurmiluotoon ulottuva alueen lävistävä raitti. Raittia reunustavat tiiviit ja matalat neliömäiset asuinkorttelit, jotka on perustettu veden päälle tekijän esittelemällä perustustavalla – kasuuniperustuksella. Korttelikohtaiseksi hajautettu autopaikoitus on myös kytketty esitettyyn perustusratkaisuun. Itse Koivusaaressa rakentaminen on oikeaoppisesti keskitetty vanhoille täyttöalueille ja saaren alkuperäiset osat, pohjois- ja eteläkärjet on osoitettu viheralueiksi.
Ehdotuksen kantava idea – kortteliketju – on myös sen heikkous. Rakenne leviää laajalle sekä pohjoisessa että etelässä, etäisyydet kasvavat ja alueen eri osat jäävät irrallisiksi saarekkeiksi, joita kytkevät toisiinsa vain pitkät siltayhteydet. Asemapiirroksen tasolla vaikutelma kaupunkirakenteesta on kevyt, mutta maisemassa pääosin veteen rajautuva rakentaminen piirtyy kovana ja raskaana herkkään merelliseen maisemaan.
Keskuskortteli on Länsiväylän yli kurottuvine mataline toimistolamelleineen kiinnostava vaihtoehto monissa ehdotuksissa esitetyille maamerkeille ja yhdessä esitetyn liittymäratkaisun kanssa myös laajoille kansivaihtoehdoille. Metron sisäänkäynti on liitetty osaksi keskeistä toriaukiota, joskin aukio jää sivuun alueen kokoavasta raitista. Keskustaan kytkeytyvä laaja asuinkortteli sitä vastoin on ylisuuri ja vailla riittävää tilajäsentelyä. Vaskilahtea reunustava talorivistö vaatisi myös jäsennystä lahden herkässä rajapinnassa. Asuntokorttelien perusratkaisua, rakennusten arkkitehtuuria ja asuntotyyppien periaatteita on havainnollistettu monin kuvin. Esitetty miljöö ja asuintalot sisältävät monia kiinnostavia ja korkeatasoisia elementtejä, mutta koko alueen kattava yhtenäisyys, jossa variaatiot ovat vähäisiä, tuottaa jossakin määrin yksiaineisen ilmeen, jota rakennusten tasakorkea mittakaava ilman aksentteja vielä korostaa. Paikoitus on esitetty korttelikohtaisesti pihan alle kasuuniperustusta hyödyntäen. Tekijä on kuitenkin häveliäästi jättänyt esittämättä kuvissa kortteleihin sijoittuvat ajoluiskaratkaisut. Kiinnostavien ideoiden vivahteikkaampi kehittely olisi tuonut osin hyvinkin ansiokkaaseen ehdotukseen kaupunkirakenteellista ja – kuvallista syvyyttä.

Ehdotus nro 26 ”WATERGATE” (YKL)

Kahden rinnakkaisen saaren ratkaisua soveltava ehdotus. Parasta ehdotuksessa on pohjois-etelä-suuntainen kaupunkitilojen sarja alkaen ja päättyen sisälahtiin. Länsiväylän kohta on toteutettu tiiviisti rajattuna viherkantena. Ratkaisun kokonaishahmo peittyy kuitenkin runsaiden korttelitypologioiden taakse. Rakentaminen on myös paikoin ahdistavan tiivistä, vaikka korkeudet ovat kohtuullisia. Vapaa-alueet ovat jääneet turhan pieniksi. Vaskilahdessa puikkotalot työntyvät liian pitkälle satamaan. Kopu:n maatoiminnoille on jäänyt niukasti tilaa. NJK:n satama on supistunut vieläkin pienemmäksi. Sataman jakaminen Länsiväylän kahden puolen voi olla toiminnallisesti hankalaa. Kuivatelakka-ajatus voisi olla tutkimisen arvoinen. Kelluvat pientalot suojaisassa sisälahdessa ovat hyvä ratkaisu. Rakentaminen kiinni rantaviivaan privatisoi rantoja paikoin. Länsiväylän liittymäratkaisu ei täysin selviä aineistosta mutta ilmeisesti liittyminen tapahtuu tasossa katuverkkoon. Tällöin kaupunkikuvassa vaikeat rampit jäävät pois. Huolimatta ainestensa runsaudesta kokonaissommittelussa on myös rentoa varmuutta.

Ehdotus nro 27 ”SARGASSUM” (YKL)

Tekijä rakentaa johdonmukaisesti ja määrätietoisesti kompaktia kaupunkirakennetta, jonka keskeisinä elementteinä ovat omarantaiset, osin laitureille osin veden päälle sijoittuvat asuinkorttelit, joiden kontakti rantaan ja veteen on maksimaalinen. Ratkaisusta johtuen julkisen ranta-alueen määrä jää suhteellisen pieneksi ja asuinkorttelien pihatilojen luonne taas jossakin määrin julkiseksi, mikä voi olla hierarkkinen ongelma.
Julkinen tila muodostuu näiden korttelien sisäpuolelle eräänlaisena puiston, aukion ja katutilan yhdistelmänä. Kokoaviksi kaupunkitiloiksi muodostuvat molemmin puolin Länsiväylän liittymää sijoittuvat aukiomaiset alueen, joista eteläinen aukio tilasarjana ulottuu Vaskilahden pohjukkaan ja lännessä päättyy satama-altaaseen ja on hajanaisuudestaan ja katulinjojen epämääräisyydestä huolimatta kiinnostava ja lupaava.
Länsiväylän eteläpuolelle sijoittuvan satunnaisesti poimuilevan massiivisen toimistorakennusrivistön kaupunkikuvallinen funktio jää arveluttamaan sekä Koivusaaren kaupunkitilan että Länsiväylän miljöön kannalta. Länsiväylän päälle esitetty viherkattoinen toimistotilarakenne on mielenkiintoinen, mutta ehdotuksesta ei ilmene tarkemmin sen luonne.
Ehdotuksessa esitetty Länsiväylän kattamisen jatke Katajaharjun liittymän länsipuolella ei vaikuta muun suunnitelman kannalta positiiviselta lisältä. Se jää erilliseksi, päättyy länsipäässään töksähtäen eikä välttämättä tuo positiivista lisää myöskään nykyisten korttelien lähimiljööseen.
Pursiseurojen toimintatila ehdotuksessa on asuinkortteleiden meren tuntumaan rakentamisen vuoksi kaventunut liian ahtaaksi eikä asumisen ja sataman lomittuminen esitetyssä laajuudessa ole mahdollista. Samoin kaupunginosan rakentuminen ehdotuksen mukaisessa laajuudessa pienimittakaavaisen kelluvan rakentamisen varaan ei huolimatta houkuttelevista merellisyyden ja maiseman suomista edellytyksistä ole mahdollista – kelluvien asuntojen vaatimat massiiviset aallonmurtajarakenteet ovat myös järeä elementti maisemassa, kun tämän asumismuodon vaatima luontainen suoja puuttuu. Pitkien laituriyhteyksien toimivuus jää myös pohdituttamaan.

Ehdotus nro 30 ”ARCHIPELAGO CITY” (YKL)

Ehdotus pyrkii luomaan omalaatuisen synteesin saaristomaisemasta ja urbaanista suurkaupunkisilhuetista. Huolimatta saarekkeisuudestaan, ehdotus on onnistunut pysymään suhteellisen kompaktina. Jokaisella saarella on oma korkeussuunnassa vaihteleva ”tornirykelmä”. Yksittäisinä tornit ovat ehkä epärealistisen hoikkia, mutta kokonaisuus on hauska. Tosin rakennusten aukotus viittaa ennemmin toimistorakentamisen suuntaan, kuin asuntoihin. Kortteleista saa hiukan ahdetun, kekomaisen vaikutelman, vaikka saarten väliset väljät näkymät auttavat asiaa. Vahva saarekkeisuuden konsepti pysyy visuaalisesti koossa myös Länsiväylän kohdalla. Maantasolla Länsiväylä ja sen liittymäjärjestelyt muodostavat ikävän erottavan vyöhykkeen. Katuverkko on muuten rationaali. Rantavyöhykkeet ovat miellyttävästi vapaita julkiselle oleskelulle, vaikka olosuhteet saattavat muuttua hyvin tuulisiksi korkeiden talojen juurella. Luonnonsuojelualue on erotettu luontevasti omaksi saarekseen. Pysäköinti tulee nostamaan pihakansien korkeusasemaa, mutta se on sovitettavissa ehdotukseen. NJK:n satama sijoittuu luontevasti Länsiväylän kylkeen. Vaskilahden satamatoiminnot on siirretty käytännössä kilpailualueen ulkopuolelle Vaskiniemeen mutta tästä ehdotus ei ole riippuvainen. Arkkitehtonisesti ehdotus liittyy paremmin Keilalahden ympäristöön kuin Lauttasaaren viereen.

Ehdotus nro 31 ”POLYMER” (YKL)

Ehdotus on kaupunkirakenteellisesti kiinnostava ja omista lähtökohdistaan hyvin määrätietoinen ja johdonmukainen ehdotus. Tekijä on halunnut säilyttää Koivusaaren hahmon nykyisen kokoisena ja havaittavana - eräänlaisena kaupunkirakenteen perusalustana, joka muodostuu katujan ja pienimittakaavaisten asuinrakennusten muodostamasta rasterista. Rasterikentän variointi ja eteläkärjen suojelualueen muodostaman puiston limittäminen tilarasteriin tekevät rakenteesta jännittävän, joskin suhde merelliseen kontekstiin on keinotekoinen.
Koivusaari ”alustaan” kiinnittyvät kuvaavilla nimillä varustetut uudet saaret muodostavat solumaisen rakenteen, joka levittäytyy meren päälle keinotekoisina betonirakenteisina toimisto-, palvelu- ja eriluonteisina asuntosaarina, joiden konseptit tarjoavat epäsovinnaisia, joskin teoreettisia näkökulmia kaupunkirakenteen mahdollisuuksiin ja uuden asuinalueen ilmeeseen.
Kokonaisuudessaan rakentaminen levittäytyy laajalle ja katuverkko ja yhteydet ovat saarelta saarelle pitkät ja monimutkaiset. Kun tekijän tavoitteena on ollut kestävä ja joukkoliikenteen varaan rakentuva kevyen liikenteen kaupunginosa, vaikuttaa esitetty massiivinen satsaus hajautettuun autopaikoitukseen ristiriitaiselta.
Ehdotuksessa on paljon itsetarkoituksellista kehittelyä, mutta huolimatta sen teoreettisuudesta ja diagrammimaisuudesta, se sisältää kiehtovia elementtejä, joiden mahdollisuuksia voisi tutkia eteenpäin. Ehdotuksen pienoismalli on erityisen kaunis.

Ehdotus nro 34 ”CODE 172624” (YKL)

Tekijä on esittänyt eri alueille lähtökohdiltaan omat ratkaisukonseptit, eikä niitä ole pyrittykään liittämään kokonaisuudeksi, kuin löyhästi katuyhteyksillä. Pohjoisosa on toteutettu täysin kelluvana ponttoonirakenteena. Tässäkin laajuudessa ratkaisu voisi olla teknisesti mahdollinen, mutta vaativa toteuttaa ja huoltaa. Miljööstä muodostuisi varmasti omaperäinen, mutta lopullista viihtyisyyttä on vaikea arvioida. Varsinkin talviolosuhteista voisi muodostua ankeat. Koivusaareen ehdotetaan merikonteista koottavia asunto-, työ- tai varastoyksiköitä. Nämäkin antavat varmasti merellisen leiman ja voisivat palvella erinomaisesti viereisiä venesatamia. Metron edellyttämiä asukasmääriä tällä ratkaisulla ei kuitenkaan saavuteta. Aallonmurtajakorttelissa on myös merihenkinen leima, cor´tenteräsjulkisivut tuovat mieleen rautakylkiset laivat. Eteläpuolen täyttösaaret kerrostaloineen jäävät vaille tarkempaa selitystä. Täytöt kuitenkin ulottuvat turhan pitkälle ja etäisyydet kasvavat suuriksi. Pelkät kerrostalot tuntuvat triviaaleilta, kun muilla osa-alueilla

ehdotus on idearikas. Vaskilahden kainaloon sijoittuva ”plaza” muunneltavine tasoineen jää hieman irralliseksi, kun ympäröivä kaupunkirakenne puuttuu. Länsiväylän liittymä on viitteellinen ja muistuttaa lähinnä levähdyspaikkaa. Kytkentä katuverkkoon on mutkikas. Toimistorakentamista on sijoitettu ohjelman vastaisesti Lauttasaaren puoleiseen osaan kilpailualuetta.

Ehdotus nro 35 ”SUNNY & WENDY” (YKL)

Ehdotus on kauttaaltaan huolella tutkittu ja tekijä on syventynyt tutkimaan korttelirakennetta, katuverkkoa ja liikennejärjestelyjä ja kaupunkitilojen muodostumista. Suunnitelma, jossa Koivusaarta on laajennettu huomattavasti länteen aina kilpailualueen rajalle saakka sekä pohjoisen suunnassa Katajaharjunniemen kärjen tasolle saakka , muodostaa yhtenäisen ja eheän kaupunkirakenteen ja on selkeä ja tasapainoinen sisältäen monia hienoja ja detaljoidusti suunniteltuja kaupunkitiloja.
Kokonaisuus on kuitenkin hengeltään ja rakenteeltaan kantakaupunkimainen ja jollakin tapaa jäykän konventionaalinen ja sen suhde ympäröivään maisemaan suorastaan viileän torjuva. Tätä korostaa sinänsä korkeatasoiset ja mielenkiintoiset kuvat, jotka havainnollistavat erilaisia asuinmuotoja – esitetty terassitalotyyppi sijoittuu kanavan varteen, jolloin kontakti veteen ja maisemaan muodostuu kaupunkitilan rakennettujen elementtien kautta, ei kontaktissa ympäröivään maisemaan. Samalla tavoin toiminnallisrakenteellista lähestymistapaa kuvastaa katuverkon suunnittelu, jonka johtoajatuksena korostuu ajoneuvoliikenteen toimivuus. Kantakaupunkimaisuutta korostaa kadunvarsipaikoituksen painopiste paikoitusratkaisussa. Suorastaan virheenä voidaan pitää metron jättämistä sivuun kaupunkirakenteesta, erityisesti saaren painopisteen siirtyessä länteen.
NJK:n sataman hajottaminen pieniin osiin eri puolille saarta ja Länsiväylän pohjoispuolelle ei ole mahdollinen ratkaisu.
Länsiväylän ongelman ratkaiseminen kehittämällä väylää ehdotuksen esittämänä puistokatumaisena Koivusaaren kohdalla on kiinnostava ja harkinnan arvoinen ajatus vaihtoehtona erilaisille kattamisratkaisuille. Koivusaaren pohjois- ja eteläosat tulisi tällöin kuitenkin liittää tiiviimmin toisiinsa erityisesti kevyen liikenteen reitein.
Ehdotus on olemukseltaan hyvin realistinen ja yksityiskohdiltaan korkeatasoinen ja sisältää viitteitä hienosta kaupunkitilasta, mutta vaikutelmaksi jää, että suunnitelma voisi löytää luontevamman paikkansa jossakin muussa ympäristössä kuin Koivusaaren kaltaisessa merellisen luonnon ympäröimässä saaressa.

Ehdotus nro 36 ”TIIRA” (YKL)

Ehdotuksen peruslinjaus kaventaa saaren kärkiä samalla venyttää niitä turhankin pitkälle etelään. Eteläisin saari näyttää irralliselta viistokuvasta katsottuna. Länsiväylän varteen on sijoitettu selkeärajainen toimistokeskityttymä, joka valitettavasti samalla vahvistaa Länsiväylän jakavaa vaikutusta. Koivusaaren ja Lauttasaaren väliset vesialueet jäävät miellyttävän väljiksi, kuten tekijällä on ollut pyrkimys mutta samalla rakentamisen painopiste siirtyy aivan Espoon vastaiselle rajalle. Tällöin Satamatori ja metroasema, eli siis Koivusaaren keskusta, jäävät aika sivuun rakentamisen painopisteestä. Sinänsä torit ja kaupunkitilat tuntuvat vaatimattomalla tavalla miellyttäviltä. Metroportaiden kääntäminen poikittain Länsiväylän ali tukee ajatusta jatkaa satamatoria Länsiväylän pohjoispuolelle. Ehdotuksessa on käsitelty liittymää matalalla profiililla ja yhdistetty se suoraan katuverkkoon Länsiväylän tasossa. Pohjois- ja eteläpuolet yhdistävä katu on sijoitettu alikulkuun. Etuna ratkaisusta on, että kaupunkirakenteeseen hankalasti sovitettavat nousevat rampit jäävät kokonaan pois. Ratkaisu voisi korostaa Länsiväylän katumaisuutta Koivusaaren kohdalla. Vyöhykkeittäiset asuinkorttelit ovat erittäin kehityskelpoisia ja niiden avautumiset hyvin harkittuja. NJK:n satama on siirretty uuteen paikaan. Sijoitus on kohtuullisen suojaisa ja tukee valittua vyöhykkeittäisyyden konseptia. Ehdotuksessa on varmaotteisuutta ja paljon kehityskelpoisia ratkaisuja mutta miljöökuvat jäävät abstrakteiksi ja täsmällistä mittakaavaa on vaikea hahmottaa.

