



Koivusaaren kansainvälinen ideakilpailu
12.8.2008 – 10.11.2008

Koivusaari International Ideas Competition
12 August – 10 November 2008







▲ 19

16 ▼



1. Kilpailukutsu

- 1.1 Kilpailun järjestäjä, luonne ja tarkoitus
- 1.2 Osallistumisoikeus
- 1.3 Palkinnot ja lunastukset
- 1.4 Palkintolautakunta
- 1.5 Kilpailun säännöt ja kilpailuohjelman hyväksyminen
- 1.6 Kilpailuasiakirjojen luovutus
- 1.7 Kilpailun päättymisaika
- 1.8 Kilpailukieli

2. Kilpailutekniset tiedot

- 2.1 Ohjelma-asiakirjat
- 2.2 Seminaari kilpailijoille
- 2.3 Kilpailua koskevat kysymykset
- 2.4 Kilpailun ratkaiseminen, tuloksen julkistaminen ja
näytteillepano
- 2.5 Jatkotoimenpiteet kilpailun seurauksena
- 2.6 Kilpailuehdotusten käyttöoikeus
- 2.7 Kilpailuehdotusten vakuuttaminen ja palauttaminen

3. Kilpailutehtävä

- 3.1 Kilpailutehtävän tausta
- 3.2 Kilpailualue
 - 3.2.1 Sijainti ja laajuus
 - 3.2.2 Kilpailualueen liittyminen ympäristöön
 - 3.2.3 Suunnittelutilanne
 - 3.2.4 Maanomistus
 - 3.2.5 Maaperä ja perustamisolosuhteet
 - 3.2.6 Alueella sijaitsevat rakennukset
 - 3.2.7 Liikenteen nykytilanne
- 3.3 Kilpailun tavoitteet
- 3.4 Suunnitteluohjeet
 - 3.4.1 Yleistä
 - 3.4.2 Asuminen
 - 3.4.3 Työpaikat
 - 3.4.4 Palvelut
 - 3.4.5 Virkistys
 - 3.4.6 Venesatamat
 - 3.4.7 Julkinen tila
 - 3.4.8 Luonto
 - 3.4.9 Liikennejärjestelyt ja pysäköinti
 - 3.4.10 Yhdyskuntateknikka ja rakentamisen energiatalous
 - 3.4.11 Täytöt
 - 3.4.12 Mitoitustavoitteet
- 3.5 Kilpailuehdotusten arvosteluperusteet

4. Ehdotuksen laadintaohjeet

- 4.1 Vaaditut asiakirjat
- 4.2 Kilpailusalaisuus
- 4.3 Kilpailuehdotusten sisäänjätö

1. Competition invitation

- 7 1.1 The competition organiser and the nature and purpose of the competition
- 7 1.2 Eligibility
- 7 1.3 Prizes and purchases
- 9 1.4 The jury panel
- 9 1.5 The rules of the competition and approval of the competition conditions
- 9 1.6 Provision of the competition documents
- 9 1.7 End of the competition
- 9 1.8 Competition language

2. Technical information on the competition

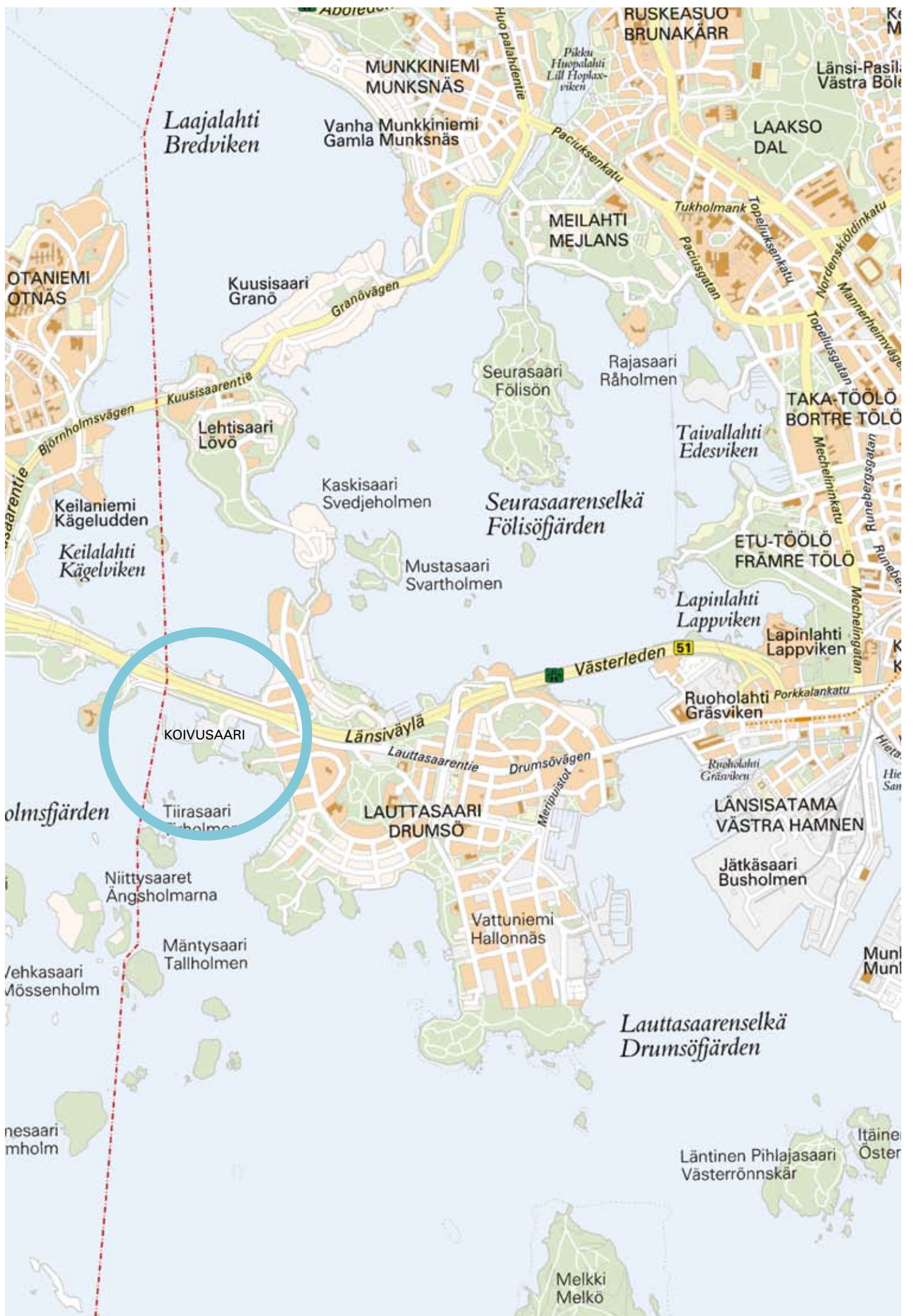
- 11 2.1 Condition documents
- 11 2.2 Seminar for the entrants
- 11 2.3 Questions regarding the competition
- 13 2.4 The results of the competition and their publication and display
- 13 2.5 Further measures arising from the competition
- 13 2.6 The right to use competition entries
- 13 2.7 Insuring and returning competition entries

3. Competition task

- 15 3.1 Competition background
- 15 3.2 The area covered by the competition
 - 15 3.2.1 Location and size
 - 17 3.2.2 The way in which the area covered by the competition is
connected with the environment
 - 17 3.2.3 Planning situation
 - 21 3.2.4 Land ownership
 - 21 3.2.5 Soil and foundation conditions
 - 21 3.2.6 Existing buildings in the area
 - 23 3.2.7 Current traffic situation
- 23 3.3 The objectives of the competition
- 23 3.4 Planning guidelines
 - 23 3.4.1 General information
 - 23 3.4.2 Housing
 - 27 3.4.3 Workplaces
 - 27 3.4.4 Services
 - 27 3.4.5 Recreation
 - 27 3.4.6 Boat harbours
 - 29 3.4.7 Public space
 - 29 3.4.8 Nature
 - 29 3.4.9 Traffic arrangements and parking
 - 33 3.4.10 Public works and the energy economy of building
 - 35 3.4.11 Fillings
 - 35 3.4.12 Guideline figures
- 35 3.5 Evaluation criteria for competition entries

4. Guidelines for the entries

- 41 4.1 Documents required
- 43 4.2 Secrecy
- 45 4.3 Submission of entries



1.1 Kilpailun järjestäjä, luonne ja tarkoitus

Kilpailu on yleinen kansainvälinen ideakilpailu ja se järjestetään Koivusaaren osayleiskaavan valmistelua varten.

Kilpailun tarkoituksena on kartoittaa mahdollisimman laajasti ja ennakkoluulottomasti niitä vaihtoehtoja ja mahdollisuuksia, joita ainutlaatuinen suunnittelualue tarjoaa. Kilpailun tavoitteena on uutta luovien suunnitelmavaihtoehtojen tuottaminen jatkosuunnittelun ja osayleiskaavatyön pohjaksi sekä hahmottaa uuden merellisen metrokaupunginosan identiteetin keskeisiä piirteitä. Kilpailu toimii tärkeänä osana haasteellisesta suunnittelualueesta käytävää julkista keskustelua.

Ennen tuomariston päätöksentekoa kilpailuehdotukset asetetaan julkisesti nähtäville ja yleisöllä on mahdollisuus arvioida niitä ja osallistua julkiseen keskusteluun. Keskustelujen sisältö dokumentoidaan ja analysoidaan ja sitä voidaan käyttää hyväksi jatkosuunnittelussa. Kilpailussa järjestetään tarvittaessa toinen vaihe.

1.2 Osallistumisoikeus

Kilpailu on avoin kaikille. Kilpailijoita kannustetaan muodostamaan monialaisia suunnitteluryhmiä, joissa on monipuolisesti maankäytön, maisemasuunnittelun sekä liikenne-, yhdyskunta-, rakennus- ja energiatekniikan asiantuntemusta.

1.3 Palkinnot ja lunastukset

Palkintoina jaetaan 110 000 euroa seuraavasti:

- I palkinto 40 000 euroa
- II palkinto 30 000 euroa
- III palkinto 20 000 euroa

Lisäksi jaetaan kaksi lunastusta suuruudeltaan 10 000 euroa.

Palkintolautakunta voi yksimielisellä päätöksellään jakaa palkintosumman toisinkin Suomen Arkkitehtiliiton (SAFA) kilpailusääntöjen mukaisesti. Lisäksi palkintolautakunta voi halutessaan jakaa kunniamainintoja.