Ehdotus nro 39 ”BELVEDERE” (YKL)

Ehdotuksen perusajatus orgaanisten rakennusmassojen vapaasti ryhmittyvistä rykelmistä ja ketjuista puistomaisessa kaupunkitilassa voisi olla Koivusaaren merellisessä ympäristössä kiinnostava ja maiseman kannalta mahdollinen lähtökohta - se on perusvireeltään romanttinen ja omalla tavallaan vastaa paikan antamaan haasteeseen. Ongelmaksi kuitenkin muodostuu ratkaisun vaatimat raskaat toimenpiteet, joilla ratkaisua häiritsevät rakenteet, kuten Länsiväylä, voidaan eliminoida. Suunnitelma perustuu käytännössä suuriin täyttöihin ja kansirakenteisiin, joilla puiston rakentaminen on haastavaa. perusajatuksen kannalta kiusallisiksi muodostuvat myös välttämätön Länsiväylän liittymä ja puistossa luikertelevat katulinjat. Tekijän Innoklusteriksi nimittämän toimistovyöhykkeen pienet rakennuskoukut ovat hyvin ehdotuksen henkeen sopiva ajatus, jossa innovaatio kukoistaa pienissä yksiköissä suuren keskittymän sisällä. Ehdotuksessa Koivusaarta on yleisestä linjasta poiketen laajennettu lännen ja pohjoisen lisäksi itään ja siten liitetty saari ikään kuin osaksi Lauttasaarta, sen uudeksi niemeksi. Tekijä on voimallisesti muokannut Vaskilahtea omien sanojensa mukaan laguuniksi, jonka keskellä on pursiseuroille varatut saaret. Ratkaisu on kyseenalainen, sillä se pienentää jo nykyiselläänkin hyvin toimivan lahden allasta. Kerrostalorintaman tuonti Lauttasaaren puolelle sulkee Länsiväylän näkymät merelle ja heikentää nykyisten rakennusten suhdetta maisemaan. Sinänsä satamalaguunit molemmin puolin Koivusaarta ovat hauska aihe, joka kytkee ehdotuksen tiiviisti merellisyyteen. Ehdotus on rentoudessaan ja epärationaalissa romanttisuudessaan viehättävä.

Ehdotus nro 40 ”RUOTO” (YKL)

Uudet täytöt painottuvat saaren pohjoisosaan, jossa etäisyydet metrolta ja keskitetystä pysäköinnistä alkavat olla kipurajoilla. Rantojen muotoilu on suoraviivaista, pehmentäviä elementtejä ei juuri ole puuriviä lukuunottamatta. Länsiväylän saumakohtaan sijoitetut toimistorakennukset luovat Koivusaarelle dynaamista mutta kyl-

mää business-imagoa. Mittakaavaero asuinkortteleihin vaikuttaa suurelta. Jalankulkijan tasolla vyöhykkeestä uhkaa tulla tuulinen ja ikävä. Ehdotus perustuu ajatukseen keskuspuistosta, mutta ajoneuvoliikenteen johtaminen sinne heikentää ratkaisua. Suunnitelmassa esitetty Länsiväylän liittymän korkeusasema ei ole mahdollinen. Käytännössä puistokantta on liittymän kohdalla nostettava reilusti esitettyä korkeammalle. U-muotoiset asuinkorttelit ovat mitoitukseltaan miellyttäviä mutta pihojen rajaus keskuspuistoon on häilyvä. Pihoista keskuspuistoineen todennäköisesti muodostuu myös tuulisia. Korttelisakaroissa merinäkyvät jäävät alimmissa kerroksissa aika vähäisiksi. Muuten matalan ja korkean rakennusmassan yhdistely kyllä takaa näkymiä hyvin. Suojellun eteläkärjen erottaminen puistosaareksi voisi olla toimiva ratkaisu. Eteläkärkeen esitetty kokeilurakentaminen sopisi paremmin pohjoisen atollikortteliin. NJK:n satamalle esitetty paikka sisäkatukorttelin vieressä on liian ahdas ja tukitoiminnot puuttuvat. KoPu:n sataman painopistettä on siirretty Lauttasaaren puolelle. Ratkaisu voisi olla toimiva vaikka Vaskiniemen kohdalla vesialue jää turhan ahtaaksi. Ehdotuksessa rinnakkaiskatu on linjattu hyvin metrotorin vieritse ja väliin jäävä allas toimii vesipeilinä toimistotorneille ja venesataman palvelurakennukselle.

Ehdotus nro 46 ”SEXTANT” (YKL)

Täytöiltään kompakti ”SEXTANT” perustuu formaaliin ympyrämuotoon keskipisteenään metroasema. Etäisyydet metrolta reunoille ovatkin kiitettävän lyhyet. Rakenteen ulkokehälle sijoittuu puhdas asuminen ja sisemmäksi sekoittuneet toiminnot. Perusjako on toimiva mutta korttelirakenne on liian tiivis ja sokkeloinen. Pihaalueet jäävät ahtaiksi ja kuilumaisiksi. Länsiväylä jää kokonaisuudessaan Koivusaaren alle. Pysäköinti on keskitetty kannen alle ja ajo pysäköintiin on suoraan liittymästä. Yhteydet katuverkkoon on kyllä järjestetty mutta huomaamattomina. Puutteellinen liittymä edellyttää tietyissä tilanteissa laajaa katuverkossa kiertelyä, ennenkuin haluttuun suuntaan päästään. Toisaalta kansirakenteen korkeus pysyy maltillisena (+9,5). Katuverkko on sinänsä selkeä; ympyräkatu ja siihen liittyvä rinnakkaiskatu ”port promenade”. Sisäsatama ja kanaali lohkovat korttelimassoja, parantavat orientoitumista ja tuovat merellisyyttä kaupunkirakenteen sisään. Satamapromenadin ja puiston kytkeytyminen tähän on loogista. NJK:n satama on siirretty keinosaareen ja maayhteys jää puuttumaan. Vaskilahden satamaa on laajennettu mutta kerrostaloblokit Länsiväylän varressa jäävät irrallisiksi. Lauttasaaren puolelta on ohjelmanvastaisesti purettu asuinkerrostaloja uuden korttelin tieltä mutta ehdotus ei ole riippuvainen tästä ratkaisusta. Siluetissa tavoitellaan kukkulamaisen veistoksellista vaikutelmaa, joka on haasteellista saavuttaa. Mittakaava on kauttaaltaan järeä ja siitä kertoo myös suuri kerrosalamäärä. Näkymäkuvista välittyy myös komean veistoksellinen arkkitehtuuri.

Ehdotus nro 48 ”FLOATING” (YKL)

Verkkomainen, pilareille nostettu megarakennus leijuu Koivusaaren ja meren yllä. Ratkaisu takaa kyllä kaikille asunnoille merinäköalan mutta kulku käy loputtomien sivukäytävien kautta. Tosin niilläkin on useinmiten merinäköala, vaikka aukotus julkisivuissa on asuntofasadeja niukempaa. Vaikka ehdotus fyysisesti leviää laajalle alueelle, ei uusia täyttöjä juurikaan tarvita. Toki pilaristo joudutaan perustamaan paikoin ehkä vaikeissakin olosuhteissa. Ehdotuksen todellinen heikkous on maanpinnan käsittely. Liittymä ja katujärjestelyt dominoivat koko saarta. Pysäköinti on kuitenkin keskitetty maan alle, joten olisi ollut mahdollisuuksia kehittää myös maanpinnan käsittelyä kiinnostavaan suuntaan. Nyt koko saaresta uhkaa kehittyä takapihamainen alustila. Länsiväylän kohdalle on jätetty suuri aukko siltakudelmaan. Ratkaisu korostaa saaren jakautuneisuutta. Vanhat rakennukset on haluttu säilyttää osana Koivusaaren nykyistä tunnelmaa, mikä on positiivista. Rakentaminen on kauttaaltaan horisontaalista ja korkeus on kohtuullinen, mikä onkin silta-analogian mukaista. Eteeriset näkymäkuvat eivät anna mahdollisuutta arvioida lähiympäristöä tarkemmin. Vaskilahden satamassa maanalaisen sisäänkäyntisiipi hieman töksähtää keskelle satamalaituria. Ehdotuksessa etsitään kunnianhimoisesti uutta merellistä urbanismia Koivusaareen mutta ratkaisu toimisi paremmin suppeammassa laajuudessa.

Ehdotus nro 53 ”KOIVUSAAREN LAITURI” (YKL)

Ehdotuksessa on rento, runsas ja iloisen innovatiivinen ote. Tekijän pyrkimys tehdä jotain uutta ja ennennäkemätöntä on ohjannut suunnitelman ratkaisuja, positiivisessa mielessä raikasta asunto- ja talotyyppien kehittelyä, josta suomalaiseen asuntorakentamiseen voisi löytyä runsaasti ammennettavaa, mutta vähemmän positiivisessa taas kaupunkirakenteellista perusratkaisua, jota on vaikea perustella kuin ehkä ehdotuksen sisäisen logiikan avulla: Koivusaaren keskeisten osien jättäminen erilliseksi kaupunkirakenteesta irrallisiksi puistovyöhykkeeksi ja varsinaisen rakentamisen sijoittaminen massiiviselle kaksitasoiselle laiturirakenteelle, joka sijoittuu pitkänä kapeana nauhana ahtaasti Vaskilahden rantaan ja Katajaharjunniemen kylkeen, on vaikeasti perusteltava ratkaisu, vaikka rakenne sijoittuukin metron kannalta onnistuneesti. Länsiväylä liittymineen ja siitä jatkuvat ajoreitit pirstovat ikävällä tavalla muuten ehjää ja laajaa puistoa.
Sinänsä laiturikaupunki hauskoine taloineen on kiehtova ja ehdotusta on kehitetty monin ekologisin ja uusiutuvien energiamuotojen hyödyntämistä edistävin ideoin. Samoin kaupallisten ja työpaikkapalvelujen keskus Metron tuntumassa Länsiväylän eteläpuolella ja siihen liittyvä väylän kattamisratkaisu, jolla vaimennetaan melua, ovat mielenkiintoisella tavalla kehiteltyjä ja kaupunkikuvaltaan tuoreita. Koivusaaren muodostaman puiston ja Vaskisaaren sataman liittyminen kaupunkirakenteeseen toimii kaupallisen keskustan kanssa onnistuneesti ja tekee alueesta houkuttelevan. Ehdotus on raikas ja energinen ja sisältää monia kiinnostavia ideoita, mutta on perusratkaisultaan vaikeasti eteenpäin kehitettävä.

Ehdotus nro 60 ”RAGRUG” (YKL)

Koivusaaresta on muokattu eleettömän suorakaiteen muotoinen kompakti saari. Vapaita rantoja on lähinnä vain etelän suuntaan.

Muilla sivuilla rakennusmassat tulevat veteen asti. Jalankulku on sijoitettu pitkiin ja suoriin arkadikäytäviin. Ratkaisu ei tunnu kuitenkaan luontevimmalta tavalta käsitellä Koivusaaren rantoja. Perusongelma ehdotuksessa on Länsiväylän estevaikutus. Länsiväylän reunoille sijoitetut toimistoblokit vain korostavat Koivusaaren jakautuneisuutta. Eteläosa jakautuu kahdeksi suurkortteliksi. Tekijä on rakennusten sijoittelulla pyrkinyt turvaamaan merinäkymät myös korttelin sisäosiin. Kanavat ja vesialtaat rytmittävät kortteleita sopivasti. Korttelirakenne vaikuttaa ilmavalta huolimatta siitä, että näkymäkuvia katsotaessa rakennusvolyymit ovat melko raskaita. Katuverkko on pelkistetty minimiinsä. Kokoojakatu on suoraan liittymän jatkeena. Pysäköinti on keskitetty heti liittymän molemmin puolin, joten suurkorttelien sisälle syntyy lähinnä huoltoliikennettä. Rinnakkaiskatu on liikennekaavion mukaan jätetty pois, mikä liikenteellisesti eristää Koivusaarta liikaa. Ehdotuksessa ei hahmotu Koivusaarelle selvää keskusta, metroasema vain sijaitsee yhdessä kulmassa. Koivusaari muistuttaa aluerakentamisaikojen lähiötä eikä itsenäistä kaupunginosaa. NJK:n satamaa ei ole esitetty. Venepaikat Koivusaaren eteläkärjessä ovat suojattomia. Vaskiniemen satamaallas on suurinpiirtein nykyisessä laajuudessa, maatoiminnoille ei kuitenkaan ole esitetty tiloja. Asuinrakennukset sulkevat sataman turhaan ulos Koivusaaresta. Koerakentaminen sijoittuu luontevasti pohjoisreunalle mutta muuten alue on jäänyt aika eristyksiin.

Ehdotus nro 69 Nimimerkitön 2 (”KOIVUSAARI”?) (YKL)

Tekijä kuvaa selostuksessaan tavoitteenaan olleen luoda ihanteellinen kaupunkirakenne, joka saa innoituksensa Koivusaaren kauniista sijainnista. Eräänä tärkeänä tavoitteenaan hän myös esittää pyrkimyksen säilyttää ja luoda alueelle mahdollisimman paljon ja monentasoisia viheralueita. Ehdotuksesta jollakin tapaa henkii pyrkimys luoda herooista ja voimakasta vahvaan veistokselliseen käsittelyyn pohjaavaa kaupunkitilaa, jossa ei monumentaalisuutta ole kaihdettu. Tekijä on käyttänyt valitsemiaan elementtejä taitavasti ja luonut vaihtelevien ja runsaasti monipuolisia näkymiä tarjoavan tilasarjojen ketjun. Myös metro on kytketty onnistuneesti mukaan toimintoihin ja liikennereitteihin.
Koivusaaren säästämiseksi julkisille puistotiloille ja merellisyyden maksimoimiseksi on asuin/toimistokorttelit rakennettu valtavien pilarien varaan meren päälle. Ne muodostavat rakenteellisesti ja kaupunkikuvallisesti yhteen kytkeytyviä monoliittisia struktuureita, joiden vähittäinen rakentaminen voi olla vaikeasti toteutettavissa. Korttelit koostuvat erityyppisistä terassoituvista rakennusmassoista, joiden asuntokohtaisiin ”vihertiloihin” tekijä myös selostuksessa viittaa. Asuntoratkaisut terasseineen suhteessa maisemaan herättävät odotuksia ja perustelevat osittain korttelikohtaisten pihojen niukkuuden, mutta tekijä ei ole tarkemmin kuvannut asumisen luonnetta tai ratkaisuja.
Julkisia ja kaupallisia palveluja sisältävä keskusakseli kytkee Länsiväylän yli pohjois- ja eteläosan korttelit yhteen, mutta levittää toimintojaan liian laajalle. Muutenkin etäisyydet muodostuvat suhteellisen pitkiksi alueella. Satamien keskittäminen Vaskilahteen ja tiivis sitominen asuinkortteli yhteyteen ei liene realistinen ratkaisu. Ehdotus on hyvin voimakas, omassa lajissaan taitava ja tulkitsee paikkaa persoonallisella tavalla, mutta kaupunkikuvallisen ilmeen suhde maisemaan ja ratkaisun kehityskelpoisuus jää pohdituttamaan.

Ehdotus nro 70 ”URBAN REEF” (YKL)

Huolellisesti tutkittu ehdotus paneutuu ekologisiin ja ympäristöllisiin yksityiskohtiin, mutta on perusratkaisussaan tuhlaileva. Venetsia-malliset sisäaltaat, laguunit, luovat mielenkiintoista miljöötä mutta kasvattavat samalla etäisyyksiä turhaan. Kaupunkirakenne muodostuu hajanaiseksi ja Lauttasaaren puoleiset vesialueet liian ahtaiksi. Laguunit synnyttävät väistämättä myös sisäänpäin kääntyneen vaikutelman. Ratkaisu ei tunnu perustellulta saaristomaisemassa. Rantojen käsittely reitistöineen on kuitenkin kiitettävän monipuolista. Asuinkortteleista pystyy hyvin järjestämään vesistönäkymiä. Vaskilahden pohjukan rakennusrivistö on Koivusaaren kaupunkirakenteen kannalta perusteltu, mutta sulkee näkymiä Länsiväylältä etelään. Rinnakkaiskadut on linjattu samassa käytävässä Länsiväylän kanssa. Näin ne turhaan jäävät kaupunkimaisen katuverkon ulkopuolelle ja muuttuvat maantiemaisiksi. Miksi tehdä eritasoliittymä massiivisella, ylösnostetulla kiertoliittymällä, kun ympäröivä kaupunkirakenne puuttuu? Ratkaisu ei toimi yhdistävänä viherkantena. Diagonaali esplanadi on komea kaupunkirakenteellinen ele, mutta päätteet on jätetty hyödyntämättä.

Ehdotus nro 79 ”13542” (”4 x SAARI”) (YKL)

Ehdotus on rakenteeltaan hyvin tiivis ja laajuudeltaan kompakti – suuret vapaamuotoiset korttelimassat sijoittuvat tiiviisti nykyisen Koivusaaren alueelle, joka on jaettu kanavien avulla pienimmiksi saarekkeiksi. Etäisyydet ovat lyhyet, palvelut keskitetyt ja metroasema sijoittuu kaupunkirakenteessa hyvin. Ehdotuksessa esitetty keskitetty paikoitus on hyvin perusteltu kompaktiuden näkökulmasta ja luo edellytykset tiiviin autottoman kaupungin syntymiselle. Huoltoliikenteen ratkaisua ei ehdotuksessa ole esitetty.
Länsiväylä jakaa saaren kahteen osaan, jotka ehdotuksessa on esitetty yhdistettäväksi väylän alle rakennettavan julkisen urheiluvyöhykkeen avulla. Ratkaisu perustuu Koivusaaren liittymän puuttumiseen (liikenne rinnakkaiskadun kautta). Se on optimistinen ja kaipaisi käytännössä sekä Länsiväylän reipasta nostoa Koivusaaren kohdalla että erityistä laadullista satsausta väylän alapuoliseen miljööseen, jossa kasvillisuus ei menesty ja johon lumi ei sada. Ajatus on kuitenkin kilpailuehdotusten joukossa poikkeava ja siten ideana tervetullut.
Tavoite ”sulattaa” julkinen tila ja rakennusblokit yhdeksi kaupunkirakenteelliseksi kokonaisuudeksi johtaa asumisen muuttumiseen julkiseksi tiiveyden ollessa suuri ja yksityisen ulkotilan jäädessä hyvin pieneksi. Idea on luonteva keskustarakennetta ajatellen, mutta Koivusaareen sijoittuvan asumiseen kannalta jossakin määrin vieras. Ehdotuksen kaupunkikuva on veistoksellinen ja komea, mutta suurimittakaavainen ja suunnitelmasta puuttuu se ihmisen mittainen skaala ja käsin kosketeltavuus, jota tekijä tuo esiin planssien referenssikuvissa.

Ehdotus nro 91 ”AORTTA” (YKL)

Ehdotus kuuluu tyyppiin, jossa rakennettu alue on kompakti ja täyttöjen määrä maltillinen. Tekijä on laajentanut saarta pääosin pohjoispäästä. Eteläosassa uusia täyttöalueita on vain länsireunan uloimmat korttelit.
Suunnitelman kokoavan elementin muodostava ympyrän muotoinen toimistokortteli on samalla ehdotuksen ongelmallisin osa. Korttelin keskelle esitetty laaja puisto on pääosin tehty Länsiväylän päälle viherkansirakenteena, joka on sekä rakenteen että kustannusten suhteen haastava. Puisto jää muusta kaupunkirakenteesta, asuinkortteleista, pääreiteistä, metrosta ja palveluista irralliseksi, toimistorakennusten ”maisemapuistoksi”.
Ehdotuksen kiinnostavimman osan muodostaa Koivusaaren keskiosan vanhalle täyttömaalle sijoitettu vaihtelevista pienimittakaavaisista kortteleista muodostuva pikkukaupunkimainen kokonaisuus. Se on tilallisesti rikas ja tarjoaa mielenkiintoisia katunäkymiä ja tilasarjoja. Se tarjoaa myös tiiviistä korttelirakenteestaan huolimatta intiimiä ja suojattua meren läsnäoloa rantakatujen ja kaupunkirakenteen sisään kauniisti avattujen kanavien kautta. Myös venekerhojen satamat liittyvät luontevasti ”pikkukaupungin” rantamaisemaan, joskin länsipuolella satama-allas on jouduttu suojaamaan aallonmurtajalla. Pohjoisrannan omarantaiset korttelit toimivat sinänsä hyvin, mutta ovat rakenteeltaan ikään kuin keskuskorttelin vankeja ja jäävät jossakin määrin kaavamaisiksi ja vaille eteläosan vahvaa kaupunkitilallista intensiteettiä.
Ehdotus sisältää monia eläytyviä ja onnistuneita osia, mutta kokonaisuus jää ristiriitaiseksi ja haparoivaksi.

Ehdotus nro 101 “BRANCH WITH LEAVES” (YKL)

Nimimerkin mukaisesti tekijä esittää suunnitelmassaan Koivusaareen kaupunkirakennetta, joka koostuu oksista ja niihin kiinnittyvistä lehdistä. Koivusaari on jätetty pääosin nykyiseen hahmoonsa ja esitetty puistoksi, johon satamat likimain nykyisissä paikoissaan kytkeytyvät. Varsinainen kaupunkirakenne muodostuu täytöille rakennetuista suorakaiteisista puistoakseleista (oksa, julkinen), joiden kylkeen on poikittain ankkuroitu erityyppisiä rakennettuja keinosaaria (lehdet, yksityisempi). Ehdotuksessa on tekijän tavoitteen mukaisesti runsaasti rantaviivaa, joka on hyödynnetty onnistuneesti. Havainnekuvat kertovat laadukkaasta ja monipuolisesta miljööstä, jonka yhteinen nimittäjä on vesikontakti ja merellisyys.
Rakenne on kiinnostava ja tarjoaa luontevalla tavalla kaupunkirakenteellista hierarkiaa ja monimuotoisuutta, mutta tätäkin ehdotusta vaivaa monen muun monisaarisen ratkaisun tavoin leviäminen laajalle ja pitkät yhteydet, mikä korostuu erityisesti tämän ratkaisun kohdalla Keskustan jäädessä puistovyöhykkeeksi. Pohjoisosa ja eteläosa jäävät toisistaan erilleen ja etäisyydet metroon ovat pitkät. Palvelujen määrä ehdotuksessa on yliampuva ja ne on hajautettu, jolloin metron ja pienen kaupunginosan vaatimaa toimintojen synergiaa tuottava keskustarakenne jää puuttumaan.Tekijän ideat ovat kiinnostavia, mutta ehdotus on idealistinen ja sen perusajatusta on vaikea muovata toimivaksi kaupunkirakenteeksi ilman suuria muutoksia.

Ehdotus nro 122 ”EKOIVUSAARI” (YKL)

Koivusaaren viereen on laskeutunut ”konttisatama”, käyttäen kategorisesti hyväkseen koko kilpailualueen päästä päähän. Ehdotus säästää Koivusaaren keskuspuistokseen, jonne sijoitetaan mm. tuulivoimaloita. Uusissa täytöissä maisemallinen mittakaava kuitenkin karkaa käsistä sekä Keilalahden, että Tiirasaaren puolella. Ehdotuksessa olisikin tiivistämisen varaa, kerrosala suhteessa täytön määrään vaikuttaa pieneltä. Länsiväylän päälle on sijoitettu matala horisontaalinen ostoskeskus ja metroasemaa on venytetty uuden keskuksen sisään. Ratkaisu on virkistävä poikkeus monien tornisommitelmien joukossa. Väliin muodostuva kaupunkiaukio voisi olla miellyttävä, mutta liikenneväylät kiusallisesti pilkkovat sitä. Etäisyydet muuhun rakenteeseen kasvavat pitkiksi. Rakentamisvolyymi kyllä tiivistyy oikeaoppisesti keskusta kohti, eli Länsiväylän leikkauskohtaa. Katuverkko on teollisuusalueelle ominainen pitkinen suorine linjoineen. Jalankulkijan kannalta ratkaisu on ikävä. Diagonaalit avenuet leikkaavat linjoja tuoden näkymäavauksia ympäristöön. Asuinkorttelit perustuvat paljolti viipaletaloihin, mikä tuo sopivasti elävyyttä suoraviivaiseen kaavaratkaisuun. NJK:n sataman siirto Länsiväylän pohjoispuolelle on toiminnallinen virhe. Pelkästään sommitelmana tarkasteltuna ehdotus on varmaotteinen ja omassa ”Manhattan”-konseptissaan johdonmukainen.

Alempi keskiluokka

Ehdotus nro 4 ”URBAN OASE” (AKL)

Täytöt ovat kohtuullisia mutta suoraviivaisia. Varsinkin Koivusaaren länsiranta on liian yksioikoinen.
Ehdotus ei tarjoa ratkaisua Länsiväylän estevaikutuksen poistamiseksi, yhteydet pohjois- ja eteläpuolen välillä ovat yhden alikulun varassa. Pohjoisosan keskuspuistoteema katkeaa töksähtäen länsiväylään. Länsiväylän liittymä on jätetty virheellisesti pois (?) ja yhteydet toimivat lähinnä Vaskilahden rinnakkaiskadun varassa. Katuverkko on liian tiheä ja lenkittää melkein joka korttelin. Laiturimaisille täytöille on sijoitettu ”town-house”-tyyppistä rakentamista. Pohjoisosassa ne täydentävät sommitelmaa mutta Koivusaaren länsirannalla korttelit jäävät suojattomiksi. NJK:n sataman toimintaedellytykset ovat hävinneet. Vaikka Vaskilahdessa on rantatori ja diagonaaleja avauksia, jää kaupunkikuvallinen ote haparoivaksi. Rakentamisen mittakaava on yleisesti maltillinen. Eteläpään ”beach” on komea. Esitetty rantaratkaisu kuitenkin estää luonnonsuojelualueen säilymisen.

Ehdotus nro 5 ”HIGH AND LOW!” (AKL)

Tekijän esittämä ratkaisu toimintojen sijoittamisesta kilpailualueelle on yleisestä linjasta poikkeava, mutta ei välttämättä edukseen. Koivusaaren varaaminen työpaikka- ja palvelurakennusten vyöhykkeeksi siten, että rakennukset sijoittuvat pääosin vanhalle täyttömaalle ja luonnonmukaiset saaren osien esittäminen puistona on kiinnostava kannanotto, kun sen taustana on pyrkimys välttää kansirakentamista Länsiväylän päälle. Esitetty keskustatoimintojen alue on hajanainen ryhmä rakennuksia, joiden suhde toisiinsa, katuihin ja keskusaukioon on epämääräinen. Olemassa olevan teollisuusrakennuksen säilyttäminen osana aukion miljöötä ei vakuuta. Tekijän pyrkimys on kuitenkin johtanut toimintojen täydelliseen eriytymiseen jopa siinä määrin, että venekerhojen toiminnot on häädetty Vaskilahdesta ja keskitetty erilliselle laituri/aallonmurtajarakenteiselle saarelleen, johon yhteys on esitetty Länsiväylän kannakselta.
Asumisen sijoittuminen uusille keinosaarille Katajaharjunniemen eteen eriyttää asumisen kauas keskustatoiminnoista ja laajoista merimaisemista sisälahden puolelle. Liikenteelliset yhteydet on järjestetty vaikeasti rinnakkaiskatujen kautta ja kevyen liikenteen yhteys keskustaan ja metrolle on vain yhden väylän ylittävän sillan varassa. Sinänsä asuntosaarien ryhmä tuottaa paikoin mielenkiintoista kaupunkimiljöötä ja lahden merellisyys on asumisessa läsnä. Mittakaava on miellyttävän intiimi, mutta soukkien tornitalojen funktio jää pohdituttamaan lukuun ottamatta ehkä niiden tuottamaa kaupunkikuvallista karaktääriä. Ehdotuksessa esitetty ”Central docks”, asuinsaaria yhdistävä laituriaukio, on erikoinen ratkaisu. Toimintojen eriyttäminen ja hajauttaminen laajalle alueelle ilman kaupunkirakenteellista kytkentää ei anna eväitä uuden kaupunginosan synnylle.

Ehdotus nro 7 ”VIVACE” (AKL)

Tekijä on muotoillut Koivusaarta voimakkaasti siten, että puoliskot Länsiväylän molemmin puolin muodostavat saman hahmon käänteisesti peilaten. Sommitelman keskeiset elementit – myös selostuksen mukaan – ovat laajassa kaaressa molemmilla puolilla kaartuvat rantakatu-sillat, jotka erottavat rakennetun kaupunkitilan ja puistot toisistaan. Ratkaisu on sekä kaupunkirakenteen että maisemallisen ilmeen kannalta keinotekoinen ja perusteeton. Länsiväylään Koivusaarta jakavaan vaikutukseen ei tekijä ole puuttunut. Toimisto- ja palvelurakennusten kaksinkertaiset rivistöt väylän molemmin puoli korostavat vaikutelmaa ja liittymän liikenneratkaisun avulla ei kokoojakadun kevyen liikenteen miljöötä parannettu.
Kaupunkirakenne ehdotuksessa on kaavamaista ja elementeiltään tavanomaista – paljon nähtyä. Kiinnostavia paikkoja ei synny ja mittakaava huolimatta tekijän pyrkimyksestä maltilliseen ja vaihtelevaan skaalaan jää tasarakeisen suureksi, mikä ilmenee myös ehdotuksen havainnemateriaalista. Ehdotus on kompakti ja selkeä, mutta ei täytä juurikaan kilpailun tavoitteita.

Ehdotus nro 10 ”BETULA” (AKL)

Kukkamainen ehdotus, joka kääntää terälehtensä länttä kohti. Viuhkamaisesti ranta-alueelle sijoittuvilla taloilla on kaikilla hyvät merinäkymät ja rantaviiva on maksimoitu. Vaarana on kuitenkin rantavyöhykkeen privatisoituminen. Eteläisimmät kerrostalot sijoittuvat suojattomasti maisemaan. Puistoaluetta muodostuu runsaasti ja siihen nähden täytön määrä tuntuu perusteettomalta vaikka tekijä onkin tavoitellut Tapiolalaista puutarhakaupunkia. Katuverkko on epärealistisesti typistetty keskuskorttelin ympärille ja ”terälehtiin” johtaa pelkästään kevyt liikenne. Rinnakkaiskatu jää käytännössä palvelemaan vain Vaskilahden ranta-aluetta. Asuintornit keskuskorttelin välittömässä läheisyydessä ovat massiivisia. Kaupunkikuvallisesti ehdotuksesta muodostuu liian hajanainen, kun puistoalueet erottavat Vaskilahden Meritorin, liittymän keskuskorttelit ja terälehtien asuinkorttelit toisistaan. Katajaharjun puolella laituritalot työntyvät turhankin lähelle vastarantaa. Pysäköinti on keskitetty puistokansien alle (?), mikä on kallis ja raskas ratkaisu.

Ehdotus nro 15 “DOWN BY THE FISHBONE” (AKL)

Tekijä on selostuksessaan asettanut tavoitteekseen koivusaaren rantaviivan säilyttämisen ennallaan ja täyttöjen minimoinnin. Ehdotus onkin keskeisiltä osiltaan kompakti ja rakentaminen sijoittuu oikeaoppisesti saaren vanhoille täyttöalueille. Länsiväylän pohjoispuolella lähtökohdista johtuen valtaosa asuinrakentamisen volyymista on sijoitettu laiturien yhteyteen ilman yksityistä pihatilaa. Tämän tyyppinen ratkaisu toimii korostetun merellisyytensä perustelemana osana Koivusaaren kaupunkirakennetta, mutta tällöin puistotila tulisi turvata. Eteläosan keinosaaret muodostavat sinänsä mielenkiintoisia linnoitusmaisia kortteliyhteisöjä, mutta niiden sijainti Koivusaaren ympärillä ja jäykän kaavamainen rantaviivan muotoilu vie osittain pohjaa pyrkimykseltä säilyttää Koivusaaren luonnollinen rantaviiva.

Ehdotuksen ansioita ovat Vaskilahden pohjukan kehittely pitkänomaisena rantatorina, joka kytkee Koivusaarta Lauttasaareen ja yhdistää satamatoimintoja, metron ja muita keskustan palvelutoimintoja, joskin ostoskeskus esitetyssä muodossa sulkee liiaksi näkymiä Länsiväylältä merelle. Torin suojainen sijainti ja kytkeytyminen kävelykadun kautta eteläiseen osaan Koivusaarta antavat luovat edellytykset torin muodostumiselle alueen toiminnalliseksi keskukseksi, mutta ratkaisua heikentää huonot yhteydet Länsiväylän yli ja keskeisen kokoojakadun ja torin välisen suoran yhteyden puuttuminen.
Länsiväylän ylittävä toimistorakennusten kortteli on ilmakuvan esittämässä muodossa lupaava. Muuten esitetty kaupunkirakenne jää jossakin määrin kaavamaiselle ja jäsentymättömälle tasolle ja asuinkortteleiden luonne ja tavoitteet epämääräisiksi. NJK:n sataman siirtäminen saaren pohjoispäähän ei ole perusteltua eikä mahdollista.