Kilpailun järjestäjä voi halutessaan lunastaa edellisten lisäksi useampiakin ehdotuksia. Kilpailussa järjestetään tarvittaessa toinen vaihe. Toiseen vaiheeseen valitaan kolme kehityskelpoisinta ehdotusta. Toisessa vaiheessa ehdotuksia kehitetään palkintolautakunnan antamien jatkosuunnitteluohjeiden mukaisesti.

Toiseen kilpailuvaiheeseen kutsutuille annetaan kullekin yhtä suuri osuus yhteensä 30 000 euron summasta. Palkinnot ja lunastukset jaetaan koko kilpailun ratkettua.

Palkintolautakunta voi jättää toisen kilpailuvaiheen järjestämättä. Suomen Arkkitehtiliitto perii kilpailusääntöjensä mukaan 7 %

1.1 The competition organiser, and the nature and purpose of the competition

The competition is an open international ideas competition and it is organised in order to prepare the component master plan for Koivusaari Island.

The purpose of the competition is to provide an as comprehensive and unbiased analysis of the alternatives and possibilities of the unique planning area as possible. The objective of the competition is to produce innovative plan alternatives which can serve as a basis for further planning and drafting of the component master plan and to identify the essential features of this new district which will have a maritime atmosphere and an underground railway connection. The competition will be an important part of the public debate concerning the area covered by the plan. Before the jury panel makes its decision the entries will be publicly displayed, and the public has an opportunity to assess them and participate in public debate. The contents of the debate will be recorded and analysed and they can be utilised in further design work. If necessary, a second stage will be arranged.

1.2 Eligibility

The competition is open to all. The entrants are encouraged to form multidisciplinary planning groups with a wide range of expertise on land use, landscape planning, traffic technology, municipal engineering plus construction and energy engineering.

1.3 Prizes and purchases

Prizes of the competition totalling 110,000 euros will be distributed as follows:

- 1st prize 40,000 euros
- 2nd prize 30,000 euros
- 3rd prize 20,000 euros

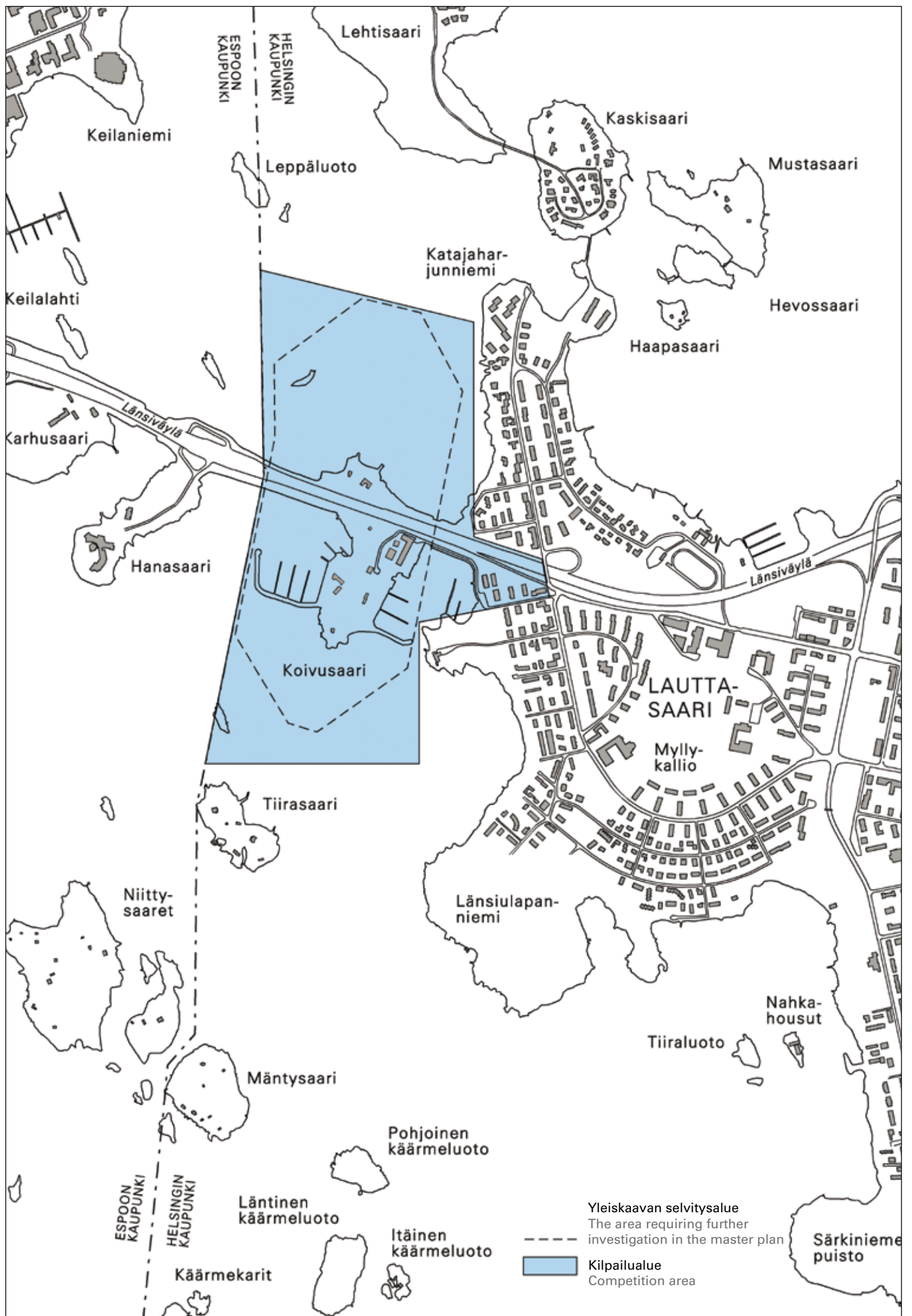
In addition, there will be two purchases, of 10,000 euros each.

Nevertheless, the jury panel may, by unanimous decision, distribute the prize money in a different way, in accordance with the competition rules of the Finnish Association of Architects (SAFA). The jury panel can give honourable mentions. The competition organiser may purchase a larger number of entries than mentioned above.

If necessary, a second stage will be arranged. The three entries which have the most potential will be chosen for the second stage. In the second stage the entries will be developed according to the jury panel's guidelines for further planning.

Everyone invited to the second stage of the competition will receive an equal share of the total of 30,000 euros. Prizes and purchases will be awarded after the result of the competition has been decided.

The jury panel may choose not to arrange a second stage of competition. In accordance with its competition rules, the Finnish Association of Archi-



Kilpailualueen rajauskartta, 1/15000. Outline map of the competition area, 1/15000.

palkinnoista ja lunastuksista. Palkinnot jaetaan SAFA:n kautta. Kilpailun palkinnoille haetaan verovapaus vuodelle 2009.

1.4 Palkintolautakunta

Palkintolautakuntaan kuuluvat kilpailun järjestäjän (Helsingin kaupunki) nimeäminä:

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

Suomen Arkkitehtiliiton nimeäminä:

- Hannu Huttunen, professori, arkkitehti SAFA
- Esa Kangas, arkkitehti SAFA

Palkintolautakunnan jäsenistä Suomen Arkkitehtiliiton kilpailusääntöjen 5 §:n tarkoittamia ammattihenkilöitä ovat virastopäällikkö Tuomas Rajajärvi, toimistopäälliköt Satu Tyynilä ja Olavi Veltheim ja arkkitehdit Mikko Reinikainen, Hannu Huttunen ja Esa Kangas.

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

Palkintolautakunta on oikeutettu kuulemaan tarpeelliseksi katsomiaan asiantuntijoita. Ehdotusten arvioinnissa käytetään mm. maisema- ja ympäristösuunnittelun, liikennesuunnittelun ja teknistaloudellisen suunnittelun asiantuntijoita.

Asiantuntijat eivät osallistu päätöksentekoon eikä heillä ole oikeutta osallistua kilpailuun.

1.5 Kilpailun säännöt ja kilpailuohjelman hyväksyminen

Kilpailussa noudatetaan tätä kilpailuohjelmaa ja Suomen Arkkitehtiliiton kilpailusääntöjä (www.safa.fi).

Kilpailuohjelma liitteineen on järjestäjien, palkintolautakunnan ja SAFA:n kilpailutoimikunnan hyväksymä.

Mikäli ohjelman kieliversioissa on tulkinta- tai muita eroja noudatetaan suomenkielisen kilpailuohjelman sanamuotoa.

1.6 Kilpailuasiakirjojen luovutus

Kilpailuohjelman ja liiteasiakirjat voi tilata tai noutaa 12.8.2008 lähtien osoitteesta:

Suomen Arkkitehtiliitto
Runeberginkatu 5
00100 Helsinki
puh.vaihde 09 5844 48
fax. 09 5844 4222
kilpailut@safa.fi

Kilpailuohjelma on maksuton. Kilpailuohjelman ja liiteasiakirjat voi hakea internetistä osoitteesta: www.hel.fi/ksv kohdasta "Koivusaaren kansainvälinen ideakilpailu".

1.7 Kilpailun päättymisaika

Kilpailu päättyy 10.11.2008.

1.8 Kilpailukieli

Kilpailukielinä ovat suomi ja englanti

teets (SAFA) will retain a 7% portion of the prize money and purchases. The prizes will be awarded through the SAFA. The organiser will apply for exemption from taxation for the prizes in the year 2009.

1.4 The jury panel

The members of the jury panel will be as follows:

Members nominated by the organising body (the City of Helsinki):

- Hannu Penttilä, deputy mayor
- Tuomas Rajajärvi, office head
- Satu Tyynilä, office manager
- Olavi Veltheim, office manager
- Mikko Reinikainen, architect SAFA

Members nominated by the Finnish Association of Architects:

- Hannu Huttunen, professor, architect SAFA
- Esa Kangas, architect SAFA

Professional members in the sense of Section 5 of the competition rules of the Finnish Association of Architects (SAFA) are Tuomas Rajajärvi, head of department, Satu Tyynilä and Olavi Veltheim, office managers, and Mikko Reinikainen, Hannu Huttunen and Esa Kangas, architects.

The jury panel will be chaired by assistant deputy mayor Hannu Penttilä. The secretary of the competition will be architect Anna-Maija Sohn.

If necessary, the jury panel may call in experts from various fields for example landscape and environmental planning, traffic planning and technical and economical planning.

The experts will not participate in the decision-making, and may not enter the competition.