Ehdotus nro 21a. "KOIVUSAARI – JALANKULKIJAN KAUPUNKI" (AKL)

Ehdotus levittäytyy sekä pohjoisessa että etelässä laajalle ja muodostaa loputtoman pitkien rakennus talorivien kehystämän suurkorttelin, jonka ulompi kehä sulkee sisäänsä pitkän kehämäisen kevyen liikenteen vyöhykkeen ja sisemmän kehän sisään on esitetty sisäänpäin sulkeutunut puistotila. Talorivien tekijä on esittänyt muodostuvan III-IV kerroksista townhouseista, joiden alakertojen tekijä kertoo olevan läpinäkyviä näkymiä merelle tarjoavia liiketiloja.
Townhouse asuntotyyppinä ja ehdotuksen mittakaava ovat hyvin Koivusaareen ja sitä ympäröivään maisematilaan soveltuvia, samoin johdonmukainen pyrkimys autottoman kaupunkiympäristön synnyttämiseen. Ehdotuksen perusratkaisu ei kuitenkaan tue matalan intiimin kaupunkirakenteen tuottamia mahdollisuuksia. Kahden rakennuskehän väliin muodostuva alueen kiertävä kevyen liikenteen raitti/katu on tilaltaan lavea ja jännitteetön ja siitä puuttuvat kaupunkitilaan kuuluva jäsentely – rakennusnauhat reunustavat tilatonta raittia loputtomina riveinä. Yksityinen ulkotila puuttuu suuresta osasta asuntoja kokonaan. Länsiväylän yli rakennetun kannen tuottaman topografian vaikutuksia ei ole kuvattu tarkemmin. Sekä kehäraitti että varsinkin keskelle esitetty puisto ovat meren ja maiseman suhteen passiivisia ja sisäänpäin kääntyneitä. Keskuskorttelin toimintojen asemaa ei ole juurikaan hyödynnetty kaupunkirakenteen jäsentämisessä.
Ajoneuvo- ja joukkoliikenne ja paikoitus on johdonmukaisesti keskitetty kansitason alle Länsiväylän ympärille, mutta alueen huoltoliikenne jää jossakin määrin arvailujen varaan. Satamien jakaminen useisiin pieniin yksiköihin on venekerhojen ja venesataman toiminnan sekä huoltoliikenteen kannalta ongelmallinen ratkaisu.
Vaikka ehdotuksessa esitetty maamerkki "Greenhouse" on ideana jännittävä, on itse kaupunkirakenteen kehittely jäänyt alustavan idean tasolle.

Ehdotus nro 23. "OOOO " (AKL)

Ehdotus kuuluu niiden ehdotusten joukkoon, joissa diagrammi konseptisuunnittelun välineenä on muuntunut itse suunnitelmaksi. Valiomuotoiset ympyrän kaarta piirtävät korttelit ovat kuin toimintojen kattavuusalueita kuvaavia kehiä ja tekijä on ilmeisesti myös halunnut tehostaa vaikutelmaa liittämällä asemapiirrokseen korttelien toimintoja selittävät kuvasymbolit. Idean voisi tulkita kevyeksi, mutta tekijä on formalistisesta lähtökohdasta paneutunut kaupunkirakenteen kehittelyyn saaden aikaan omaleimaista ja paikoin rikasta ja kiinnostavaa kaupunkiympäristöä.
Huolimatta kokonaisuutta hallitsevasta ympyrämuodosta tekijä on kyennyt varioimaan kortteliteemaa ja pohjoisosan laguunikorttelit järjestyvät luontevasti mittakaavan pienetessä pohjoista kohti. Toimistokorttelit sijoittuvat sinänsä hyvin Länsiväylän miljööseen, mutta niiden ympyrän muodolle ei löydy perustetta, mikä korostaa muodon itsetarkoituksellisuutta ehdotuksessa. Eteläosan satamia ympäröivät terassitalojen kehät ovat sinänsä oikeaoppisesti suunnattuja ja maisemanäkymien kannalta onnistunut valinta, mutta muodostavat tiiveydessään massiivisen rivistön herkkään merisiluettiin.
Ehdotuksen kaupunkitila syntyy kehämäisistä kortteleiden väliin jäävästä julkisesta puistomaisesta tilasta, joka soljuu korttelien lomitse muuttaen luonnettaan urbaanimmaksi ylittäessään kantena Länsiväylän. Merelle avautuvat näkymät ovat kuitenkin niukat ja kaupunkitilan suhde ympäristöön on kapeista näkymäsektoreista johtuen sisäänpäin kääntynyt. Autoliikenne ja pysäköinti on keskitetty maan alle ja maanpinta varattu ehdotuksen luonteelle sopivasti kevyelle liikenteelle. Tekijän esitys kevyen liikenteen reittien käyttämisestä huolto- ja saattoliikenteeseen vedoten Suomenlinnan käytäntöön ei kuitenkaan vakuuta. Ajoyhteyksiä kannenalaisista liikennetiloista ei ole myöskään esitetty.
Ehdotuksesta puuttuu kaupunkikuvan illustrointi eikä esitetyt referenssikuvat tavoitteista korvaa puutetta. Esitys jää huolimatta paikoin mielenkiintoisesta kehittelystä kaksiulotteiselle, kaaviomaiselle tasolle – enemmän diagrammiksi kuin kaupunkirakenteeksi.

Ehdotus nro 24 "KOIVUNOPAT" (AKL)

Koivusaarta jatketaan saariketjulla etelä- ja pohjoissuuntaan. Etäisyydet alueella muodostuvat siten pitkiksi. Ehdotus on kuin synteesi 50-luvun metsälähiöistä ja 60-luvun strukturalismista. Lähtökohtana ratkaisu silti voisi tarjota miellyttävää asuinmiljöötä ja sopeutua saaristomaisemaan. Ongelmiakin on. Länsiväylä ja uusi liittymä on peitetty kokonaan viherkannella, joka ainakin liittymän kohdalla nousee korkeaksi. Länsireunassa kannen suuaukko muodostuu töksähtäväksi. Esitetty kauppakeskus Koivusaaren ja Lauttasaaren välisellä kannaksella ajautuu kauas Koivusaaren rakentamisen painopisteestä. Sijoituksella on selvästi haettu yhteyttä Lauttasaareen, mutta tulos ei ole onnistunut. Orgaanisesti kiemurtelevat noppataloryppäät sulkevat paikoin julkisen pääsyn rantavyöhykkeelle. Valittu rakentamistapa ja suuret tehokkuudet alkavat johtaa puuroutumiseen, kun esimerkiksi tarkastellaan leikkauskuvia. Katuverkosta muodostuu metsälähiöiden tapaan autoilupainotteinen. Kaavioissa esitetyt massiiviset pysäköintikannet ovat eripariset maanpäällisen pienipiirteisen rakentamisen kanssa. Satamat on säilytetty nykyisillä sijoillaan, mutta niitä ei ole erityisemmin hyödynnetty osana kaupunkirakennetta.

Ehdotus nro 32 ”FLOATING ICEBERGS” (AKL)

Ehdotus on kahden maamerkkimäisen ja sinällään komean veistoksellisen rakennuskappaleen, ”jäävuoren” sommitelma. Rakentamisen keskittäminen johtaa kuitenkin mittakaavallisiin ongelmiin. Katetut valopihat vielä omalta osaltaan kasvattavat volyymia ja kärjistävät mittakaavaongelmaa. Toiminnallisesti ehdotus on selkeä. Liki Koivusaaren kokoinen ”basement” muodostuu liiketiloista. Myös satamien toiminnot on integroitu mukaan. Ylemmäs ”jäävuoriin” sijoittuu toimitiloja ja asumista. Ratkaisu on talvikaupunkikonseptin mukainen. Rakennusten typologia ei kuitenkaan viesti asumisesta vaan pelkästään toimistotaloista. Asunto kaksoislasijulkisivun takana tuntuukin vieraalta ajatukselta. Rantavyöhyke jää ikävän jäsentymättömäksi liikennetilaksi. Länsiväylän liittymä on laajennettu koko Koivusaaren kokoiseksi. Silti esimerkiksi ajoneuvoyhteydet etelä- ja pohjoispuolen välillä puuttuvat. Vaikka saaren puoliskot yhdistetään kannella, muodostuu siitä todennäköisesti erittäin tuulinen massiivisten rakennusblokkien juurella. Pohjoisosan pilareille nostetut laituritalot jäävät irralliseksi aiheeksi pelkästään jo mittakaavaeron vuoksi.

Ehdotus nro 37 ”JÄÄPALOJA” (AKL)

Ehdotuksen esitystapa on näyttävä ja tekijä on satsannut huomattavasti voimavaroja ja aikaa visualisointiin, jossa korttelit on tuotu esiin punaisina läpikuultavina kappaleina. Tämä hämmentävä esitystapa herätti alkuun kysymyksiä korttelien mahdollisesta kattamisesta. Samaa esitystapaa on käytetty kaavioissa, joiden informaatio on jäänyt vähäiseksi.
Asemapiirros kertonee kuitenkin suunnitelman todellisen sisällön. Ehdotus edustaa kaksoissaari tyyppiä, jossa Koivusaaren länsisivulle on täytöin rakennettu keinosaari – tässä tapauksessa kanavalla toisistaan erotettuina. Kaupunkirakenteeltaan suunnitelma on selkeä ja pitkänomaiset saaret tarjoavat runsaasti rantaviivaa, jonka varteen asuinkorttelit johdonmukaisesti sijoittuvat. Perusratkaisu on selkeä ja johdonmukainen. Toimintojen sijoittuminen on pääosin oikeansuuntaista.
Perusratkaisusta johtuen etäisyydet alueen sisällä ja metroasemalle kasvatat suuriksi huolimatta siitä, että tekijä on maininnut päätyneensä laskennallisten analyysien pohjalta ratkaisuun, jossa rakentamisen volyymin painopiste keskittyy liikenneyhteyksien läheisyyteen. Parempaan tulokseen olisi päästy tehostamalla maankäyttöä, erityisesti Koivusaaren pohjoisosissa, jotka ehdotuksessa ovat silmiinpistävän tehottomia.
Yhteys Koivusaaresta Vaskiniemeen ei ole sataman sijainnista johtuen käytännössä mahdollinen. NJK:n sijainti länsisaaren eteläkärjessä lisää alueen lävistävää huoltoliikennettä.
Ehdotuksen kaupunkirakenteellinen mittakaava on suuri, yhtenäiset linjat pitkiä ja katutilat laajoja. Asuinkorttelien rakennusmassojen jäsentelyn periaatteita ei ole esitetty ja korttelirakenne jää hieman epämääräiseksi ja anonyymiksi. Ehdotus vaatisi kaikilla osa-alueillaan kehittelyä.

Ehdotus nro 41 ”URBIS & ORBIS” (AKL)

Ehdotuksessa Koivusaarta on muokattu ja laajennettu huomattavasti. Kaupunkirakenne on ryhmitetty ympyrän kaarelle, jonka keskipiste lienee Karhusaaren tuntumassa, ulkokehä osoittaa Lauttasaaren suuntaan. Rakenteeltaan pienimittakaavaiset ja herkästi varioituvat umpikorttelit muodostavat peruskentän, jota orgaaninen koko saaren kiemurrellen lävistävä lamelliketju rikkoo. Väliin Keskuspuisto, jossa sijaitsee palveluja ja jonka Länsiväylä liittyminen pirstoo lähes kokonaan liikennealueeksi.
Perusrakenne ehdotuksessa on selkeä ja mittakaavaltaan miellyttävä. Rantapuistojen vyöhyke liittää sen ympäröivään maisemaan. Kaareva perusmuoto on kuitenkin jäykkä ja turhaan sitova ja loputon lamelliketju keinotekoinen ja ylimääräisen oloinen elementti. Ehdotus sisältää kiinnostavia yksityiskohtia, mutta on luonteeltaan kilpailutehtävän tavoitteille vieras.

Ehdotus nro 49 ”334156” (AKL)

Tekijä on laajoilla täytöillä ja Länsiväylän kattamisella tavoitellut alustaa yhtenäiselle kaupunkirakenteelle. Suunnitelma on tutkittu hyvin pitkälle sekä liikenneratkaisunsa että toimintojen sijoittelun suhteen, jopa toimintojen yksityiskohtaista sijoittumista korttelikohtaisesti on selvitetty. Kokonaisuus on kuitenkin perusrakenteiltaan raskas ja rakennukset levittyvät tasaisena massiivisena mattona koko saareen. Rakennuslamellien samanmittaisuus ja samansuuntaisuus korostavat perusmonotoniaa, josta paikoin tutkitut nyanssit eivät pääse nousemaan.
Liikennejärjestelyt ovat monimutkaiset ja katuverkko laaja.
Ehdotus sisältää huolella tutkittuja yksityiskohtia, mutta on paikalle vieras ja eikä esitetty ratkaisu tavoita kaivattua merellisyyttä.

Ehdotus nro 51 ”VESIREITTEJÄ” (AKL)

Tekijä on ehdotuksessaan pilkkonut Koivusaaren pieniin saariin ja täydentänyt ketjun sekä pohjois- että eteläsuunnassa uusilla täytöillä luoduin keinosaarin uudeksi arkipelagoksi ja koonnut sen yhteen Länsiväylän ylittävän keskussaaren avulla. Lopputulos on rakenteeltaan ja suhteeltaan ympäröivään maisematilaan kiehtova utopia, jonka tarinaan kuvaus unelmien kaupunginosasta ja sen asukkaista tuo syvyyttä. Ehdotuksessaan tekijä on kehittänyt Koivusaaren alueelle hakeutuvien asukkaiden profiilia ja pyrkinyt hakemaan sitä kautta painotuksia esittämilleen ideoille.
Kiinnostava kehitelmä ehdotuksessa on eräänlainen vertikaalinen tasosysteemi, jonka avulla saariketjusta on luotu koko alueelle toiminnoiltaan eriytynyt kaupunkirakenne katettuine reitteineen, vesikontaktin tarjoavine laitureineen ja paikoituksineen, joiden päälle ja yläpuolelle sijoittuvat keinomaiseman tarjoavat viherkannet ja itse asuminen, työpaikat ja palvelut. Idea on ikään kuin merelliseen ympäristöön rakennettu kompaktikaupungin ja katetun ”talvikaupungin” yhdistelmä, jota on ryyditetty nykyajan monimuotoisuudella ja yksilöllisyyden tavoitteella. Koska konsepti perustuu raskaaseen kansirakentamiseen, on ratkaisun toteuttaminen haastavaa – mieleen tulee väistämättä 60- ja 70-lukujen monitasoiset toiminnallisesti eriytetyt kaupunkirakenteet.

Tekijä on onnistunut paikoin luomaan spontaanin epäjärjestyksen omaista kiinnostavaa kaupunkikuvaa ja -rakennetta, erityisesti keskussaareen, mutta huolellisempi ja tavoitteellisempi työskentely kiinnostavan idean konkretisoimiseksi, todelliseksi kaupunkisuunnitelmaksi, olisi tuonut jännittävään ehdotukseen enemmän sisältöä kilpailun näkökulmasta.

Ehdotus nro 52 ”LOZENGE” (AKL)

Ehdotuksen kiilamaiset kärjet antavat tilaa vesialueelle mutta täytön muotoilu on kaavamaista. Satamat antavat sopivaa positiivista identiteettiä ehdotukselle. NJK:n sataman maatoiminnot jäävät puuttumaan. Kytkentää satama-altaiden välillä olisi voinut ehdotuksessa kehittää. Nyt Koivusaaren keskeiset kaupunkitilat ovat syrjässä pääakselilta. Pääsaaren umpikorttelirakenne ei vaikuta perustellulta merellisyyttä tavoittelevassa Koivusaaressa mutta luo tietenkin suojaisia sisäpihoja. Kärkikolmioiden korttelityyppi tuntuu perusteettoman poikkeavalta verrattuna pääsaareen, vaikka rakennusvolyymi laskee oikeaoppisesti kärkiä lähestyttäessä. Metroaseman maisemakatto on kiinnostava mutta ei korvaa puistoalueiden niukkuutta. Länsiväylän jakavaa vaikutusta ei ole pystytty ratkaisemaan, pohjoispuolen tiivis toimistokorttelirintama päinvastoin pahentaa tilannetta. Miljöökuvat kertovat osaavasta rakennussuunnittelusta. Valitettavasti kaavallinen ratkaisu ei aivan yllä tälle tasolle.

Ehdotus nro 54 ”ROOT” (AKL)

Kilpailualueen äärirajoille ulottuva ehdotus, jonka erityispiirre on kaareva katuverkko ja erittäin polveileva rantaviiva. Pohjois- ja eteläpuolen toimivasti yhdistävä keskuspuisto on kokoava kaupunkitila, johon kytkeytyvät kaupunkiaukiot ja metroasema. Maamerkkitorni on sijoitettu kuitenkin erilleen keskuspuistosta ja tuntuu jäävän sivuun koko kaupunkirakenteessa. Kaksi rinnakkaista kokoojakatua synnyttää turhan kilpailuasetelman. Koivusaaren mittakaavassa pitäisi selvitä yhdellä pääkadulla. Korttelirakenne on paikoin kantakaupunkimaisen sulkeutunut, mikä heikentää näkymiä asunnoista vaikka muodostaakin suojaisia pihoja. Tätä on kompensoitu lukuisilla kanavilla erityisesti saaren pohjoisosissa. Kanavien määrä kasvaa kuitenkin liialliseksi. Korttelien sakarat työntyvät pitkälle veteen ja niitä kiertää laiturimainen jalankulkureitti. Yhdistävät sillat kuitenkin puuttuvat, joten kulkija voi piipahtaa rannassa, mutta sitten on palattava takaisin pääkadulle jos haluaa jatkaa matkaa. Ratkaisu privatisoi rannat. Sinällään sakaroiden väliin muodostuvat suojaisat altaat ovat hieno aihe. Toimistotaloja ympäröivästä pysäköintikannesta voi muodostua ikävä. Länsiväylä liittymä tai sen varaus (?) on piilotettu kannan alle. Ratkaisu nostaa kansirakenteet korkeiksi. Orientoituminen Länsiväylältä saavuttaessa on vaikeaa. Esitetty katuverkon syöttö perustuu Lauttasaaresta linjattuihin rinnakkaiskatuihin. Satamat on työnnetty perusteettomasti pitkälle etelään kohti ulappaa. Sijoitus on suojaton ja aiheuttaa turhaa huoltoliikennettä läpi alueen eteläosien. Arkkitehtuuriltaan ehdotus antaa raskaan vaikutelman vaikka näkymäkuvissa on myös viehättävyyttä. Kerroalamäärältään ehdotus on ylimitoitettu.

Ehdotus nro 58 ”KAJAKKI” (AKL)

Ehdotuksen lähtökohtana on keskittää rakentaminen suikalemaisiin keinosaariin Koivusaaren länsipuolelle mahdollisimman kauas Lauttasaaresta. Ratkaisu johtaa samalla pitkiin etäisyyksiin metroasemalta ja rakenteen hajautumiseen. Nykyistä Koivusaarta on pystytty hyödyntämään vain osittain. Kolmiomainen suurkortteli jättää ympärilleen jäsentymätöntä tilaa. Parhaiten kortteli liittyy Vaskilahden sataman suuntaan. Vaikka uusia täyttöjä tehdään mittavasti, jäävät nykyiset maa-alat vajaakäytölle. Länsiväylä katkaisee ikävästi uuden korttelinauhan lännessä. Koivusaaren pohjoisosan korttelitynkä syntyy liittymäkaistojen jatkeeksi, mutta jää silti irralliseksi aiheeksi. Täyttöjen keskelle Koivusaaren kupeeseen jää vesialtaita mutta vähän kuin puolivahingossa. Katuverkon sillat blokkaavat nämä ja rantojen kehittely on jäänyt kesken. Jalankulkijan kannalta pitkät katusuorat ovat ikäviä. Liikenneverkko on autoilupainotteinen. NJK:n satama on sijoitettu turhan kauas ja suojattomasti lounaiskärkeen. Taloarkkitehturissaan ehdotus on huomattavasti vakuuttavampi kuin kaavaratkaisussa.

Ehdotus nro 59 ”SATAMATO” (AKL)

Toimintojen sijoittamisen ja koko kilpailualueen mittakaavallisen jäsentelyn suhteen tekijän tavoitteet ovat oikeansuuntaiset, mutta ehdotuksen kaupunkirakenne on löysää ja hajanaista ja leviää laajalle. Keskusaluetta hallitsevat monimuotoiset, sinänsä kiinnostavasti muotoillut liikennejärjestelyt eikä kokoavaa kaupunkikeskustaa synny. Länsiväylän ympäristön maankäyttö on löysää eikä väylän saaren osia jakavaa vaikutusta ole pyritty lieventämään - pohjois- ja eteläosa jäävät toisistaan erilleen.
Etelän saarekkeille ja pohjoisen niemekkeille tekijä on pyrkinyt luomaan erityyppisiä asuntoalueita. Pohjoisosan pienimittakaavaisuus ja kelluvat taloryhmät ovat sisälahdissa sijainniltaan luontevia, mutta suojaavaa kaupunkitilaa ei synny, rakenne jää hajanaiseksi. Eteläosan kortteleissa voi havaita määrätietoisuutta pyrkimyksessä luoda selkeätä rajausta meren suuntaan, mutta korttelien sisäinen tilarakenne on hajanaista ja vailla kantavaa ideaa.
Satamat on sijoitettu luontevasti saarten suojaan ja Länsiväylän tuntumaan, mutta kaakossa saaren laajennus ahdistaa Vaskilahden vesialueen liian pieneksi ja ulottuu häiritsevän lähelle Vaskiniemen kärkeä. Ehdotus sisältää onnistuneita yksityiskohtia, mutta kokonaisuus jää fragmentaariseksi vailla kokoavaa rakennetta.

Ehdotus nro 64 ”SENSU” (AKL)

Koivusaaresta on muodostettu viuhkamainen sommitelma, jossa uudet täytöt keskittyvät pääasiassa pohjoiseen ja länteen. Toimistorakentaminen on keskitetty omaan saareen Espoon rajalle vastinpariksi Keilaniemelle. Korttelit on esitetty kuitenkin liian mekaanisesti. Pääsaarelle sijoittuu lähinnä asuminen sekä palvelut. Rakentaminen jatkuu yhtenäisen kannen päällä katkotta pohjoiseen. Vesiallas kortteliviuhkojen välissä on komea aihe, mutta sitä ei ole kunnolla hyödynnetty osana kaupunkitiloja. Ympyränmuo-

toinen terassitalo jää kortterirakenteessa vieraksi. Avautuva viuhka mahdollistaa asuntojen merinäkymiä vaikka saattaa johtaa tuulisuuteen. Satamat tukitoimintoineen antavat ehdotukselle positiivisen imagon, tosin NJK:n satama jää toimistosaaren katveeseen Länsiväylän suunnasta tarkasteltuna. Hyvä ratkaisu on yhdistää satamat toisiinsa poikittaisella raitilla, jonka varrelle sijoittuu myös palveluja. Myös tätä aihetta olisi voinut kehittää kaupunkikuvallisesti eteenpäin. Pohjoispuolella kulkeva katu varastaa painoarvoa eteläiseltä raitilta. Liittymän rampit töksähtävät asuinalueen keskelle, orientoituvuus on huono etenkin pohjoisessa. Ehdotus sisältää monia hyviä ajatuksia mutta niiden kirkastaminen eheäksi suunnitelmaksi on jäänyt kesken.

Ehdotus nro 66 "GREEN ISLANDS OF KOIVUSAARI" (AKL)

Ehdotuksessa Koivusaarelle on annettu yhtenäinen kolmiomainen matriisi, johon on sijoitettu tasaisen väljästi kolmiomaiset tornitalot ja "pyramidit". Uudet täytöt ulottuvat pitkälle etelään ja pohjoiseen. Kolmiomuotoilusta juontuva rantojen geometria on agressiivinen ja vieras, korkea rantamuuri ei edistä luontevaa kontaktia rantaan. Lähes koko saari on rakennettu viherkanneksi, jonka alla palvelut, katuverkko ja pysäköinti sijaitsevat. Ratkaisu on massiivinen ja kallis. Kuitenkin Länsiväylän kohdalla kansi liittymärampin takia lähes katkeaa, eikä Länsiväylän jakavaa vaikutusta ole pystytty ratkaisemaan. Kannen alapuolinen maailma näin laajana voi muodostua ahdistavaksi ja pelottavaksi, mikä saattaa leimata koko kaupunginosan. Arkkitehtuuri on voimakkaan veistoksellista mutta myös se tuntuu vieraalta Koivusaaren ympäristössä. Rakentamisen tyyli soveltunee paremmin johonkin eteläisempään kulttuuriin. Useimmista asunnoista saadaan kyllä hyvät merinäkymät ja kannen tasokin voisi olla miellyttävä, jos esitetyt istutukset toteutuisivat. Ilman istuksia kannesta uhkaa muodostua tuulinen. Kannella risteilevät kevyen liikenteen väylät tiheästi mutta hieman sekavasti. NJK:n satama lienee siirretty Länsiväylän pohjoispuolelle. Täällä se ei kuitenkaan voisi kunnolla palvella purjehtioita, koska Länsiväylän alitus ei onnistu isoimmilta veneiltä.

Ehdotus nro 68 Nimimerkitön 1 (AKL)

Uudet täytöt tehdään lähinnä pohjoiseen sisäselälle päin. Täytöt jäljittelevät luonnonsaarten muotoa ja suuntaa. Ehdotus sijoittaa katuverkon ja liittymät viherkannen alle. Vain kevyen liikenteen verkko on "maanpinnalla". Länsiväylä peitetään kokonaan kannella Koivusaaren kohdalla. Pysäköinti on keskitetty Länsiväylän tuntumaan. Se kaivautuu syvälle meren pinnan alle monessa tasossa, mikä on hankala ratkaisu. Asuminen on sijoitettu pohjois-etelä-suuntaisiin puikkomaisiin rakennuksiin, jotka leikkautuvat viherkattoisina kannesta esiin. Julkiset ja kaupalliset palvelut sekä toimistot sijoittuvat "kupliin". Toiminnallisesta jaosta muodostuu selkeä. Ehdotus ei käytä perinteisiä kaupunkisuunnittelun elementtejä, vaan lähestyy tehtävää maataiteen keinoin haluten säilyttää saaren vihreyden. Sommitelma luo kieltämättä oman futuristisen tunnelman. Runsas kansirakentaminen on kuitenkin kallista ja tuottaa helposti ikävää ympäristöä kannen alle. Kannen päällä vapaan sommittelun hintana ovat orientoitumisvaikeudet ja sekavuus. Paikoin asuintalopuikot ovat turhan lähellä toisiaan, eikä asunnoista pysty järjestämään kunnolla näkymiä. NJK:n satama on ilmeisesti siirretty Länsiväylän pohjoispuolelle, mikä on toiminnallinen virhe. Ehdotus on jäänyt luonnosmaiseksi, miljöön tarkempi arviointi jää arvailun varaan.

Ehdotus nro 73 "SKUPINA" (AKL)

Tekijä on ehdotuksensa pohjaksi tehnyt laajan kaupunkirakenteellisen analyysin, jossa Espoon ja Helsingin sisälahtien ympäröimää kaupunkirakennetta on tutkittu sen eri ominaisuuksien näkökulmista. Samalla on pohdittu ympyrän arkkityyppistä luonnetta monien esimerkkitapausten avulla. Selostustekstissä mainitaan ympyrän muodon sallivan "ei-lineaarit monisuuntaiset mahdollisuudet" ja sitä kautta luovan edellytykset myös monimuotoisuudelle. Ehdotukseen sisältyvä tehtävän käsittelytapa on sinänsä kiinnostava, mutta niin runsas, että koko aineistoon, joka on monilta osiltaan vähintäänkin pedagogisessa mielessä syvemmän perehtymisen arvoista, tutustuminen on kilpailun arvioinnin puitteissa mahdotonta. Suunnitelma itsessään jää jollakin tapaa teoreettisen käsittelytapansa vangiksi ja ympyräkehän sisään muodostuvaan laguuniin sijoitettu kaupunkisommitelma on sinänsä monimuotoinen ja sisältää osa-alueittain monipuolista pohdintaa. Lopputulokseksi jää kuitenkin mielikuva, että lopputulos on autonominen ja itseriittoinen ja voisi tosiasiassa sijaita missä tahansa pienin tarkistuksin. Koivusaari on epäilemättä sidoksissa koko metropolialueen kehitykseen, mutta kaupunkisuunnitelman tulisi sittenkin kasvaa tämän ainutlaatuisen paikan omista ominaisuuksista.
Ehdotuksen pienoismalli on eräs kilpailun kauneimmista ja osoittaa ehdotuksen tekijän vakavaa suhtautumista tehtävään, mutta perusajatus jää kuitenkin teoreettiseksi ja suunnitelman kehittäminen eläväksi toimivaksi kaupunginosaksi lienee haastava tehtävä. Ehkä se ei ole edes ollut tekijän tarkoitus.

Ehdotus nro 76 "AQUA BLUE" (AKL)

Ehdotuksen kiinnostavinta antia on Koivusaaren keskiosaan sijoittuva orgaaninen "hyperstruktuuri". Megarakennus pyrkii maisemoitumaan kumpuilevan viherkattonsa avulla ja muodostaa monitasoista kulkureitistöä jalankulkijoille. Tähän ideaan nähden ruutukorttelit suorine rantalinjoineen jäävät irrallisiksi. Metamorfoosi vaikuttaa keinotekoiselta. Myös jäykkä katuverkko on eriparinen orgaanisen "hyperstruktuurin" kanssa. Umpinaisilla sisäpihoilla merellisyys jää vähäiseksi, vastineeksi ne ovat tietenkin tuulelta suojattuja. Ratkaisu estää monin paikon vapaan pääsyn rantaan. Uusi ajoneuvosilta Katajaharjuun on maisemallinen virhe. NJK:n satama on turhaan siirretty liikenteellisesti hankalaan ja suojattomaan saaren eteläkärkeen. Vaskilahden sataman järjestelyt sen sijaan istuvat kokonaisuuteen vaikka maatoiminnoille ei ole varattu klubitaloa lukuun ottamatta tiloja.

Ehdotus nro 77 "WATER AND GARDENS NETWORK" (AKL)

Kuten ehdotuksen nimimerkkikin kertoo, on tekijän lähtökohtana ollut eräänlainen uusruutukaavan soveltaminen Koivusaareen. Tavoitteena on ollut monimuotoinen kortteittain ja sisällön mukaan varioituva rakenne. Rakenne on perusolemukseltaan ryhdikäs, mutta sisällöltään ohut ja keskeiset ongelmat kuten Länsiväylän aluetta jakava vaikutus ei ole löytänyt ratkaisuaan.
Ehdotuksessa julkiset ja kaupalliset palvelut on hajotettu kortteliruutuihin laajalle molemmin puolin Länsiväylän. Rakenne ei hahmotu hierarkkisesti eikä alueelle synny selkeää keskusta. Sinänsä toimintojen sekoittaminen ja levittäminen rikastaa kaupunkirakennetta, mutta ehdotetussa muodossa toiminnot eivät tue toisiaan eivätkä joukkoliikennettä.
Kaupunkitila jää esitetyssä muodossa liian avoimeksi ja mittakaavaltaan tasapaksuksi ja suureksi. Kanavat jäsentävät katunäkymiä, jotka helsinkiläiseen tapaan päättyvät avoimesti mereen, mutta muuten rakenne on yllätyksetöntä. Havainnekuvat eivät juuri tuo lisää nyansseja asemapiirroksen sisältämään monotoniaan. Asuinkortteleiden suhde mereen jää etäiseksi eikä veden läheisyyttä ole aktiivisesti hyödynnetty. Satamat ovat hyvin suojattuja, mutta ahtaita, erityisesti venekerhon sijoittaminen erilliseen saareen Vaskilahdessa, tuntuu perusteettomalta. Eteläkärkeen sijoitettu toimistoasuinrakennus jää muusta kaupunkirakenteesta täysin irralleen.

Ehdotus nro 86 "AMEBA" (AKL)

Ajatus Koivusaaren yhdistämisestä Hanasaaren kanssa myöhemmässä tulevaisuudessa perustelee bumerangimaista muotoa mutta edellyttää mittavia lisätäyttöjä ja siltoja. Länsiväylän liittymää on maisemoitu terassoivilla rakenteilla mutta esimerkiksi liittymän päälle tuleva viherkansi nousee korkealle ja saattaa jopa kasvattaa estevaikutusta. Liittymäalue näyttää todellista laajemmalta juuri maisemointiratkaisujensa vuoksi. Autoilijan näkökulmasta ratkaisu on toimiva, vaikkei korvaa merinäkymiä. Ehdotuksen selkärankana oleva puistokaista jää hankalasti katuverkon saartamaksi. Myös metroasema jää kaupunkirakenteesta erilleen. Rantakorttelit voisivat olla mittakaavaltaan miellyttäviä, mutta maantasopysäköinti varastaa ikävästi pihatilat. Asunnoista avautuu hyvin merinäkymiä. NJK:n sataman siirto Länsiväylän pohjoispuolelle on virhe. Luonnonsuojelualuetta Koivusaaren eteläkärjessä ei ole huomioitu. Rantojen muotoilu on rantaraitteineen paikoin hyvinkin onnistunutta. Länsiväylä aiheuttaa kuitenkin katkoksen.