1.5 The rules of the competition, and the approval of the competition conditions

The competition is subject to these competition conditions, and the competition rules of the Finnish Association of Architects (www.safa.fi).

The competition conditions and their supplements have been approved by the organisers, the jury panel and the competitions council of the Finnish Association of Architects (SAFA).

In case of interpretational or other differences between versions of the conditions in different languages, the wording of the Finnish version shall be followed.

1.6 Provision of the competition documents

The competition conditions and supplements can be ordered and fetched 12 August 2008 from the address:

Suomen Arkkitehtiliitto
Runeberginkatu 5
00100 Helsinki
phone 09 5844 48
fax 09 5844 4222
kilpailut@safa.fi

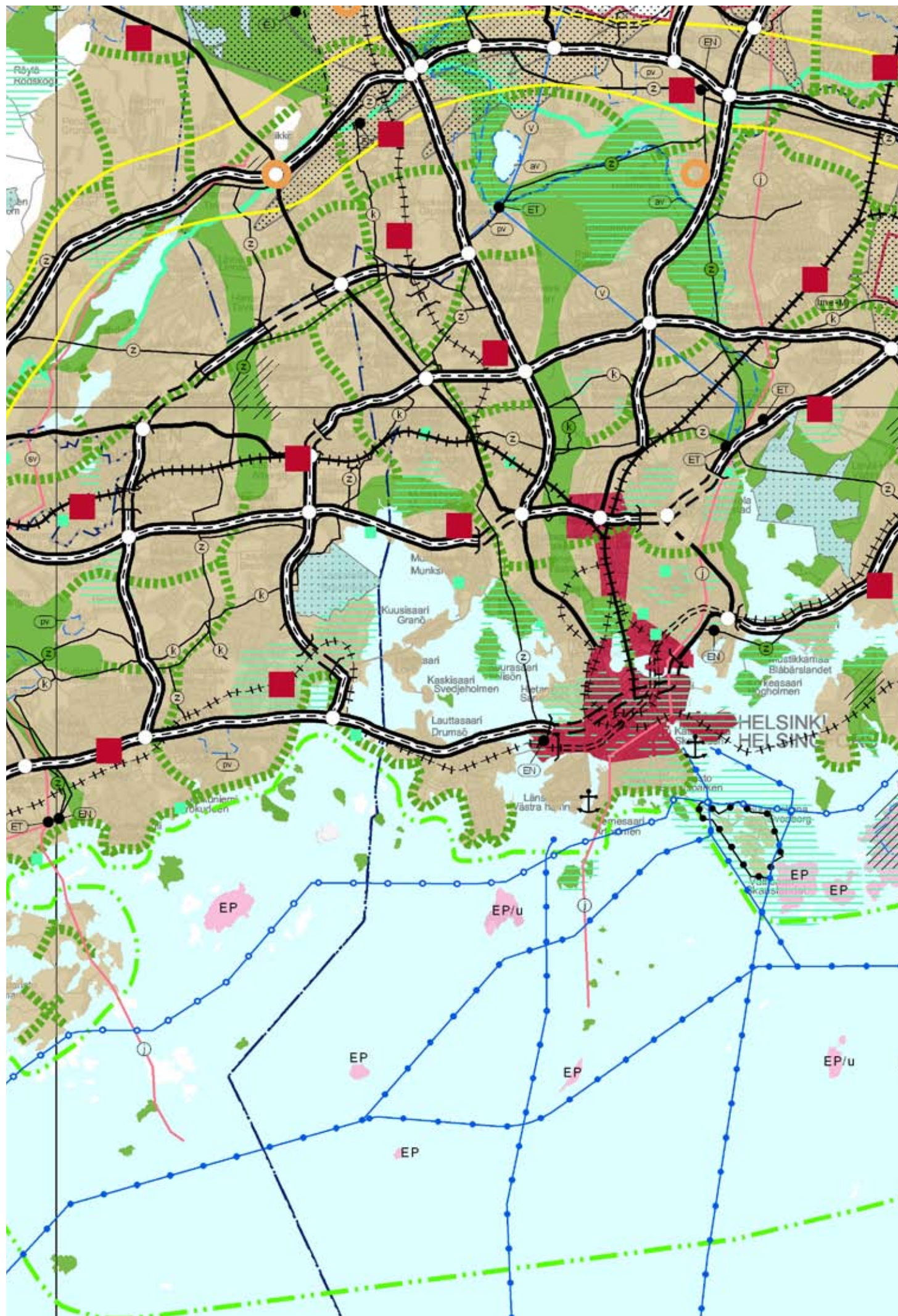
The competition conditions are available free of charge. Competition conditions and supplements can be retrieved from the internet from the address: www.hel.fi/ksv at link "Koivusaari International Ideas Competition".

1.7 End of the competition

The competition ends 10 November 2008.

1.8 Competition language

The competition languages are Finnish and English



Ote Uudenmaan maakuntakaavasta 1/100 000. Extract from the provincial plan 1/100 000.

2. KILPAILUTEKNISET TIEDOT

2.1 Kilpailumateriaali

Kilpailuohjelma, johon sisältyy seuraava kartta- ja kuvamateriaali:

- Osoitekartta, kilpailualueen sijainti
- Kilpailualueen rajauskartta
- Pohjakartta, 1 : 5000
- Kaupunkirakenne, 1 : 20000
- Ortoilmakuva
- Viistoilmakuvia (2 kpl)
- Valokuvia Koivusaaren alueelta (14 kpl)
- Kartta valokuvien ottopaikoista
- Ote Uudenmaan maakuntakaavasta, 1 : 100000
- Ote Helsingin yleiskaava 2002:sta, 1 : 40000
- Kartta vuodelta 1932
- Ote merikortista
- Syvyys- ja topografiakartta
- Pehmeikönpaksuus / kantavan maakerroksen syvyys merialueella
- Suunnittelun lähtökohdat ja tavoitteet
- Koivusaaren metroaseman hankesuunnitelma, laituritason pohjapiirustus ja leikkaus

Liiteasiakirjat, jotka ovat haettavissa kilpailun internetsivuilta:

- Kilpailuohjelma (pdf)
- L1 Pohjakartta 1:2000 (dwg)
- L2 Pohjakartta 1: 10000 (dwg)
- L3 Ortoilmakuva (jpg)
- L4 Viistoilmakuvia 4 kpl (jpg)
- L5 Valokuvia Koivusaaren alueelta 19 kpl (jpg)
- L6 Valokuvat olemassaolevista rakennuksista 9 kpl (jpg)
- L7 Helsingin yleiskaava 2002, 1: 40000 (pdf)
- L8 Pehmeikön paksuus / kantavan maakerroksen syvyys merialueella (pdf)
- L9 Rantaniityn rajauskartta (pdf)
- L10 Koivusaaren metroasema, hankesuunnitelma (pdf)
- L11 Metron työ- ja huoltotunnelin sijaintikartta (pdf)
- L12 Vaihtoehtoisia liikennesuunnitelmia (dwg/pdf)
- L13 Liikennemäärät (pdf)

Muuta materiaalia:

Kaupunkisuunnittelulautakunta 15. 5. 2008 - esityslista,
"Koivusaari – suunnittelun lähtökohdat ja suunnitteluperiaatteet"

2.2 Seminaari kilpailijoille

Kilpailua koskeva kaikille avoin seminaari järjestetään 1.9.2008 klo 15.00 alkaen Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston auditoriossa, Kansakoulukatu 3.

2. TECHNICAL INFORMATION ON THE COMPETITION

2.1 Competition material

Competition conditions, which include the following cartographic and pictorial material:

- Location map of the competition area
- Outline map of the area covered by the competition
- Geotechnical map as a centrefold, 1 : 5000
- City structure, 1 : 20000
- Orthographic photo
- Oblique aerial photographs (2)
- Photographs of the Koivusaari area (14)
- Photo locations
- Extract from the provincial plan, 1 : 100000
- Extract from the master plan of the year 2002, 1 : 40000
- Map from the year 1932 (on which the islands can be seen separately)
- Extract of a nautical chart
- Bathymetric map and topographical map
- The thickness of a soft place and the depth of the base earth layer in the sea area
- Starting points and objectives of the planning
- Koivusaari underground station, plan and section

Supplements downloadable at the website of the competition:

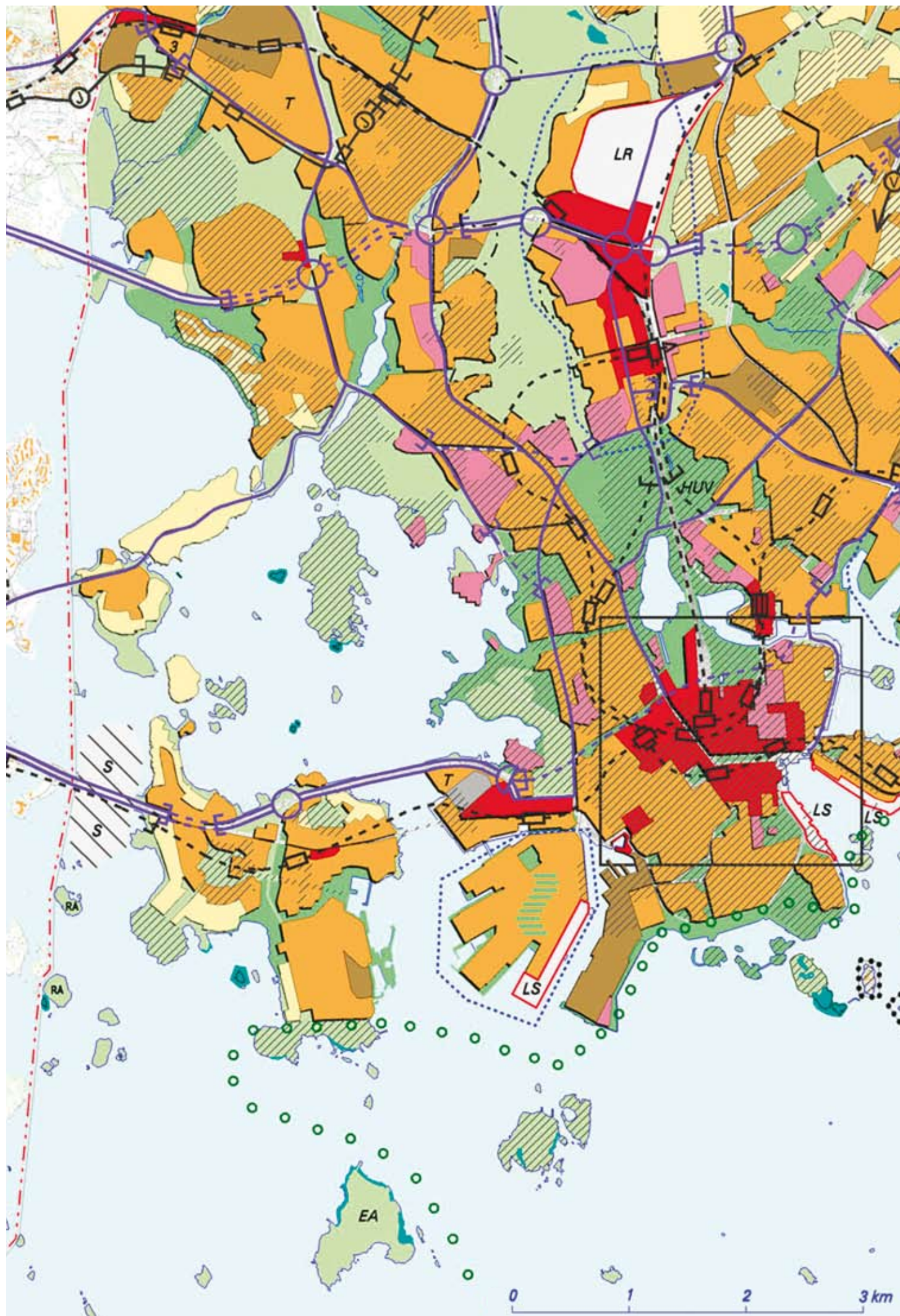
- Competition conditions (pdf)
- L1 Geotechnical map 1 : 2000 (dwg)
- L2 Geotechnical map 1 : 10000 (dwg)
- L3 Orthographic photo
- L4 Oblique aerial photographs (4) (jpg)
- L5 Photographs of the Koivusaari area (19) (jpg)
- L6 Photographs of the existing buildings (9) (jpg)
- L7 Helsinki master plan 2002, 1 : 40000
- L8 The thickness of a soft place and the depth of the base earth layer in the sea area (pdf)
- L9 Outline map of the flood meadow (pdf)
- L10 Koivusaari station, a project plan (pdf)
- L11 Location map of the working and maintenance tunnel for the underground (pdf)
- L12 Alternative traffic plans (dwg/pdf)
- L13 Traffic volumes (pdf)

Other material:

City planning board 15. 5. 2008 - agenda of the meeting,
"Koivusaari – suunnittelun lähtökohdat ja suunnitteluperiaatteet"

2.2 Seminar for the entrants

A seminar on the competition will be arranged on 1 September 2008 at 15.00 in the auditorium of the city planning office of Helsinki, Kansakoulukatu 3. The seminar is open to all. The questions



Helsingin yleiskaava 2002, 1/40000. The master plan of Helsinki 2002, 1/40000.

Seminaarissa esitetyt kysymykset ja niiden vastaukset julkaistaan internetissä osoitteessa www.hel.fi/ksv kohdassa "Koivusaaren kansainvälinen ideakilpailu".

2.3 Kilpailua koskevat kysymykset

Kilpailijoilla on oikeus pyytää ohjelmaa koskevia selvityksiä tai lisätietoja. Kysymykset on tehtävä nimimerkillä varustettuna ja lähetettävä sähköpostilla viimeistään 29.8.2008 osoitteella: kaupunkisuunnittelu@hel.fi

Otsikoksi merkintä "kysymys / Koivusaaren ideakilpailu". Kysymykset ja palkintolautakunnan vastaukset niihin julkaistaan 15.9.2008 mennessä kilpailun internet-osoitteessa www.hel.fi/ksv kohdassa "Koivusaaren kansainvälinen ideakilpailu".

2.4 Kilpailun ratkaiseminen, tuloksen julkistaminen ja näytteillepano

Kilpailu pyritään ratkaisemaan tammi-helmikuun 2009 aikana, Kilpailun ratkaisusta annetaan välittömästi tieto kaikille palkittujen ja lunastettujen ehdotusten tekijöille ja julkistamistilaisuudessa tiedotusvälineille. Kilpailun ratkaisua koskeva palkintolautakunnan pöytäkirja on tallennettavissa järjestäjän verkkosivuilta kilpailun ratkettua. Kilpailun tultua ratkaistuksi kaikki ehdotukset ja palkintolautakunnan pöytäkirja asetetaan näytteille.

Palkintolautakunta tekee suunnitelmien arvioinnista kaikkien jäsenten allekirjoittaman pöytäkirjan, jossa suunnitelmat on jaettu luokkiin ja niistä on valittu palkittavat. Pöytäkirja sisältää palkintolautakunnan huomautukset sekä mahdolliset selventämistä vaativat seikat.

2.5 Jatkotoimenpiteet kilpailun seurauksena

Osayleiskaavan laatii Helsingin kaupunki. Ideakilpailun tarkoituksena on tuottaa monipuolinen ja laaja materiaali osayleiskaavatyötä ja päätöksentekoa varten eikä niinkään tuottaa valmiita tai lopullisia suunnitelmia.

Palkintolautakunta antaa suosituksen jatkotoimenpiteiksi suunnittelukilpailun tuloksen perusteella. Kaupunki tekee mahdollisen toimeksiannon jatkosuunnittelusta voittaneen ehdotuksen tekijän kanssa.

2.6 Kilpailuehdotusten käyttöoikeus

Palkitut ja lunastetut kilpailuehdotukset jäävät kilpailun järjestäjän omaisuudeksi. Suunnitelmien tekijänoikeus säilyy tekijöillä. Kaupunki varaa itselleen oikeuden käyttää ja julkaista palkittujen ja lunastettujen töiden materiaalia korvauksetta. Lisäksi järjestäjällä ja Suomen Arkkitehtiliitolla (SAFA) on oikeus käyttää ja luovuttaa kilpailuehdotusten aineistoa tutkimus- ja julkaisukäyttöön korvauksetta. Mahdollisen jatkotoimeksiannon saaneella suunnittelijalla ja järjestäjällä on oikeus käyttää hyväkseen muiden ehdotusten aiheita ja ideoita tekijänoikeuslain puitteissa.

2.7 Kilpailuehdotusten vakuuttaminen ja palauttaminen

Kilpailuehdotuksia ei vakuuteta järjestäjän toimesta, eikä niitä palauteta. Kilpailijan on varauduttava säilyttämään ehdotuksensa alkupe-
räiskappaleet. Jos pienoismalli häviää tai rikkoutuu kilpailun järjestäjästä johtuvasta syystä ollessaan kilpailun järjestäjän hallussa järjestäjä korjauttaa mallin tai teettää uuden.

Kilpailutöitä ei palauteta. Jos kilpailija haluaa takaisin oman ehdotuksensa, se voidaan palauttaa kilpailijan kustannuksella. Ohjeet ehdotusten noutamiseksi löytyvät internetistä osoitteesta www.hel.fi/ksv kohdassa "Koivusaaren kansainvälinen ideakilpailu".

asked at the seminar and the answers to them will be published on the Internet at the address: www.hel.fi/ksv at link "Koivusaari International Ideas Competition".

2.3 Questions regarding the competition

Competitors are entitled to ask for clarifications and additional information concerning the conditions. The questions must be made under a pseudonym and sent by e-mail not later than 29 August 2008 to the address: kaupunkisuunnittelu@hel.fi

The subject should be "kysymys / Koivusaari Ideas Competition". The questions and the jury panel's answers to them will be published by 15 September at the competition's web address www.hel.fi/ksv at link "Koivusaari International Ideas Competition".

2.4 The results of the competition, and the publication and display of the results

The competition will be decided in January–February 2009. All the authors of awarded and purchased entries will be immediately informed of the results. There will be a special announcement event for the media. The jury panel's record on the decision can be downloaded at the organiser's website after the competition has been decided. After the competition has been decided, all entries and the jury panel's record will be displayed.

The jury panel will draw up a record which shows the division of the entries into categories and the awarded entries in each category. The record will be signed by all members of the panel. The record includes the notes of the panel and the issues which require clarification (if there are any).

2.5 Further measures arising from the competition

The component master plan will be drawn up by the City of Helsinki. The purpose of the competition is to provide comprehensive material which can serve as a basis for the drafting of the component master plan and for decision-making rather than to produce complete or final plans.

On the basis of the result of the competition the jury panel will give a recommendation of further measures. The city may commission further planning from the winner of the competition.

2.6 The right to use competition entries

Awarded and purchased entries shall be retained by the competition organiser. The authors shall retain a copyright to the entries. The city reserves the right to use and publish material of the awarded and purchased entries free of charge. In addition, the organiser and the Finnish Association of Architects (SAFA) may use and provide material of the entries for research and publishing purposes. The entrant who receives the commission of further planning and the organiser shall have the right to make use of the subjects and ideas of other entries, in accordance with the copyright act.

2.7 Insuring and returning competition entries

Competition entries will not be insured by the organiser and they will not be returned. The entrants must be prepared to keep the original copies of their entries. If a scale model disappears or is broken due to a reason caused by the competition organiser when it is in the possession of the competition organiser, the organiser will have the model repaired or a new model made.

Competition entries will not be returned. If an entrant wants to have his or her entry back, it can be returned at the expense of the entrant. Instructions on how to collect the entries are available on the Internet at www.hel.fi/ksv at link "Koivusaari International Ideas Competition".

3. KILPAILUTEHTÄVÄ

3. COMPETITION TASK

15

3.1 Kilpailutehtävän tausta

Pääkaupunkiseutu on jatkuvassa kehityksessä ja väestö- ja asuntomäärä kasvaa. Yhdyskuntarakenteen leviäminen aiheuttaa lisääntyvää liikennettä, energiankulutusta sekä muita haittavaiikutuksia. Kaupunkirakennetta tiivistämällä ja joukkoliikenneyhteyksien varsille rakentamalla voidaan näitä haittoja vähentää. Koivusaari sijoittuu seudullisesti hyvin keskeiselle alueelle Helsingin kantakaupungin tuntumaan. Tätä asemaa vahvistaa myös merkittävät seudulliset liikenneyhteydet.