Ehdotus nro 87 "SAARET JA ANKKURI" (AKL)

Ehdotus lukeutuu ratkaisutyyppiin, jossa pyritään tarjoamaan asumisen monimuotoisuutta jakamalla alue vyöhykkeisiin, joiden kaupunkirakenne ja talotyypistö ovat vyöhykkeittäin erilaisia. Ehdotuksessa tämä kaupunkirakenteellinen ja kaupunkikuvallinen segregaatio on erityisen näkyvää. Lisäksi se sisältää ikään kuin sisäänsä rakennettuna myös sosiaalisen eriytymisen. Koivusaaren kaltaisessa pienessä aluekokonaisuudessa osa-alueittainen miljöön ilmeen muutos on pikemminkin häiritsevän keinotekoinen kuin ympäristön rikkautta lisäävä, mikä näkyy myös ehdotuksen aluejulkisivussa korostettuna. Luontevampaa olisivat hienovaraiset muutokset ja sisäistä diversiteettiä salliva riittävän vahva kaupunkikuva.
Ehdotuksen vahvinta antia on Vaskilahden pohjukkaan esitetty kaupunkirakenteen kokoava ja keskittävä rantatori ja sen ympärille muodostuva kaupallisten ja julkisten palvelujen alue, johon myös metron sisäänkäynti luontevasti kytkeytyy. Yhdessä saaren länsirannalle esitetyn puiston ja keskusraitin kanssa tori muodostaan urbaanien julkisten tilojen sarjan, joka kiinnostavalla tavalla päättyy luoteessa Keilaniemen vastapariksi esitettyihin maamerkkitorneihin. Tekijä sanoo pyrkineensä säilyttämään suurmaiseman avoimuuden. Tavoitteen näkyminen Ehdotuksessa jää pohdituttamaan.

Ehdotus nro 89 "SKÖNE JA BJÖRKKIS" (AKL)

Ehdotuksessa uusi kaupunginosa leviää hyvin laajalle erikokoisten saarien ryhmänä, joka keskus on Koivusaari. Kaikkia saaria yhdistää yhtenäinen kaupunkirakenne, joka perustuu matomaisen orgaanisiin mataliin ja terassoituviin rakennusmassoihin ja niiden väliin muodostuviin tiloihin ja saaria kiertäviin rantaraitteihin, jotka ovat julkisia. Saaria kytkee yhteen kehäväylä. Etäisyydet alueella muodostuvat suhteellisen pitkiksi. Ratkaisun avulla on alueelle saatu runsaasti rantaviivaa ja suojaisia poukamia ja mahdollisuus vesikontaktiin, joskin pohjoisosassa veneilymahdollisuudet siltojen vuoksi ovat rajalliset.
Tekijä on selostuksen mukaan tavoitellut rakennusten muodonannolla maastonmuotoja tavoittelevaan keinomaisemaan. Tämä "maastoutuva" pehmeä rakentaminen on Koivusaaren maisematilan näkökulmasta looginen lähestymistapa, mutta ristiriitainen suhteessa tekijän Länsiväylän päälle esittämään megalomaaniseen ja muodonannoltaan futuristiseen toimistorivistöön tuuliroottoreineen. Rakennusten muodonanto on tuulienergian talteenoton kannalta ymmärrettävä, mutta kaupunkikuvassa kyseenalainen.
Tekijän mukaan asuintalot ovat pääasiassa "townhouse"-tyyppisiä rivitaloja. Esitetty voimakkaan orgaaninen muodonanto ei kuitenkaan salli yksittäisten osien erilaisuutta, joten kysymykseen voinee tulla vain normaali yhtiömuotoinen ratkaisu, jossa arkkitehtuuri on yhtenäistä. Sinänsä rivitalot voidaan muovata esitettyyn orgaaniseen terassoituvaan muotoon, mutta ehdotuksen kaupunkikuva perustuu liiaksikin yhden kortin varaan ja on korostetusti riippuvainen arkkitehtuurin yhtenäisyydestä ja laadusta tai viherkattojen onnistumisesta.

Ehdotus nro 90 "WYYHTI" (AKL)

Veistoksellinen ehdotus, jossa kaartuvat talonauhat muodostavat tiiviin mutta myös hieman sekavan sommitelman, "vyyhdin". Täytöt ovat säilyneet kohtuullisina. Rakentamisen korkeus kasvaa etelästä pohjoiseen Keilalahden suuntaan. Nauhojen väliin jäävät pihatilat ovat paikoin ikävän kuilumaisia ja varjoisia. Myöskin merellisyyden välittyminen keskialueille on kyseenalaista.
Orientoituminen kaupunkirakenteessa on hankalaa sokkeloisuudesta johtuen. Voimakkaasti suuntautuneen rakenteen heikko lenkki on poikittaisyhteydet, jotka ehdotuksessa ovat puutteelliset. Met-

roaseman kohdalla kaupunkiaukio on vedetty osittain Länsiväylän yli. Ratkaisu johtaa erittäin korkeaan rantalaituriin Vaskilahdessa eikä tue sataman kehittämistä. Muutenkin ehdotuksessa on vaikea päästä rannan tuntumaan ja rakentaminen käytännössä privatisoi sen.
Katuverkko on korttelirakenteen mukainen ja raskas vähentäen kapeiden pihatilojen viihtyisyyttä entisestään. Risteysten geometria on hankala. Liittymän liikenne katkaisee raittiyhteyden keskuspuiston ja metroaukion välillä. Ehdotuksessa esitetty asuntojen ja muiden toimintojen lomittuminen tuo elävyyttä, mutta on vielä kaaviomaisuuden asteella. Maantasoyhteyden tai kattoterassin lupaaminen kaikille asunnoille vaikuttaa epärealistiselta, kun katsoo esitettyjä kerrosmääriä. Viistoilmakuva puuttuu aineistosta.

Ehdotus nro 98 "SEA COURT" (AKL)

Ehdotuksessa pyritään säilyttämään Koivusaari koskemattomana ja rakennetaan viereen täyttösaarille, mikä on perusteiltaan looginen ratkaisutapa. Näin Koivusaarta voidaan kehittää vapaa-ajantoimintojen ehdoilla ja säilyttää vihreänä "keskuspuistona". Pienipiirteisessä saaristossa uudet täytöt kuitenkin hallitsevat maisematilaa ja leviävät liian laajoiksi. Useissa ehdotuksissa sisäiset etäisyydet muodostuvat suuriksi mutta tässä sitä hieman hillitsee täyttöjen kietominen Koivusaaren ympäri. Väliin jää mielenkiintoisia vesialueita mutta paikoin uusi rakenne työntyy ahdistavan lähelle vanhoja rantoja. Esimerkiksi eteläkärjen kalliorantoja viistetään ikävästi sillalla. Länsiväylän liittymää on siirretty länteen ja se on yhdistetty Hanasaaren liittymään. Samoin metroasemaa on siirretty länteen, mikä ei välttämättä ole mahdollista. Asema jää silti sivuun kaupunkirakenteesta. Länsiväylä katkaisee pahasti uuden korttelinauhan. Suorakulmaisia kortteleita ja vapaita rakennusmuotoja ei ole onnistuttu vakuuttavasti yhdistämään. Kokonaisvaikutelmasta muodostuu hajanainen. Vaskilahden sataman toimintaolosuhteet säilyvät liki nykyisellään mutta NJK:n satama on siirretty pois nykyiseltä paikaltaan. Ehdotuksessa esitetyt kaksi satamasijaintia soveltuvat kuitenkin huonosti NJK:n käyttöön. Vanhalle tiiliselle tukikohtarakennukselle on osoitettu onnistuneesti uutta käyttöä koulurakennuksena. Juhlallisten suorakulmaisten akselien linjaukset jäävät vaille päätteitä. Jalankulkumiljöönä pitkät suorat eivät ole miellyttäviä. Vaihtoehtoisia asumisratkaisuita on esitetty sopivasti.

Ehdotus nro 102 "SOLAR PIER" (AKL)

Ehdotuksen hyvänä pyrkimyksenä on Koivusaaren säilyttäminen tunnistettavana. Niinpä uudet rakentamisalueet on toteutettu pitkillä aallonmurtajilla. Ratkaisu kuitenkin johtaa pitkiin etäisyyksiin ja tukkii vesimaiseman. Nurinkurisesti rakentamisen suurimmat volyymit vielä sijoittuvat aallonmurtajien päihin, jolloin liikenteen määrä on maksimoitu. Länsiväylän liittymä on siirretty Koivusaaren länsireunaan aallonmurtajan kohdalle. Esitetty ratkaisu liittymän painamisesta vedenpinnan alapuolelle ja pitkät vedenalaiset ajoreitit ja pysäköintijärjestelyt ovat epärealistisia. Suoraviivaiset aallonmurtajat ovat myös kävely-ympäristönä ikäviä. Pilareille nostettu toimistorakentaminen (?) peittää Koivusaaren keskiosaa. Maantasoon on sijoitettu kaupallisia ja julkisia palveluja sekä satamatoimintoja. Maantason miljööstä muodostuu kuitenkin helposti ikävää ja varjoisaa epätilaa esitetyllä konseptilla. Runsaat merinäkymät eivät korvaa pihatilojen puutetta esimerkiksi tornitalojen kohdalla. Kelluvat julkiset lautat ja niiden muunneltavuus on hauska idea. Ehdotuksen arkkitehtuuri on hienostunutta ja kiinnostavaa. Tosin rakennusmassat ovat epärealistisen hoikkia. Aurinkopaneelien runsas käyttö kuvaa tekijöiden ekologisia pyrkimyksiä, mutta Koivusaaren oloissa rakentamisen ekonomisuus tuottaisi ekologisemman lopputuloksen.

Ehdotus nro 104 "AN ISLAND WITH 10 VIEWS" (AKL)

Ehdotuksessa rakennusvolyymit porrastuvat alkaen keskivyöhykkeen tornitaloista ja jatkuen amfimaisen tiiviinä kerrostalorivistöinä kohti rantaa. Rakentamisen määrä ja tiiviys ovat kuitenkin ylimitoitettuja Koivusaaren ympäristöön. Ehdotuksessa on esitetty kymmenen asunnoista eri suuntiin avautuvaa maisemanäkymää. Leikkauksista päätellen monesta ikkunasta avautuisi näkymä kuitenkin vain seuraavan talon seinään tai katolle. Länsiväylän estevaikutusta ei ole pystytty ratkaisemaan. Pohjois- ja eteläpuolta yhdistää vain tuulinen kansi tornitalojen välissä. Liittymä ja katuverkko sijoittuvat kannen alle. Kaikki liikenne ohjautuu läpi suurten pysäköintilaitosten, mikä on ikävä ratkaisu. Ehdotuksesta välittyvä lomakeskustunnelma ei tunnu oikealta imagolta Koivusaarelle, vaikka merellisyyteen liittyykin. Satamat on integroitu suunnitelman muotokieleen ja rantoja kiertää yhtenäinen, toimiva jalankulkuvyöhyke. Sinänsä ehdotus on pitkälle kehitetty ja voisi olla uskottava jossakin toisessa ympäristössä.

Ehdotus nro 112 "URBAN FADE" (AKL)

Ehdotus esittää Koivusaareen hyvin kompaktin matriisiratkaisun. Rakentamisen volyymi ja tiheys kasvaa oikeaoppisesti reunoilta keskuskorttelia kohti. Kiinnostava ajatus on katunäkymien perspektiivinen avautuminen rantoja lähestyttäessä. Myös talonappuloiden julkisivusta ripustettu maisemahuone-idea on hyvä. Kokonaisratkaisu on kuitenkin jäänyt kaaviomaisuuden asteelle. Rakennusnappulat toistuvat liian mekaanisesti ja kokonaiskerrosala on turhan suuri. Vaikka katuverkkoa on pyritty jäsentämään toiminnallisesti, muodostuu siitä liian tiheä. Rantoja kiertävää reitistöä ei ole huomioitu. Pihatilat jäävät vaikeasti hyödynnettäviksi ja kapeiksi suikaleiksi tontilla keskeisesti sijoittuvien rakennusten ympärillä. Orientoitumista haittaa myös kokoavien kaupunkitilojen puuttuminen. Metroaukio jää piiloon keskuskorttelin sisään.

Alaluokka

Ehdotus nro 8 ”CEMP” (AL)

Viuhkamaisen ehdotuksen keskipisteenä on triviaalisti Länsiväylän liittymä. Ydinkohta ei muodosta houkuttelevaa kaupunkitilaa ja autoiluympäristö ylikorostuu. Metroasemaa ei ole integroitu kaupunkirakenteeseen. Pelkästään pohjoisen täytöille sijoittuvat asuinvyöhykkeet jäävät toimistokeskittymän taakse eristyksiin. Ehdotusta vaivaa kaaviomaisuus. Lähtökohtana ollut toiminnallinen kolmijako on liian yksioikoinen ja eri alueiden yhteydet kärsivät. Näkymäkuvissa esitetty kaupunkimiljöö ylileveine katuineen on pompöösiä ja vierasta Koivusaaren henkeen. Rakentaminen on tehotonta, erityisesti asuinkerrosala jää ehdotuksessa liian alhaiseksi.

Ehdotus nro 43 ”DIVERSITY 07” (AL)

Ehdotus on muodonannoltaan korostetun dynaaminen. Molemmin puolin Länsiväylän muodostuvat siipimäiset saarijonot kytkeytyvät asemapiirroksessa yhteen voimakkaasti kaartuvien rakennusnauhojen avulla ja katulinjat säestävät muotoilua. Väliin jää puistomaista julkista tilaa. Syntyvä kaupunkirakenne on suurimittakaavaista ja paikoin hajanaista – kaupunkitila on anonyymia eikä asumiselle ominaista intiimiyttä synny. Länsiväylä leikkaa alueen kahtia ja ainoaksi kytkennäksi etelä- ja pohjoispuolen välille jää liittymän silta. Länsireunan talolamellit muodostavat monotonista pihatilaa ja esitetyt kanavat leikkaavat väkivaltaisesti sekä rakennuksia että ulkotilaa. Satamat on rakennettu lähes kauttaaltaan aallonmurtaja- ja laiturirakenteiden varaan.
Kokonaisrakenteessa on tiettyä eleganssia ja positiivista suurpiirteisyyttä, mutta tekijä ei ole jaksanut syventyä aiheen työstämiseen kaupunkirakenteeksi.

Ehdotus nro 45 ”441942” (AL)

Tekijän ajatus Koivusaaren eteläosan pyhittämisestä vapaa-ajan harrastuksille ja ulkoilulle, purjehduskerhojen käyttöön ja täydentäen palveluja uimalalla ja uimarannalla on nykytilannetta ja suurmaisemaa ajatellen säilyttävä ja siten ehkä perusteltu, mutta herää kysymys, miksi saari on kuitenkin muotoiltu lähes kauttaaltaan suojeltua eteläkärkeä myöten.
Pohjoisosan omarantaiset luksushuvilat voidaan perustella Katajaharjunniemen ja Nokian jatkeena, mutta varsinaisen asumisen volyymin sijoittaminen massiivisiin tornitaloihin Lauttasaaren puolelle tuntuu saaren tuhlailevaan maankäyttöön nähden raa’alta ja piittaamattomalta ratkaisulta, vaikka asuminen sijaitseekin metron lähituntumassa. Keskitetyn päiväkodin sijainti on asumiseen painopisteeseen nähden omalaatuinen. Pitkän monitoimirakennusrivin sijoittaminen Länsiväylän päälle on myös rakenteellisesti raskas ja kallis ratkaisu.
Ehdotus edustaa tavallaan maisematilaa säilyttävää mallia, mutta sisältää monia epäloogisuuksia.

Ehdotus nro 50 ”LAOCOON” (AL)

Massiiviset neljä pohjoiseen katsovaa porttirakennusta saavat innoituksensa pilvenpiirtäjäratkaisuista. Yksittäinen rakennus on sinänsä kiehtova toimintojen vertikaalisuuntainen yhdistelmä mutta ei ratkaisu Koivusaareen. Rakennussommitelman lopullinen tarkoitus tällä paikalla jää arvoitukseksi. Mittakaava on musertava ja konrastivaikutus kauan sitten ohitettu.
Maanpinnan luontoa palauttavan käsittelyn ja ympäristöstään piittaamattomien rakennusten välillä on outo ristiriita. Kaupunkirakennekuvassa esitetty vihreä käytävä tuntuu toteutuvan kovin huonosti Koivusaaren kohdalla. Satamien rakennuskannan kehittely tuntuu pilvenpiirtäjien rinnalla turhalta näpertelyltä.