Koivusaari sijaitsee kehittyvän metropolialueen itä-länsi-käytävän varrella. Käytävä on metropolialueen keskeisin paikallinen kehityskäytävä, joka yhdistää eri alueita toisiinsa Helsingin keskustan kautta. Tällä kehityksellä halutaan erityisesti tukea Helsingin seudun kasvusuuntaa rannan suuntaisesti. Koivusaari sijoittuu tämän käytävän ytimeen maantieteellisen ja liikenteellisen sijaintinsa osalta. Länsimetro liittää Koivusaaren niin Espoon kuin kehittyvän Itä-Helsinginkin suuntaan. Tämä metrovarren alue muodostaa erilaisia toiminnallisesti hyvin kehittyneitä osalualueita, jotka tukevat myös Koivusaaren kaupunginosaa. Kehityskäytävä tukee myös työvoiman saatavuutta ja elinkeinojen monipuolistumista.

Koivusaaren suunnittelusta käytiin yleiskaavaa 2002 valmisteltaessa vilkasta julkista keskustelua, jossa kritiikki kohdistui mm. ehdotettuihin täyttöalueisiin Koivusaaren kohdalla ja nykytilanteeseen nähden tehokkaaseen rakentamiseen avoimen saaristomaisen äärellä. Toisaalta sijainti suunnitellun uuden metrolinjan varressa ja lähellä Helsingin keskustaa perustelevat kaupunkirakenteen tiivistymistä alueella.

Koivusaaren mahdollinen rakentaminen on merkittävä muutos ympäristössä ja siksi sen suunnitteluun tulee paneutua erityisellä harkinnalla ja huolellisuudella.

Yleiskaava 2002:ssa Koivusaari on merkitty selvitysalueeksi (S). Selvitysalue-merkintä tarkoittaa sitä, että alueen maankäyttö ratkaistaan yleiskaavalla tai osayleiskaavalla. Merkinnällä osoitetaan sellainen yhdyskuntarakenteen kannalta keskeinen alue, joiden tuleva maankäyttö edellyttää lisäselvityksiä ja jatkosuunnittelua. Ideakilpailun tavoitteena on osaltaan tuottaa vaihtoehtoja Koivusaaren tulevaisuuden maankäytön ratkaisemiseksi.

3.2 Kilpailualue

3.2.1 Sijainti ja laajuus

Kilpailualue sijaitsee Lauttasaaren länsipuolella noin viiden kilometrin päässä Helsingin ydinkeskustasta. Espoon ja Helsingin välinen kaupungin raja kulkee Koivusaaren länsipuolella.

3.1 Competition background

The Helsinki metropolitan region is constantly developing and the number of inhabitants and residences is increasing. The spreading out of the community structure means increased traffic, energy consumption and other adverse effects. These drawbacks can be reduced by making the urban structure more compact and by placing buildings along roads served by public transport. Koivusaari has a very central location in the region, close to the downtown of Helsinki. This position is strengthened by important regional communications.

Koivusaari is located on the east-west corridor of the developing metropolitan region. The corridor is the most important local development corridor connecting different districts via the centres of Helsinki. The prime purpose of this development is to support the growth of the Helsinki region along the coast. Koivusaari is in the core of this corridor due to its geographical and communicational location. In the future the western underground line will connect Koivusaari with both the city of Espoo and the fast-developing eastern Helsinki. This area on the underground line consists of different, functionally well-developed sub-areas, which will also support the district of Koivusaari. The development corridor will also improve the availability of labour and the diversification of sources of income.

When the master plan was being prepared in 2002, there was a lively public debate on the planning of Koivusaari. Many of the debaters criticized, among other things, the suggested infill areas in Koivusaari and the fact that the planned efficiency of building at the edge of the open archipelago landscape was much higher than at present. On the other hand, the location on the new underground line and close to the centre of Helsinki justifies compacting the urban structure in the area.

The building of Koivusaari would mean a major change in the environment, and special reflection and care should therefore be exercised in planning.

In the master plan of 2002, Koivusaari has been marked as an area requiring further investigation (S). The marking "further investigation required" means that the land use in the area will be decided in a master plan or a component master plan. The marking indicates an area which is important for the community structure and whose future land use requires further investigation and planning. The purpose of the ideas competition is to produce alternatives for the decision-making on the future land use in Koivusaari.

3.2 The area covered by the competition

3.2.1 Location and size

The area covered by the competition is located west of Lauttasaari about 5 kilometres from the city centre of Helsinki. The city boundary between Espoo and Helsinki is at the west side of Koivusaari.



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 Katajharjun sillalle asti.

3.2.2 Kilpailualueen liittyminen ympäristöön

Suunnittelualueen maisemaa hallitsevat meri ja polveilevat rantaviivat. Länsiväylä erottuu voimakkaana rakennettuna elementtinä maisemassa samoin kuin Espoon puolella Keilaniemen rannassa olevat suurimittakaavaiset toimistorakennukset. Myös Lauttasaaren länsiosan Katajharjun rinteeseen porrastuvat asuinrakennukset erottuvat maisemassa rakennettuna kaupunkiympäristönä.

Alueen läpi kulkee moottoritienmäinen Länsiväylä. Länsiväylä jakaa Koivusaaren kahteen osaan. Länsiväylän eteläpuolinen osa Koivusaarta on pinta-alaltaan pohjoisosaa selvästi suurempi ja suurin osa saaren nykyisistä toiminnoista sijoittuu saaren eteläosaan. Länsiväylän melu aiheuttaa läheisyydessään huomattavan ympäristöhäiriön Koivusaaren kohdalla. Länsiväylä on tärkeä sisään-tuloväylä lännestä Helsinkiin saavuttaessa ja väylältä avautuu saarten välistä avoimia merinäköyhtiä.

Alkuperäinen Koivusaari on yhdistetty sen eteläpuolella sijainneeseen pieneen Leppäsaareen täyttömaalla. Nykyisen Koivusaaren pinta-alasta (10 ha) n. puolet on täyttömaata. Koivusaari on suurelta osin alavaa korkeustasojen vaihdellessa +1.5 ja +7,0 välillä.

3.2.3 Suunnittelutilanne

Maakuntakaavassa Koivusaaren osayleiskaava-alue on merkitty taajamatoimintojen alueeksi. Alueen eteläisille ranta-alueille on merkitty viheryhteystarve.

Yleiskaava 2002:ssa alue on merkitty selvitysalueeksi (S), jonka maankäyttö ratkaistaan osayleiskaavalla tai yleiskaavalla. Yleiskaavan mukaan alueen läpi kulkee metro tai rautatie ja moottorikatu.

Alueella on voimassa olevat asemakaavat vuosilta 1977 ja 1982. Voimassa olevissa asemakaavoissa Länsiväylän eteläpuolinen osa Koivusaarta, vesialue saaren länsipuolella ja Vaskilahden alue on merkitty asemakaavassa venesatama-alueeksi (Uvs). Koivusaaren eteläkärki on asemakaavassa puistoaluetta (P) samoin kuin osia saaren keskellä. Lisäksi Koivusaarella on katualueita. Asemakaavat ovat vanhentuneita eivätkä sido kilpailijaa.

Länsiväylän pohjoispuolella oleva osa Koivusaaresta on asemakaavoittamaton.

Espoon puolella sijaitsevien Länsimetron asemien tuntumaan on suunniteltu tiivistävää kaupunkirakennetta.

Koivusaaren länsipuolella sijaitseva Hanasaari on Espoon kaupunginvaltuuston 7.4.2008 hyväksymässä Espoon eteläosien yleiskaavassa merkitty uudeksi ja olennaisesti muuttuvaksi julkisten palvelujen ja hallinnon alueeksi (PY). Hanasaaren rantaviiva on yleiskaavassa nykytilanteen mukainen. Espoon eteläisiä ranta-alueita kiertämään on merkitty virkistysyhteys.

Keilaniemi on Espoon eteläosien yleiskaavassa merkitty kehitettäväksi työpaikka-alueeksi. Keilaniemen länsirantaa pitkin on johdettu virkistysyhteys, joka jatkuu pohjoiseen Otaniemen suuntaan ja länteen Tapiolan suuntaan.

The area covered by the competition comprises the current land area of Koivusaari and part of the surrounding waters plus the motorway Länsiväylä and the adjoining terraced area east and west of Koivusaari. In addition, the area comprises the bordering areas on both sides of the Länsiväylä between the motorway and the housing areas, as far as the bridge of Katajharju.

3.2.2 The way in which the area covered by the competition is connected with the environment

The landscape of the area covered by the competition is dominated by the sea and the meandering shoreline. The Länsiväylä motorway stands out in the landscape as a powerful built element as do the large-scale office buildings on the Keilaniemi shore in Espoo. The terraced residential buildings on the brink of Katajharju in the western part of Lauttasaari also stand out in the landscape as built urban environment.

The motorway Länsiväylä passes through the area. Länsiväylä splits Koivusaari in two parts. The southern part is clearly the larger one, and currently most of the functions of the island are located in the southern part of the island. The noise from the nearby Länsiväylä is a major environmental disturbance in Koivusaari. The Länsiväylä is an important entry road from the west to Helsinki, and views open up to the sea between islands.

The original Koivusaari is connected with the former small Leppäsaari Island in the south with earth filling. Currently about a half (10 ha) of the area of Koivusaari consists of earth filling. Most of Koivusaari is low: the elevation varies between +1.5 and +7.0 metres.

3.2.3 Planning situation

In the provincial plan, the area of the master component plan for Koivusaari is designated as an area of "population centre activities". A need for a green corridor has been marked for the southern shore areas.

In the master plan of 2002, the area has been marked as an area requiring further investigation (S). In these areas land use will be decided in a master plan or a component master plan. According to the master plan, an underground or a railway line or a motor road passes through the area.

There are town plans for the area from the years 1977 and 1982. These plans are still in force. In them, the part of Koivusaari south of the Länsiväylä, water area on the west side of the island and the area of Vaskilahti have been marked as a boat harbour area (Uvs). In the plan, the southern tip of Koivusaari and areas in the centre of the island are designated as park areas (P). In addition, there are street areas in Koivusaari. The town plans are outdated and the entrants are not bound by them.

There is no town plan for the part of Koivusaari which lies north of the Länsiväylä.

A more compact town structure has been planned near the stations of the western underground line in Espoo.

7 April 2008 the city council of Espoo approved a master plan for the southern parts of Espoo. In the plan, the Hanasaari Island to the west of Koivusaari is designated as a new and essentially changing area for public services and administration (PY). In the master plan the shoreline of Hanasaari is the same as it is at present. In the plan, a recreational route traverses the southern shore areas of Espoo.

In the master plan for the southern parts of Espoo, Keilaniemi is designated as a developing workplace area. A recreational route has been built along the western shore of Keilaniemi. The route continues to Otaniemi in the north and to Tapiola in the west.





19

17 ▼





20

▲ 15

6 ▼



Katajaharjun alue sijaitsee Lauttasaaren pohjoisosassa Koivusaaren itäpuolella. Yleiskaava 2002:ssa alue on merkitty kerrostalovaltaisiksi alueiksi asumista ja toimitiloja varten sekä virkistysalueeksi. Länsiväylä on Katajaharjun kohdalla merkitty noin 400 metrin matkalta maanlaiseksi pääliikenneverkon osaksi. Metron tai rautatien linjaus on merkitty maanlaisena Länsiväylän eteläpuolelle.

Katajaharjun alueen suunnittelun tavoitteena on tiivistää alueen kaupunkirakennetta ja liittää moottoritien jakama Katajaharjun pohjoisosa paremmin osaksi Lauttasaarta.

3.2.4 Maanomistus

Helsingin kaupunki omistaa suurimman osan alueesta. Lisäksi Koivusaaren pohjoisosassa on Nokia Oyj:n ja Rakennusosakeyhtiö Hartelan omistamaa maata. Länsiväylä on Tiehallinnon Uudenmaan tiepiirin hallinnassa. Länsiväylä tulee näillä näkymin säilymään yleisenä valtion hallinnassa olevana tiealueena. Maanomistus ei sido kilpailijaa.

Vesialue on pääosin Helsingin kaupungin omistuksessa, mutta Katajaharjun niemen edustalla on rantaan asti ulottuvia tontteja ja yksityistä vesialuetta.

3.2.5 Maaperä ja perustamisolosuhteet

Maanpinnan korkeus on alhainen ja lähes koko alue on alempana tasoa +3,0. Maaperä alueella on lähes luonnontilaista moreenimaata ja avokallioaluetta sekä täytemaata. Luonnontilaisimmat alueet sijoittuvat Länsiväylän pohjoispuolelle, noin 80 m leveänä kaistaleena Länsiväylän eteläpuolelle sekä entisen Leppäsaaren alueelle. Nämä alueet ovat rakennettavuuden kannalta hyviä.

Itä- ja länsirannat sekä aallonmurtajat ovat paksuja täytemaapenkereitä. Näiden välissä on 1–3 m paksuinen täytealue, jota on käytetty maankaatopaikkana ja myös rakennusjätteen kaatopaikkana. Täytemaa-aluetta ei ole rakennettu rakennuspohjaksi vaan kenttäalueeksi.

Saaren keskiosassa on jonkin verran kallioresursseja, jotka mahdollistavat esim. kalliokaivantoon rakennettavan pysäköintitilan tai ajoyhteyden metrotunneliin. Metroaseman sijoittaminen määrää vapaan kallioresurssin käyttökelpoisuuden.

3.2.6 Alueella sijaitsevat rakennukset

Saaren länsirannalla sijaitsee vuonna 1982 rakennettu NJK:n pursiseuran puujulkisivuinen rakennusryhmä kerho-, koulutus ja varastotiloineen.

Koivusaaren itärannassa on 1939 rakennettu vaalea tiilinen yksikerroksinen rakennus, joka on nykyisin veneilyliikkeiden ja liikuntaviraston käytössä. Kaupunginmuseon inventoinnissa siihen todetaan liittyvän merkittäviä paikallishistoriallisia arvoja.

Koivusaaren eteläkärjessä sijaitsee Koivusaaren pursiseuran käytössä oleva vuonna 1950 rakennettu puutalo.

NJK:n sataman pohjoispuolisen metsikön keskellä on asuttu puutalo pihapiireineen. Lisäksi saarella sijaitsee useita veneilyyn liittyviä pysyviä ja tilapäisiä versta- ja varastorakennuksia.

Länsiväylän pohjoispuolella sijaitsevalla osalla Koivusaarta on Nokia Oyj:n omistama vuonna 1963 rakennettu punatiilinen edustushuvila rantasaunoineen.

The area of Katajaharju is located in the northern part of Lauttasaari, to the east of Koivusaari. In the master plan 2002, the area has been designated as an area for residential and office premises dominated by blocks of flats and also as a recreational area. At the point where the Länsiväylä motorway passes Katajaharju, about 400 metres of the motorway have been designated as an underground part of the main communication network. An underground or a railway line has been marked south of the area covered by competition.

The objective of the planning of the Katajaharju area is to make the urban structure of the area more compact and to connect the part of Katajaharju north of the motorway more integrally with Lauttasaari.

3.2.4 Land ownership

The City of Helsinki owns most of the area. In addition, in the northern part of Koivusaari there is land which is owned by Nokia Corporation and the building company Rakennusosakeyhtiö Hartela. The Länsiväylä is controlled by the Uusimaa Road District, which is part of the Finnish Road Administration. As matters stand, the Länsiväylä will remain a public road area controlled by the government. The entrant is not bound by land ownership.

Most of the waters are owned by the City of Helsinki, but off the cape of Katajaharju there are properties which reach all the way to the shore. There are also private waters.

3.2.5 Soil and foundation conditions

The ground elevation is low-lying, and almost the whole area is lower than +3.0 metres. The soil in the area consists of moraine, which is almost at its natural state plus surface rock and earth filling. The areas closest to the natural state are located north of the Länsiväylä. Part of them are located in an approximately 80 metres broad belt south of the Länsiväylä and in the area of the former Leppäsaari Island. These areas are well-suited for building.

The east and west shores and jetties are thick earth-filling embankments. Between these there is a 1–3 metres thick area which has been used as a landfill. Construction waste has been dumped in the area too. The earth-filling area has not been intended as a foundation for buildings but as a field area.

In the central part of the island there are some rock resources, where it is possible to build, say, a parking garage in a rock trench or a driving connection to the tunnel of the underground railway line. The disposable rock resources depend on where the underground station will be located.

3.2.6 Existing buildings in the area

On the western shore of the island there is a group of buildings belonging to the yachting club NJK. They have a facade of wood and include club premises, training and storage facilities.

On the eastern shore of Koivusaari there is a light-coloured, one-storey house built in 1939. Today it is used by boating firms and the Helsinki City Sports Department. A survey conducted by the city museum showed that the house is of a considerable local historical value.

On the southern tip of Koivusaari there is a wooden house, which was built in 1950 and is being used by the Koivusaari Yachting Club.

Amidst woods, north of the NJK harbour, there is a residential wooden house and its grounds. In addition, there are several permanent and temporary workshop and storage buildings on the island.

In the part of Koivusaari which lies north of the Länsiväylä, there is Nokia Corporation's red-brick villa and seaside sauna, which were built in 1963.



22



9

Kilpailualueella Lauttasaaren puolella Sotkatien varressa on viisi yksityisessä omistuksessa olevaa asuintonttia, jotka säilytetään nykytilanteen mukaisena.

Suhtautuminen Koivusaaren nykyiseen rakennuskantaan on kilpailijan harkittavissa.

3.2.7 Liikenteen nykytilanne

Katuyhteydet Lauttasaaren ja Koivusaaren välillä ovat kapeahkojen tonttikatujen Sotkatien, Telkkäkujan ja Koivusaarentien kautta. Länsiväylältä Koivusaareen kuljetaan Katajajarjun liittymän kautta. Hanasaaren ja Koivusaaren välillä on Länsiväylän molemmilla puolilla kevyen liikenteen yhteys. Vaskilahden pohjukan Lauttasaaren puoleisessa päässä on kevyen liikenteen alikulkuyhteys.

3.3 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.

3.4 Suunnitteluohjeet

3.4.1 Yleistä

Koivusaaresta suunnitellaan tärkeä metrokaupunginosa, jolle tulee löytää vahva identiteetti. Koivusaaren tulee kuulua seudullisesti merkittävien toiminnallisten keskittymien verkostoon. Liikenteellisesti Koivusaaren sijainti on oivallinen uuden metrolinjan ja Länsiväylän varressa.

Koivusaari sijaitsee tärkeällä paikalla kaupungin rajalla saavuttaessa lännestä Helsinkiin. Sisääntuloväylä sivuaa Karhusaaren, Hanasaaren ja Koivusaaren kohdalla merta ja asettuu saaristomaiseman ja sisäselkien muodostaman maisematilan rajapintaan.

Veden läheisyys ja saaristomaisema on Koivusaaren ominaispiirre, joka tulee suunnittelussa ottaa huomioon mahdollisimman hyvin.

Kaupunkirakenteelle tulee muodostaa hallittu reuna avoimien maisematilojen suuntaan, erityisesti etelään ja länteen avoimen merimaiseman suuntaan ja itään Lauttasaaren suuntaan. Arvo- ja paikka- ja merellinen ympäristö antavat alueen suunnittelulle erityisen korkeat laatuvaatimukset.

Koivusaaresta suunnitellaan kaupunginosa, jonka käyttäjien liikuminen perustuu metron käyttöön. Kaupunkirakenne Koivusaassa tulee suunnitella niin, että ympäristö on jalankulkijan, metron käyttäjän ja pyöräilijän ympäristöä.

Suunnittelussa tulee ottaa huomioon kestävä rakentamisen periaatteet ja energiatehokkaat ratkaisut kaupunkirakenteen ja rakennusten suunnittelussa.

Suunnitelma tulee laatia niin, että se sijoittuu kokonaisuudessaan Helsingin puolelle.

3.4.2 Asuminen

Kilpailijan toivotaan löytävän Koivusaareen sopivia asumisen konsepteja. Asuinkortteleiden ja asuntojen suunnittelun lähtökohtana on alueen merellisyys ja veden läheisyys. Mahdollisimman monesta asunnosta pyritään luomaan merinäkyä.

In the area covered by the competition, on a road called Sotkatie in Lauttasaari there are five privately-owned properties which will be retained as they are.

The entrants may treat the existing buildings in Koivusaari as they please.

3.2.7 Current traffic situation

The street connections between Lauttasaari and Koivusaari pass via the narrowish residential streets Sotkatie, Telkkäkuja and Koivusaarentie. The connection from the Länsiväylä to Koivusaari goes via the interchange of Katajajarju. Between Hanasaari and Koivusaari, on both sides of the Länsiväylä, there is a connection for bicycle and pedestrian traffic. At the bottom of the bay of Vaskilahti, facing Lauttasaari, there is an underpass for bicycle and pedestrian traffic.

3.3 The objectives of the competition

One of the objectives of the competition is to make Koivusaari a characteristic residential and workplace area which is located near the Helsinki city centre, Keilaniemi, Otaniemi and Tapiola and characterised by fast public transport communications, maritime surroundings for business and pleasure and distinctive high-quality architecture. Another objective is to give Koivusaari a identity which is characterised by its fine views into the archipelago and its closeness to a major entry road.