Ehdotus nro 57 ”URBAN ISLAND” (AL)

Ehdotus lukeutuu maisemaa ja saarta säilyttäviin ehdotuksiin: saaren nykyisiin rajoihin on tuskin koskettu ja täyttöjä on tehty vain venesatamien laiturialueilla. Säilyttävää ideaa tukee liikenteen ja katuverkon keskittäminen ja paikoituksen sijoittaminen kallioluolaan. Tämä tavoite on kuitenkin vain näennäinen. Asuinrakennukset levittäytyvät pitkänä yhden katu-laiturilinjan varaan rakentuvana poikittaisten lamellien jonona, joka pohjois-etelä suunnassa täyttää saaren keskiosan ja ulottuu molemmissa päissään pitkälle meren päälle. Pohjoisosan laiturin varaan rakennettu taloryhmä jää täysin muusta rakenteesta irralliseksi.
Talojen vaihtelevat muodot ja korkeudet luovat talojonoon elävyyttä, mutta suojaavaa kaupunkirakennetta, pihatiloja ja hierarkiaa ei synny. Ratkaisun suhde paikan ominaisuuksiin ei hahmotu. Palvelujen sijoittaminen omaksi Länsiväylän päälle sijoitetuksi liikenteen saartamaksi massiiviseksi rakennusrivistöksi korostaa ehdotuksen keinotekoisuutta.
Ehdotus on ristiriitainen ja vailla analyyttistä suhdetta kilpailualueeseen.

Ehdotus nro 65 ”LOISTE” (AL)

Ehdotus perustuu Länsiväylän laajamittaiselle kattamiselle, jota tekijä on perustellut väylän melun torjunnalla. Väylän kattaminen yhtenäisesti Katajaharjun liittymästä saakka on ehdotuksen keskeisiä elementtejä ja sinänsä lähtökohdistaan looginen ratkaisu, mutta olemassa olevan ympäristön kannalta riskialtis. Siihen liittyvä ajatus liikenteen ohjaamisesta myös Lauttasaaren puolelle Koivusaaren liittymän kautta tuntuu takaperoiselta ja vaikeasti perusteltavalta ratkaisulta. Kansiratkaisusta johtuen Koivusaaren liittymä on korkomaailman huomioon ottaen epärealistinen: kannen lävistävät ajorampit vaatisivat huomattavasti enemmän avointa tilaa, mikä onnistuu vain muuttamalla keskuskorttelin rakennetta.
Toimintojen painopiste – keskuskortteli ja ”yrityspuisto” on ehdotuksessa viety pitkälle länteen, jolloin metroaseman sijainti jää etäälle. Metron tueksi tekijä on esittänyt Länsiväylän päälle kansirakenteen alaista liiketilaa.
Ajatus Koivusaaren eteläosan säilyttämisestä puistona, johon satamat ja venekerhot kytkeytyvät, on erityisesti satamien kannalta

hyvä ja perusteltu ratkaisu ja tarjoaa meren näkymineen julkisena tilana kaikkien käyttöön, mutta ratkaisu sulkee samalla mahdollisuuksia merellisyyden tarjoamiseen asukkaille. Muutenkin ehdotuksessa esitetyt puistomaiseen tilaan sijoittuvat suurkorttelit eivät tue merellisyyden ajatusta ja korttelien sisään esitetyt pistemäiset rakennukset jäävät ikävällä tavalla erityksiin korttelimuurien sisään, vaikka asunnoista merinäkymiä aukeaisikin. Kaupunkitilallinen mittakaava jää myös kovin yksioikoiseksi.
Ehdotuksen perusajatus ja esitetyt ratkaisut jäävät kilpailun tavoitteita ja paikan ominaisuuksia vasten peilatessa vaikeasti ymmärrettäväksi.

Ehdotus nro 67 ”THE PARK” (AL)

Ehdotuksen laiturimaisten pohjois-etelä suuntaisten vyöhykkeiden muodostama rakenne on Koivusaaren merimaisemassa jäykän keinotekoinen. Ristiriita korostuu erityisesti Lauttasaaren puoleisella sivulla, jossa täyttöalueen tulevat häiritsevän lähelle Katajaharjunniemen ja Vaskiniemen vaihtelevana piirtyvää rantaviivaa ja jättävät väliin ahtaat lahdet. keinotekoisuutta korostaa rakennusten sijoittuminen laiturialueilla poikkeavaan koordinaatistoon, jolle on vaikea löytää lähiympäristöstä perustetta. Erilliset rakennuslamellit on ripoteltu laiturivyöhykkeille hajanaiseksi rivistöksi eivätkä ne muodosta yhtenäistä kaupunkirakennetta.
Ehdotuksen nimimerkissä esiin nostettu vapaamuotoinen puisto jossakin määrin pehmentää ja artikuloi kaavamaista ja jäykkää kokonaisuutta, mutta jää syntyvästä kaupunkirakenteesta irralliseksi vyöhykkeeksi ja ainoaksi pohjois- ja eteläosaa yhdistäväksi reitiksi.

Ehdotus nro 72 ”35971” (AL)

Koivusaaresta on tehty merkillisten pelimerkkien pelilauta. Ehdotus muistuttaa enemmän veistospuistoa kuin kaupunkirakennetta: Korkealentoisten teorioiden myötä rakennukset ovat jääneet esineiksi tai merkeiksi rakennuksista. Lauttasaaresta on poimittu rivi- ja paritalokortteleita vertailuaineistoksi. Niihin verrattuna ”pursotetut” veistosrakennukset ovat rungoltaan vaikeasti asuinkäyttöön sovitettavissa. Matriisimainen reitistö jättää veistoskappaleiden ympärille tasaisen kapean, vaikeasti hyödynnettävän pihavyöhykkeen. Kaksi maamerkkimäistä rakennusta selvästi virittävät yhteyttä toisiinsa mutta se ei riitä Länsiväylän erottaman etelä- ja pohjoispuoliskon yhdistämiseen. Liittymäjärjestely on jäänyt irralliseksi. Satamille on jätetty kohtuulliset toimintaedellytykset.

Ehdotus nro 71 ”KOIVUSAARI BROADWALK” (AL)

Pienoismallin esittämä kaupunkistruktuuri on tavallaan ryhdikäs ja mittakaavallinen vaihtelevuus tuo siihen kiinnostavuutta, mutta tekijä ei ole kyennyt saamaan perusratkaisun lisäksi riittävästi ”lihaa luiden päälle” ja ehdotuksen sisältö jää kovin ohueksi. Illustroitu mittakaava on suuri ja rakenteesta puuttuu kaupunkitilan intiimi ja suojaavuus.
Suuren rakennusvolyymin sijoittaminen pohjoiseen kurottuvan pistolaiturin varaan on kyseenalainen ratkaisu. Muodostuva kokonaisuus jää heikon maakontaktin varaan etäälle metrosta, palveluista ja irralleen eteläisestä osasta. Eteläosan keskelle sijoitettu rasterimainen pientaloalue jää suurten talolamellien saartamaksi ja sen suhde mereen ja merellisyyteen ei hahmotu.

Ehdotus nro 74 ”OBLE” (AL)

Lennokkaat kaaret luovat kuvaa kokonaisvaltaisesta maisemateoksesta. Käytännön ratkaisujen sovittaminen tähän teemaan kuitenkin ontuu. Katuverkko on maantiemäinen, kuin laajennettu moottoritieliittymä. Pohjoisosaan sijoitettu asuminen jää kauas metroasemasta. Ehdotuksessa on niin laajat liikenne- ja viheralueet, että kaupunkimaisuudesta ei voi puhua. Tekijä tuntuukin käsitelleen Koivusaarta kuin levähdys- ja lomanviettopaikkana moottoritien varressa. Näin ajatellen saaren toiminnallinen jako on kyllä looginen. Ehdotuksessa saaren keskus on sijoitettu omaperäisesti mutta epärealistisesti Länsiväylän kohdalle vesikannen alle. Tarkempi arviointi on kuitenkin mahdotonta puutteellisen kuvamateriaalin takia. Ehdotuksessa mainitut mikroilmastot perustuvat ilmeisesti katettuihin tiloihin tai vastaaviin mutta ideat jäävät selostuksen asteelle. Kuvamateriaalista ei ratkaisu selviä.

Ehdotus nro 75 ”A669” (AL)

Ehdotus on kompakti ja täyttöjen määrä pieni, mutta maankäyttö tuhlailevaa ja käytännössä Koivusaaren alasta suurin osa on liikennealuetta. Rakennukset on ripoteltu suurten jäsentymättömien väylien varteen ja valtaosa asumisesta siltayhteyden varaan meren päälle ja Koivusaaren kaupunkirakennetta leimaa tyhjyys. Koivusaaren pohjoispuolelle Katajaharjunniemen liikenneyhteyden varteen sijoitetuille järkyttävän korkeille ja massiivisille asuintorneille on vaikea löytää perustetta. Ehdotus on vailla perusteltua ideaa.

Ehdotus nro 78 ”APLKYN” (AL)

Ehdotus muodostaa Lauttasaaren puoleiseen reunaan kelluvien, voimakkaasti muotoiltujen julkisten ja kaupallisten rakennuskappaleiden nauhan. Lähtökohta on selkeä mutta toteutuksesta muodostuu levoton ja raskas. Korttelialueiden käsittely on mekaanista ja kokoavat kaupunkitilat jäävät puuttumaan. Kaupunkirakenne leviää hajanaisena koko saarelle. Katutilat ovat pysäköintikenttineen tilallisesti jäsentymättömiä. Ehdotus ei onnistu yhdistämään saaren pohjois- ja eteläpuoliskoja, vaikka Länsiväylän viherkannen päälle onkin sijoitettu pieni kirkko. Kirkko muodostaakin erikoisen kontrastin modernististen lasirakennusten kanssa. Rantoja kiertää yhtenäinen kevyen liikenteen raitti, mikä on positiivista. Rantojen muotoilu on kuitenkin formalistista. Esitetty uusi rinnakkaiskatu erillisenä siltana Hanasaareen ei ole maisemallisesti perusteltu. Ehdotuksen visualisointi on kollaasimaista ja estää lähiympäristön tarkemman arvioinnin.

Ehdotus nro 81 ”GREEN FOOTPRINTS” (AL)

Ehdotus leviää hyvin laajalle lähes kilpailualueen rajoja myöten sekä

pohjoisessa että etelässä. Tekijä on esittänyt Koivusaaren pohjois- ja eteläpuolelle suuria jäykän geometrisia saaria ja laajentanut huomattavasti myös itse Koivusaarta, joten täyttöjen määrä on suuri. Erityisesti pohjoinen saari pirstoo sisäselän maisemarakennetta. Ehdotus sisältää runsaasti pohdintaa, ideoita ja analyysia, mutta on kaupunkirakenteeltaan löysä ja paikoin vailla kaupunkikuvallista identiteettiä. Eri saarien toisistaan poikkeavat kaupunkikuvalliset, kaupunkirakenteelliset ja asuintalotyypeiltään korostetun erilaiset ratkaisut lisäävät segregaation vaikutelmaa eivätkä tue ennestäänkin toisistaan irrallaan olevien osien yhteen kytkeytymistä.

Ehdotus nro 82 ”LIVE ‘N PLAY” (AL)

Ehdotus on muodostanut Koivusaaren ympärille ” täyttösaarimeren”. Paikoin syntyy hauskoja kanavistoja. Saaristo leviää kuitenkin liian laajaksi vaikka lähtökohta voisikin olla mahdollinen. Katuverkko on aika jouheva mutta ennen mainitusta syystä pitkä. Liittymä on tehty ehdotuksen henkeen sopivasti alikulkuratkaisuna. Keskuskupolin paikkaansa sovittaminen on tehty kömpelösti. Yritys yhdistää Koivusaaren etelä- ja pohjoispuoliskot sen avulla eivät vakuuta. Satamat on säilytetty loogisesti nykyisillä sijoillaan.
Aksonometriakuvassa rakentaminen näyttää liian sullotulta kapeille saarille. Ehdotuksesta välittyy lempeän naivistinen tunnelma ja arkkitehtuuri on vanhahtavaa. Selostuksessa kuvattuja ratkaisuita ei ole oikein osattu siirtää suunnitelman tasolle.

Ehdotus nro 83 NIMIMERKITÖN 3 (AL)

Ehdotus kuuluu kilpailussa sekä täyttöjensä että rakentamisen määrän puolesta laajimpiin. Tekijä täyttää käytännössä koko kilpailualueen rajojaan myöten lukuun ottamatta Lauttasaareen kuuluvia alueita että kapeaa vesialuekaistaletta Lauttasaaren puolella. Uusi laaja kenttämäinen saari jakautuu kanavien avulla pienempien saarten matoksi. Nämä saaret tekijä on artikuloinut kaupunkirakenteeltaan ja rakeisuudeltaan erityyppisiksi ja eri asumistyyppejä sisältäviksi. Kaupunkitilarasteria on jäsennetty julkisin puistoin, kentin ja kaduin.
Kokoavana elementtinä on toimisto- ja liiketilojen muodostama keskuskortteli. Kortteli jää kuitenkin muusta rakenteesta erilliseksi ja sen keskipisteenä on Länsiväylän liittymä. Ympäröivä asuinrakennuksista koostuva kaupunkimatto on tilarakenteeltaan kaavamainen ja pääosa saaren alasta jää kanavien välittämän merellisyyden varaan. Kauniina yksityiskohtana kokonaisuudesta erottuu Koivusaaren eteläkärjen suojelualueesta muodostettu luonnonrantainen puisto.

Ehdotus nro 88 ”REUNOILLA – ON THE EDGES” (AL)

Ehdotus rakentaa reunoille nimimerkkinsä mukaisesti. Uudet täytöt ulottuvat keinosaarien nauhana kilpailualueen pohjoisrajalta eteläreunaan. Laajat täytöt johtavat pitkiin etäisyyksiin. Yhteydet ovat yhden pääkadun varassa, jonka pitkät suorat ovat ikäviä jalankulkijan perspektiivistä. Länsiväylän jakavaa vaikutusta ei ole pystytty ratkaisemaan. Ainoa yhteys pohjois- ja eteläpuolen välillä on liittymärampin silta. Metroasema ja kaupalliset palvelut keskittyvät liittymän tuntumaan mutta jäävät irrallisiksi muun kaupunkirakenteen puuttuessa ympäriltä. Rinnakkaiskatu on linjattu hankalasti Länsiväylän yli. Asuinkorttelit on ratkaistu yhtä U-muotoista 5-kerroksista kerrostaloblokkia käyttäen. U-talon konsepti voisi olla kehityskelpoinen mutta ehdotuksessa taloa on monistettu kaavamaisesti ja tulos on monotoninen. Selostuksen tasolla eri kortteleille on haluttu luoda oma luonne mutta ehdotuksesta idea ei välity. NJK:n satama on siirretty aivan täyttöjen eteläkärkeen. Esitetyllä paikalla satama on kuitenkin suojattomapi kuin alkuperäinen sijainti. Lisäksi sataman liikenne aiheuttaa läpiajoa asuinkortteleiden vieritse. Leppäsaari on erotettu omaksi saarekseen, mikä voi olla hyvä idea. Kelluvien asuntojen sijoittaminen saaren suojaisaan pohjoisosaan on luonteva ratkaisu. Veneiden talvisäilytys atollisaaren keskellä kuivatelakkaa mukaillen on kiintoisa idea, mutta voi osoittautua käytännössä ongelmalliseksi.

Ehdotus nro 93 ”OM” (AL)

Ajatus nurkistaan yhteen kytkettyjen rakennusten ketjusta ja niiden muodostamista rantaan rajautuvista suurpihoista on kaupunkirakenteellisesti vaikeasti ymmärrettävä ja perusteeton. Ketjujen synnyttämä kaupunkikuva jää arvailujen varaan ja niiden muodostama megarakenne tuskin sallii tai mahdollistaa arkkitehtuurin vaihtelevuutta. Ehdotuksen hahmottaman puistokaupungin rakenne on löysä. Kortteleiden välissä kiertelevä puisto on sinänsä ehjä kokoava aihe, mutta se on jouduttu rakentamaan osin kansirakenteisena kukkulana raskain rakentein ja sitä katkovat katulinjat, luiskat ja ajorampit. Laajojen korttelipihojen ilmettä ei ole tarkemmin esitetty.