3.4 Planning guidelines

3.4.1 General information

Koivusaari should be planned as district which is dominated by the underground railway line and which needs a strong identity. Koivusaari should be part of a network of centres of major functional importance for the region. In respect of traffic connections Koivusaari has an excellent location on the new underground railway line and the Länsiväylä motorway.

Koivusaari is located at an important entry spot on the western boundary of Helsinki. The entry road touches the sea in Karhusaari, Hanasaari and Koivusaari, in the interface of the archipelago landscape and the scenic space between the mainland and the islands.

The closeness to water and the archipelago landscape are characteristic features of Koivusaari which should be utilised in planning as well as possible.

A clear edge should be created for urban structure in order to separate it from the open scenic spaces, especially from the open seascape in the south and the west and from Lauttasaari in the east. The valuable location and the maritime surroundings set particularly high standards for the planning of the area.

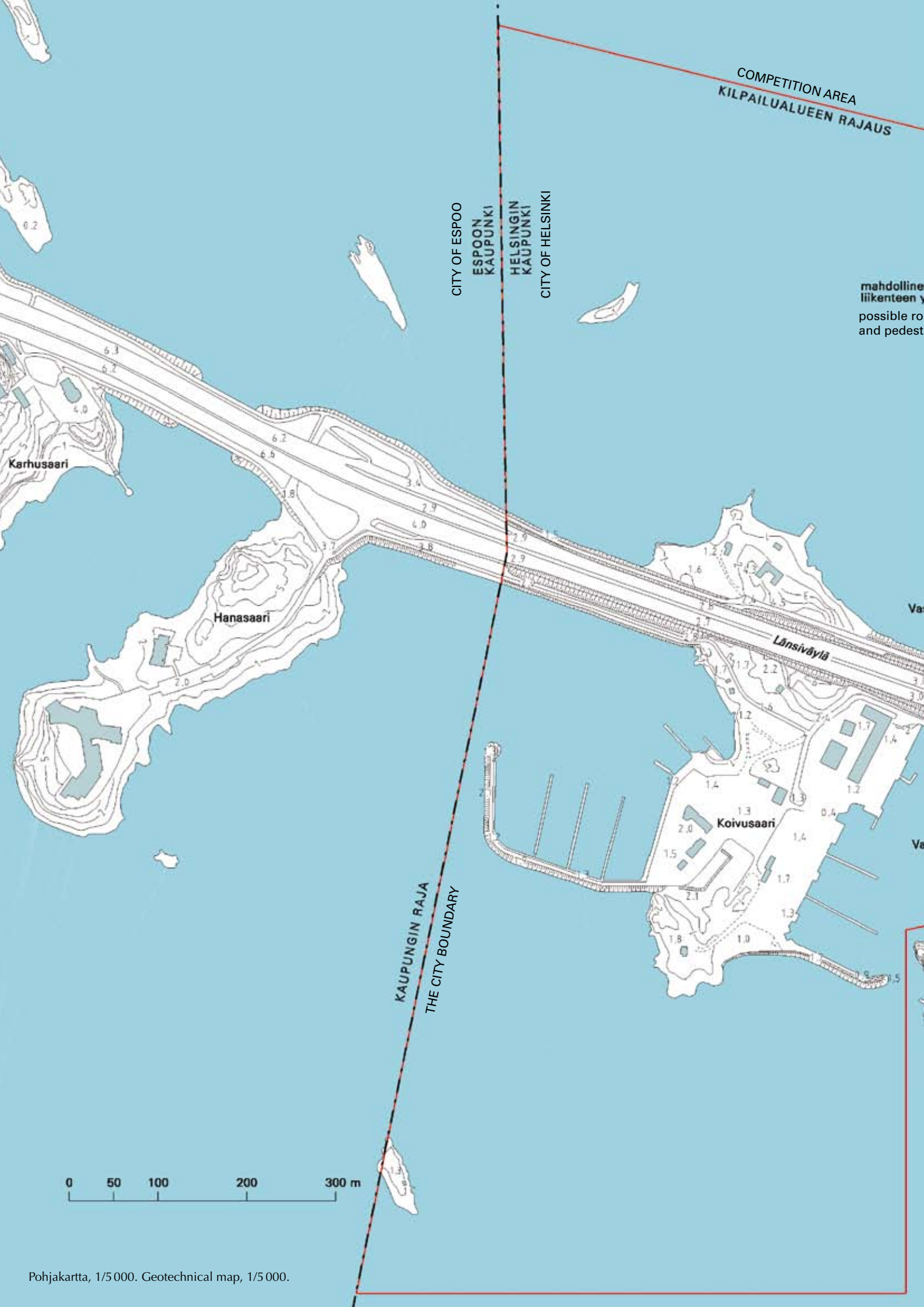
Koivusaari shall be planned as a district where traffic communications are based on the use of the underground. The urban structure of Koivusaari must be planned in such a way that it becomes predominantly an environment for pedestrians, underground users and cyclists.

The principles of sustainable building and energy efficient solutions must be followed in the planning of the urban structure and the buildings.

The plan must be drawn up so that all of it lies within the boundaries of Helsinki.

3.4.2 Housing

The entrants are expected to devise suitable housing concepts for Koivusaari. The starting point for the planning of the residential blocks and flats is the maritime atmosphere and the closeness to the sea. As many flats as possible should have a sea view.





n kevyen-
hteys
ute for bicycle
rian traffic

skilahdensalmi

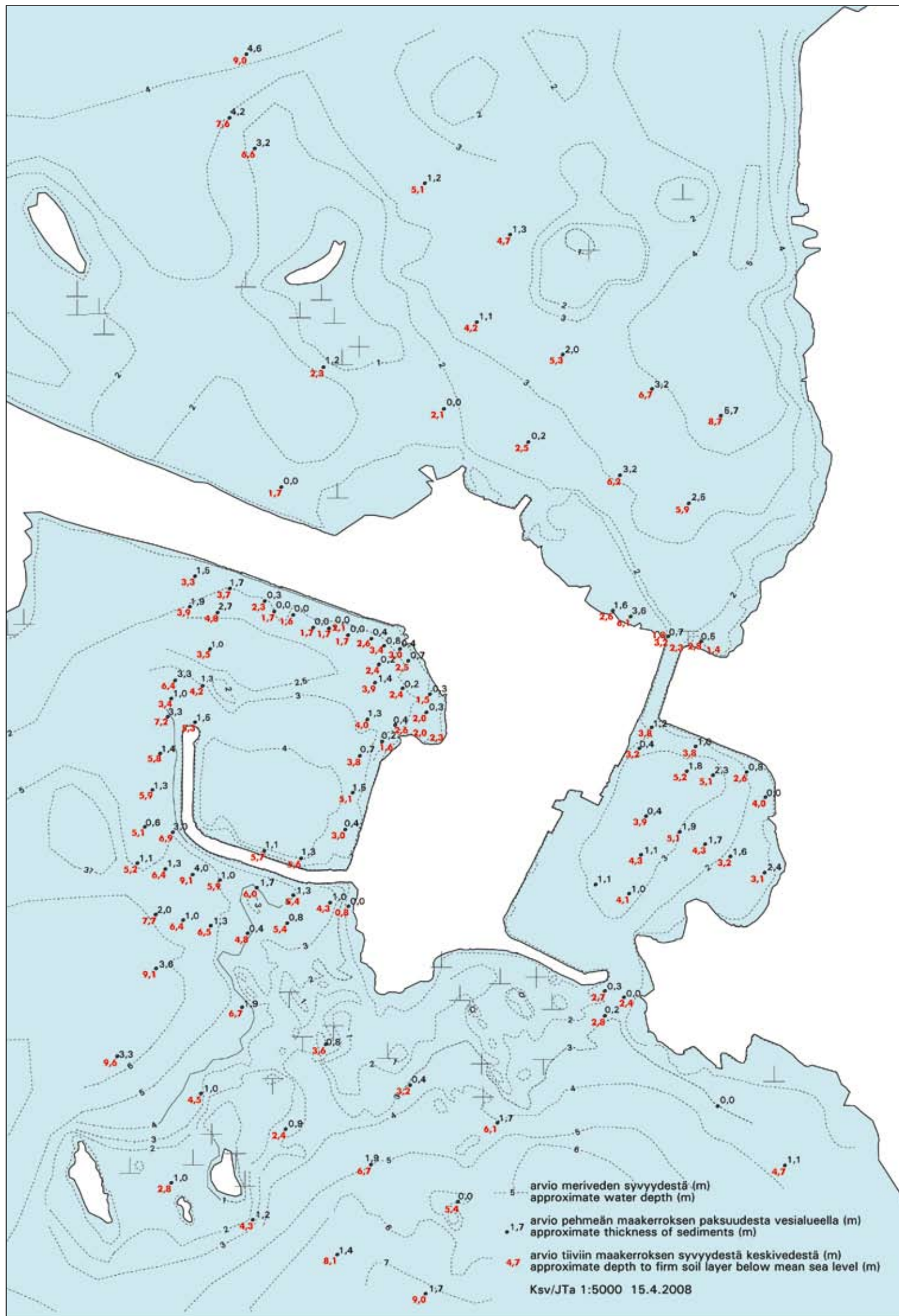
skilahti

Väskiniemi

Riihilahti

Lemislahti

yksityisomistuksessa olevat
tontit rakennuksineen säilytetään
private plots and buildings
will be retained



Monipuolisella asuntorakentamisella pyritään luomaan vaihtoehtoja myös monipuoliselle erityisasumiselle, kuten palveluasumiselle. Perinteisen omistusasumismallin rinnalla kehitellään joustavampia asumismuotoja ja erilaisia lyhytaikaisia asumisen ja työn yhdistäviä muotoja esimerkiksi tutkijanasuntoja tai studiohotelleja.

Asumisympäristön suunnittelussa pyritään tarjoamaan tiivis kilpailukykyinen kaupunkimainen vaihtoehto seudulle laajalle alueelle hajaantuneelle pientalorakentamiselle.

Koivusaareen suunnitellaan nykyisten vakiintuneiden rakennustyyppien (kerrostalo, rivitalo, pientalo) rajoja rikkovia rakennus- ja korttelityyppejä. Asuntojen liittymiseen ulkotiloihin maantasossa ja ylemmissä kerroksissa tulee kiinnittää erityistä huomiota. Alueella tutkitaan myös merellisen asumisen erityismuotoja, kuten kelluvia tai pilareiden varaan rakennettuja asuntoja.