Ehdotus nro 94 ”AUTOTON KYLÄ” (AL)

Ehdotus muodostaa erilliset autottomat linnoitukset Länsiväylän etelä- ja pohjoispuolelle. Ainoa yhdistävä kohta on Länsiväylän liittymä. Tässä se sitten kytkee puoliskot neljässä eri tasossa yhteen. Ratkaisu on liikenteellisesti ja muutenkin mutkikas sekä jäykkä. Satamat ovat säilyneet nykyisillä paikoillaan mutta toimintaedellytykset ovat heikenneet. Erityisesti NJK:n satama jää liikenteellisesti hankalaan paikkaan ja myös Vaskilahden satamasta on poistettu ajoreitit. Raskas huoltoliikenne ei ole mahdollista rantaraittia pitkin. Ehdotuksen periaatepoikkileikkaus on kiintoisa ”kanjoni”, joka tarjoaa vaihtoehtoisia kulkureittejä eri tasoilla. Myös eri toimintojen ja asumismuotojen sekoittuminen on positiivista. Pysäköintihallit kuitenkin haittaavat poikkisuuntaisia yhteyksiä. Joudutaanko esimerkiksi kanjonin pohjalta rantavyöhykkeelle pyrittäessä kulkemaan pysäköintihallin läpi? Pahempi ongelma on, että rantavyöhyke on tuhlattu melkein pelkästään pysäköidyille autoille. Rantaraittia on vaikea saada viihtyisäksi pysäköintilaitoksen seinustalla. Julkisivu Lauttasaaren suuntaan on muutenkin liian massiivinen. Rantatalot jäävät sen varjoon varsinkin saaren pohjoisosissa. Myös Länsiväylästä muodostuu korkeaseinäinen tuulitunneli. Saaren sisäosista on tehty suojaisia ulkopuolen kustannuksella, vaikka niin ei tarvitsisi olla. Kaikesta huolimatta korttelin sisäperspektiivi kuvastaa onnistuneesti tekijän pyrkimyksiä luoda viihtyisää kaupunkirakennetta.

Ehdotus nro 95 ”LIGHTHOUSE” (AL)

Ehdotuksessa rakenne muodostaa laajoin täytöin voimakkaan geometrisesti muovatun saariryhmän, joka ulottuu pitkälle sekä etelään että pohjoiseen. Lännessä pääsaaria suojaa eräänlainen ”Lido”, joka sulkee sisäänsä sataman. Lähtökohta on selkeä ja luonteva, mutta ratkaisu kaavamainen ja tilankäytöltään tehoton. Korttelien hakkaavan toistava neliömäinen muoto ei mukaudu kaupunkirakenteeseen ja saarten sisäosiin on esitetty löysästi suuria vapaita puistoalueita. Kaupunkirakenne on tuhlailevaa ja luonteetonta. Tilarakennetta tiivistämällä ja korttelirakennetta muovaamalla olisi kokonaisuutta mahdollista tiivistää laajuudeltaan puoleen. Toimisto- ja liikerakennukset muodostavat Länsiväylän sivuille ja päälle keskuskorttelin, jonka urbaani keskusaukio kytkee saaren puoliskot yhteen. Aukiota halkoo kuitenkin Länsiväylä liittymän ajoreitit ja alueen kokoojakadun väylä.

Ehdotus nro 99 ”3553544347” (AL)

Ehdotuksessa Koivusaaren keskeistä osaa hallitsee puistomainen kenttänä Länsiväylän liittymä, joka on paisutettu monumentaalisiin mittoihin. Kaupunkirakenne muodostuu erityyppisten tornitalojen hajanaisista ryhmistä. Myös pohjoisen saaren hallitseva on juhlava säteittäinen keskeissommitelma, joka korostaa koko suunnitelman pompöösia luonnetta ja vierautta kilpailualueen herkässä saaristomaisemassa.

Ehdotus nro 100 ”KOIVUSAARI´S HILL” (AL)

Ehdotus jakautuu rakentamisen puolesta eteläosien satamien rantamakasiineja (?) muistuttaviin rakennuksiin, keskivyöhykkeen maan alle piiloutuvaan ”kukkulataloon” sekä pohjoisrannan sekavaan ”hyperurbanismiin”. Uudet täytöt sijoittuvat pääasiassa pohjoiseen ja eteläosa Koivusaarta säilytetään suurin piirtein nykyisellään. Kukkulatalo on monitasoinen maisemoitu pysäköintitalo, jossa Lauttasaaren puolelle sijoittuu jonkin verran terassiasuntoja. Tuntuu kuitenkin takaperoiselta ratkaisulta sijoittaa asunnot avautumaan Katajaharjun moottoritieleikkausta kohti.
Pääosa uudesta rakentamisesta sijoittuu täyttömaalle pohjoiseen. Sijainti on kuitenkin kaukana metroasemasta, joka jää vaikeasti tavoitettavana kukkulan sisään. Pohjoisrannan kaupunkirakenne on hämmentävä sekoitus koostuen eri kortteli- ja talotyypeistä. Toimintoja on yliopistosta erilaisiin kaupallisiin palveluihin ja asumiseen. Toiminnallisesti sekoittunut rakenne on aina pyrkimysten arvoinen mutta tuntuu epätodennäköiseltä, että Koivusaareen voisi syntyä noin monipuolisia toimintoja. Satamien toimintaedellytykset ovat säilyneet entisellään, mutta niitä ei ole erityisesti osattu hyödyntää suunnitelmassa. Puutteellinen esitysaineisto haittaa ehdotuksen arvioimista.

Ehdotus nro 117 ”BELY” (AL)

Ehdotus on huima ja sisältää futuristisia elementtejä kuten Länsiväylän päälle sijoittuvat kaaret tuulipotkureineen, länsirannan lasiset tornitalot ja pohjoisrannan sylinterimäinen megarakenne. Huolimatta tekijän väittämästä on ehdotuksen kaupunkikuvasta suhteessa paikkaan ja maisemaan vaikea löytää perusteita esitetylle suunnitelmalle, ellei Koivusaarta sitten miellä jonkinlaisena globaalina kilpakumppanina Dubain keinosaarille. Ehdotuksen eri osat ovat ristiriitainen kokoelma, joilla ei tunnu olevan keskenään juurikaan tekemistä.

Ehdotus nro 118 ”KHEPRA” (AL)

Ehdotuksen taiteellinen esitystapa vaikeuttaa suunnattomasti suunnitelman tulkintaa. Suorakaidesaaret ovat mittakaavallisesti liian suuria ja ylittävät kilpailualueen rajat.
Suunnittelun keinot on haettu enimmäkseen maa- ja käsitetaiteesta. Rakentamisen määrää ja luonnetta ei pysty arvioimaan puutteellisen esitysmateriaalin takia. Länsiväylää ei ole esitetty. Tällaisenaan ehdotus ei vastaa kilpailutehtävään.

Ehdotus nro 120 ”X 1.7” (AL)

Ehdotuksen perusidea suurentaa Koivusaarta 1,7 kertaiseksi rantojen muoto säilyttäen, on keinotekoinen. Eteläkärjen luontoalueet eivät todellisuudessa siirry vaan tuhoutuvat. Havainnekuvat antavat tästä kuitenkin valheellisen käsityksen. Vaskilahti pienenee samassa operaatiossa liikaa. Sataman siirto pois Vaskilahdesta köyhdyttää ympäristöä. NJK:n satamalle ei ole esitetty paikkaa. Satamille ei myöskään ole esitetty riittäviä maatoimintoja.
Esitetty kantakaupunkimainen umpikorttelirakenne ei mahdollista merellisyyttä alueen keskiosissa vaikka muodostaakin tuulelta suojattuja korttelipihoja. Katuverkko on selkeä, mutta turhan raskaasti ratkaistu. Rannat on hyvin pidetty vapaana julkiselle liikkumiselle. Paikoin tukimuuri kuitenkin nousee turhan korkeaksi. Esimerkiksi pohjoisosassa se suorastaan eristää rannan kulkijoilta. NJK:n sataman siirto Vaskilahden sataman jatkoksi työntää sen liian pitkälle etelään. Ehdotuksen arkkitehtuuri on jäänyt kaaviomaisuuden asteelle.

5 Yleisöpalaute

Yleisö on voinut tutustua ja kommentoida Koivusaaren ideakilpailun töitä internetissä sekä näyttelytila Laiturilla. Lisäksi Koivusaaressa toimiville pursiseuroille ja Lauttasaari – seuralle on järjestetty erilliset työpajat joissa kilpailuehdotuksia on arvioitu. Yleisökeskustelu kilpailuehdotuksista avattiin 13.1. kaupunkisuunnitteluviraston auditoriossa järjestetyssä paneelikeskustelussa jossa pohdittiin eri näkökulmia töiden arviointiin.

Laiturin näyttelyäänestyksen tulokset

Näyttelytila Laiturilla oli esillä tuomariston valitsema alustavan yläluokan 17 ehdotusta pienoismallein ja suunnitelmin. Alustavan yläluokan lisäksi näyttelystä löytyi kaikki 101 kilpailuehdotusta A3 vedoksina ja niihin pystyi tutustumaan myös internetin kautta. Laiturin näyttelyyn jätettiin 31.1. mennessä yhteensä 181 palautelappua, joista 172:ssa äänestettiin parasta ehdotusta. Yhdeksässä palautteessa kommentoitiin muuten alueen suunnittelua tai yleisesti kilpailutöitä.

Eniten ääniä saaneet työt:

Numero 33 Silta	25 ääntä
numero 96 Meritähti	18
numero 42 Kuunari	16
numero 3 Iltaisin kun…	15
numero 29 Betulat	13
numero 28 Nurb	10
numero 10 Betula	9
numero 18 Ingla	9
numero 47 Pinnalla	9
numero 62 Vasta	8

Kaikkien töiden saamat äänimäärät ja perustelut on raportoitu tuomariston käyttöön.

Internetin 101 keskustelupalstaa

Kaikki 101 kilpailutyötä on ollut yleisön vapaasti tutustuttavissa ja kommentoitavissa internetissä, osoitteessa http://laituri.hel.fi. Jokaisella työllä on ollut oma keskustelupalsta jossa on voinut kommentoida työtä sekä muiden kommentteja. 30.1. mennessä kommentteja oli tullut yhteensä 436 kpl ja niissä oli otettu kantaa 84 eri työhön. Keskustelu on ollut hyvin asiallista eikä yhtään kommenttia ole poistettu palstoilta. Tuomaristo on voinut seurata keskustelua suoraan internetsivuilta. Lisäksi tuomaristolle on raportoitu 30.1. mennessä käydystä keskustelusta yhteenvedot alustavan yläluokan saamasta palautteesta sekä niiden töiden palautteesta jotka eivät kuuluneet alustavaan yläluokkaan mutta olivat keränneet runsaasti kommentteja keskustelupalstoilla.

Pursiseurojen ja Lauttasaari-seuran lausunnot

Kilpailualueella toimii kolme pursiseuraa (Koivusaaren Pursiseura, Vaskilahden venekerho ja Nyländska Jaktklubben). Seurojen edustajat ovat tutustuneet kilpailuehdotuksiin internetissä sekä näyttelyssä ja valmistelleet yhteisen kannanoton kilpailutöistä. Pursiseurojen arvioinnissa ehdotuksia on arvioitu nimenomaan pursiseurojen toimintamahdollisuuksien näkökulmasta sekä seuratoiminnan ja muiden saaren toimintojen yhteistyön ja yhteensovittamisen näkökulmasta. Parhaiten pursiseurojen toimintaedellytyksiin vastasivat työt 14 ”Key West” ja 62 ”Vasta”.

Kohtuullisesti pursiseurojen toimintaedellytyksiin vastasivat työt 18 ”Ingla”, 42 ”Kuunari” ja 63 ”Sleepy Lagoon”. Alustavan yläluokan ulkopuolelta pursiseurat ovat nostaneet esiin työt 2 ”Easystreet”, 41 ”Urbis ja Orbis” sekä 59 ”Satamato”. Kilpailutyökohtaiset arvioinnit on toimitettu tuomariston käyttöön sekä jatkosuunnittelussa hyödynnettäväksi.

Lauttasaari – seura on kilpailualueen vieressä olevan Lauttasaaren aktiivinen asukasyhdistys. Seuran näkemyksen mukaan Koivusaareen ei tulisi rakentaa esitettyä rakennusmäärää vaan aluetta tulisi kehittää veneilytoimintojen lähtökohdista. Lauttasaari – seuran lausunnossa on kiinnitetty huomiota hyviin ja huonoihin suunnitteluratkaisuihin sekä nostettu kilpailuehdotusten joukosta esiin neljä eri tavoin kehittämiskelpoista ehdotusta: 2 ”Easystreet”, 22 ”Solaris”, 42 ”Kuunari” ja 62 ”Vasta”.

6 Kilpailun ratkaisu ja jatkotoimenpiteet

Palkintolautakunta päätti jakaa palkinnot seuraavasti:

I palkinto 35 000 euroa ehdotukselle numero 42, nimimerkki ”Kuunari”
”Omaleimainen orgaaninen ratkaisu, taitava maisemasovitus ja erinomainen rantojen käsittely.”

Palkinto 25 000 euroa ehdotukselle numero 63, nimimerkki ”Sleepy Lagoon”
”Paikkaansa soveltuvat korttelit ja kaupunkirakenne, ansiokas puisto sisälahtineen.”

Palkinto 25 000 euroa ehdotukselle numero 22, nimimerkki ”Solaris”
”Monipuolinen urbaani korttelirakenne, keskuskorttelin kaupunkitilat ansiokkaita.”

Palkinto 25 000 euroa ehdotukselle numero 62, nimimerkki ”Vasta”
”Kompakti, rohkea, merellisen rento kaupunkimiljöö.”

Lisäksi päätettiin antaa 3 kunniamainintaa:

Kunniamaininta ehdotukselle numero 29, nimimerkki ”Betulat”
”Kunniamaininta merellisistä ja omaperäisistä kortteliratkaisuista.”

Kunniamaininta ehdotukselle numero 33, nimimerkki ”Silta”
”Kunniamaininta ideakilpailun hengen mukaisesta, uutta luovasta kokonaisratkaisusta.”

Kunniamaininta ehdotukselle numero 84, nimimerkki ”Saaret”
”Kunniamaininta merellisistä ja omaperäisistä kortteliratkaisuista.”

Palkintolautakunta päätti yksimielisesti ehdottaa voittanutta ehdotusta osaksi jatkosuunnittelua ja toimeksiantoa annettavaksi ehdotuksen tekijöille.

7 Arvostelupöytäkirjan allekirjoitus

Helsingissä 16.2.2009

Hannu Penttilä, pj

Tuomas Rajajärvi

Mikko Reinikainen

Satu Tyynilä

Esa Kangas

Hannu Huttunen

Olavi Veltheim

Anna-Maija Sohn, siht.

7 Nimikuorten avaaminen

Palkittujen ehdotusten nimikuoret todettiin avaamattomiksi. Palkinnon tai kunniamaininnan saivat seuraavat tekijät:

1. palkinto, nimimerkki ”Kuunari”

Arkkitehtuuritoimisto Sopanen-Svärd Oy
Ilkka Svärd
avustaja:
Pia Sopanen

palkinto, nimimerkki ”Sleepy Lagoon”

Arkkitehtiryhmä A6 Oy
Jyri Haukkavaara, arkkitehti SAFA
Jukka Linko, arkkitehti SAFA
Tapio Saarelainen, arkkitehti SAFA
Jaakko Sutela, arkkitehti SAFA
avustajat:
Eeva Kilpiö, arkkitehti SAFA
Samuli Ellä, rakennusarkkitehti, arkkitehtiylioppilas
Karoliina Hautalahti, arkkitehti SAFA
Tuula Jeker, arkkitehti SAFA
Juho Leskelä, arkkitehtiylioppilas

palkinto, nimimerkki ”Solaris”

Serum arkkitehdit Oy
Vesa Humalisto, arkkitehti SAFA
Antti Lehto, arkkitehti SAFA
Sami Heikkinen, arkkitehti SAFA
asiantuntijat:
Anna-Kaisa Aalto, maisema-arkkitehti (maisema-arkkitehtuuritsto Avaus)
Heimo Keskisaari, liikenneinsinööri (Ramboll Finland Oy)

palkinto, nimimerkki ”Vasta”

C&J arkkitehdit
Vesa Jäntti
Tom Cederqvist, arkkitehti SAFA
avustajat:
Leena Brooke, arkkitehti SAFA
Joonas Mikkonen arkkitehti SAFA
Tommi Varis, arkkitehti SAFA
Hannele Eriksson-Anttilainen, arkkitehti SAFA
Pekka Pekkala, arkkitehtiylioppilas
Minna Partti

kunniamaininta nimimerkki ”Betulat”

Arkkitehtitoimisto Hedman & Matomäki Oy
Mari Matomäki, arkkitehti SAFA
Anders Hedman, arkkitehti SAFA
avustajat:
Carin Lindeberg, arkkitehti SAFA
Teemu Haapsaari, arkkitehtiylioppilas
Saana Karala, arkkitehtiylioppilas

kunniamaininta nimimerkki ”Silta”

Bureau Andries Geerse stedenbouwkundige, Rotterdam
Andries Geerse, urban planner MSc (Netherlands)
Johan de Wachter, architect MSc (Belgium)
avustajat / assistants:
Peter Bednar, urban design & landscape (Czech Republic)
Manuéline Caseau, interior design & sustainability (Belgium)
Marek Vogt, urban planning & infrastructure (Germany)

kunniamaininta nimimerkki ”Saaret”

Tyko Saarikko, arkkitehti
Tuukka Linnas, arkkitehti
Topi Laaksonen, arkkitehti