Alueen tuulisuuden takia asuinkortteleiden piha-alueet suunnitellaan suojaisiksi.

3.4.3 Työpaikat

Tavoitteena on monipuolinen työpaikkarakenne, joka tarjoaa monen kokoisia toimitiloja.

Työpaikkarakentamisen sijoitetaan pääosin Länsiväylän varrelle niin, että se suojaa asuinkortteleita liikenteen haitoilta. Työtiloja suunnitellaan myös asutokortteleihin tai asuntoihin liittyen ja lomittuen, jotta mahdollistetaan monipuolinen toimintojen sekoittuminen

Alueelle luodaan edellytyksiä myös pienempien yritysten, esimerkiksi veneilyalan yritysten toiminnalle.

3.4.4 Palvelut

Koivusaareen suunnitellaan tilat kahdelle päiväkodille, joista toinen on korttelitalo, joka sisältää tilat ala-asteen kahdelle ensimmäiselle luokalle.

Koivusaareen suunnitellaan vähittäistavarakauppa ja luodaan edellytyksiä pienten kaupallisten lähipalveluiden syntymiselle. Kaupalliset palvelut pyritään suunnittelemaan niin, että ne sijoittuvat edullisesti metroaseman tuntumaan tai sille johtavien kulkureittien äärelle.

Alueelle suunnitellaan asukkaita ja työntekijöitä palvelevia liikuntatiloja ja -paikkoja.

Kilpailija voi tutkia myös esim. virkistykseen tai majoitustoimintaan liittyvien kaupallisten palveluiden sijoittamista Koivusaareen.

3.4.5 Virkistys

Suunnittelun lähtökohtana on Koivusaaren nykyisiä ja uusia ranta-alueita kiertävä julkinen kevyen liikenteen reitti siihen liittyvine rantatoimintoineen. Lisäksi suunnitelmassa tulee ottaa huomioon seudullisen Espoon eteläosia ja Lauttasaaren rantoja kiertävän viheryhteyden jatkuminen Koivusaaren kohdalla. Jalan- kulkijalle suunnitellaan mahdollisimman helppo pääsy rantaan. Koivusaaren ranta-alueille ideoidaan uusia virkistystoimintoja (esim. uimaranta, lintutorni, rantakahvila, uimala, melontakerho, kahvila, ravintola jne.)

3.4.6 Venesatamat

Vaskilahden satama-altaaseen sijoitetaan Koivusaaren pursiseuran ja Vaskilahden venekerhon n. 220 venepaikkaa.

Versatile housing should also provide alternatives for various forms of special residences, e.g. service flats. In addition to traditional owner-occupied flats, the purpose is to develop more flexible forms of residence as well as forms which combine short-term residence and work, e.g. researcher residences and studio hotels.

One of the purposes of the planning of the residential environment is to provide a compact urban alternative to the construction of one-family houses, which are scattered all over the region.

Also, buildings and housing blocks which cross the borders of the currently established types of buildings (block of flats, terraced house, one-family house) shall be planned in Koivusaari. Special attention should be paid to how flats are connected with outdoor space at the ground level and on upper floors. Also, special forms of maritime residences such as floating flats or flats built on pillars shall be studied in the area.

Because of the windiness of the area, the grounds of the residential blocks should be planned so that they provide shelter.

3.4.3 Workplaces

The objective is a versatile workplace structure with premises of many sizes.

The building of workplaces will mainly be located on the Länsiväylä motorway so that they shield the residential blocks from traffic. Working spaces will also be planned in connection and among residential blocks and flats in order to enable as wide a mix of activities as possible.

In addition, prerequisites for the operation of small-sized businesses, for example boating businesses, will be created in the area.

3.4.4 Services

Koivusaari shall have premises for two day-care centres, one of which will be a block in which there are premises for the two first forms of the primary school. 27

A retail shop shall be planned in Koivusaari and prerequisites shall be created for commercial neighbourhood services on a small scale. Commercial services should be planned so that they are located near the underground station or on routes leading to the station.

Rooms and places for physical exercise serving those who live and work in Koivusaari shall be planned in the area.

The entrant may also study how commercial recreation and hotel services could be placed in Koivusaari.

3.4.5 Recreation

The starting point for the planning is a bicycle and pedestrian route which will pass through the present and future shore areas of Koivusaari with adjoining shore activities. In the plan it must also be ensured that the regional green corridor along the shores of southern Espoo and Lauttasaari continues in Koivusaari. It should also be easy for pedestrians to go to the shore.

New recreational activities (e.g. a beach, a bird-watching tower, a beach café, an outdoor swimming pool, a canoeing club, a café, a restaurant etc.) shall be designed for the shore areas of Koivusaari.

3.4.6 Boat harbours

The Yachting Club of Koivusaari and the Boating Club of Vaskilahti will have about 220 boat places in the dock of Vaskilahti.

Also, a new harbour of about 200–250 boat places will be planned in Koivusaari for the NJK Yachting Club.



Syvyys- ja topografiakartta. Bathymetric and topographical map.

Koivusaareen suunnitellaan myös NJK:n pursiseuran käyttöön sopiva n. 200–250 venepaikan uusi satama.

Pienvenesatamat suunnitellaan paremmin tiivistyvään kaupunkirakenteeseen sopiviksi ja veneiden talvisäilytykseen pyritään löytämään uusia tilaa säästäviä urbaaniin kaupunkikuvaan sopivia ratkaisuja. Sataman yhteyteen tulee osoittaa tilat venekerhojen tarvitsemille kerho-, sosiaali- ja huoltotiloille sekä jätehuollon tiloille.

Venekerhojen satamat tulee suunnitella niin, että huoltoliikenne on mahdollista lähelle laituri-alueita. Yhden venepaikan leveys on n. 4 m. Pysäköinnin ohjeellisena mitoituksena voidaan käyttää 1 ap/ 5 venepaikkaa. Pysäköintipaikkoja voidaan osoittaa kadun varteen sataman läheisyyteen.

NJK:n käyttöön suunnitellaan sataman yhteyteen tilat n. 1000 m² laajuiselle kaksikerroksiselle kerhotilalle ja n. 900 m² laajuisille junioritoiminta-, varasto- ja huoltotiloille. Koivusaaren pursiseuraa varten suunnitellaan tilat n. 250 m² laajuisille kerhotiloille ja n. 650 m² laajuisille huolto- ja varastotiloille.

Vaskilahden venekerhon satama-alue säilytetään pääosin nykytilanteen mukaisena niin, että laitureille on kulku Lauttasaaresta. Satama-alueiden suunnittelussa tulee ottaa huomioon veneiden nosto- ja laskupaikat nostureineen ja laskuluiskineen.

Koivusaari on toiminut purjeverneilyn kilpailusatamana ja varsinkin junioritoiminta on Koivusaareissa ollut vilkasta. Kilpailutoiminnan jatkuminen Koivusaaren satamista käsin tulee olla tulevaisuudessakin mahdollista.

3.4.7 Julkinen tila

Koivusaaren tärkeimmät julkiset ulkotilat suunnitellaan rannoille ja metroaseman tuntumaan. Näiden alueiden julkisen tilan laatuun ja elämyksellisyyteen kiinnitetään suunnittelussa erityistä huomiota. Katutiloista suunnitellaan mittakaavaltaan inhimillisiä ja kiinnostavia kaupunkitiloja, jossa jalankulku ja kevyt liikenne on pääosassa.

3.4.8 Luonto

Koivusaaren eteläkärjessä on suojeltu rantaniitty. Uudenmaan Ympäristökeskus on 15.1.2001 määritellyt suojellun luontotyyppin rajat. Alue on kooltaan n. 0.1 hehtaaria. Saaren eteläkärjessä on niityn lisäksi säilynyt kallioista luonnonrantaa, täysikasvuista puustoa ja suuri siirtolohkare, joiden säilyttäminen on suunnittelun lähtökohta.

Suojelupäätöksen mukaan rantaniityn säilymisen kannalta on oleellista, että luonnonvoimat kuten aallokko, tuuli ja ahojäävät estävät niityn umpeenkasvun ja ruovikoitumisen.

Vaskiniemen luonnonmukainen rantaviiva Lauttasaaren puolelta säilytetään osana Lauttasaaren rantoja kiertävää rantapuistoa.

Porstan luoto Koivusaaren pohjoispuolella ja Nurmiluoto lähiluotoineen Koivusaaren eteläpuolella ovat lintujen pesimäluotoja. Lisäksi Koivusaari on Lauttasaaren eteläosan ranta-alueiden tavoin lepakkojen esiintymisalueita. Koivusaarta ympäröivällä matalalla vesialueella on kalojen kutupaikkoja. Alueet eivät ole suojeltuja.

3.4.9 Liikennejärjestelyt ja pysäköinti

Koivusaareen suunnitellaan maanalainen metroasema. Metroasema suunnitellaan niin, että se palvelee mahdollisimman

Marinas should be planned so that they become more suitable for the compact urban structure, and new and space-saving solutions which fit the urban townscape should be found for the winter storage of boats. In the harbour, premises should be designated for the boat club's club premises, staff, maintenance and waste disposal facilities.

The harbours of the boat clubs should be planned in such a way that maintenance traffic is possible as close to the pier area as possible. The breadth of one boat place is approx. 4 metres. The guideline value for car-park space is one parking place per 5 boat places. Parking places can be located on streets near the harbour.

Premises of a two-storeyed club house of about 1000 square metres plus about 900 square metres for junior activity, storage and maintenance will be planned for NJK. For the Yachting Club of Koivusaari will be planned premises of about 250 square metres plus about 650 square metres for maintenance and storage premises.

The harbour area of the Boating Club of Vaskilahti will be retained more or less as it is, so that the piers can be accessed from Lauttasaari.

In the planning of the harbour areas the entrant should consider the launching and hauling places of boats including cranes and launching ramps.

Koivusaari has been a yachting competition harbour and junior activity in particular has been lively in Koivusaari. Competition activities must be possible in the harbours of Koivusaari in the future too.

3.4.7 Public space

The most important public outdoor spaces in Koivusaari will be planned on the shores and near the underground railway station. In planning, special attention should be paid to the quality and experiential nature of these areas. The street spaces should be in a human scale and they should constitute an interesting urban space where pedestrians and bicycle traffic have the leading role.

3.4.8 Nature

On the southern tip of Koivusaari there is a protected flood meadow. 15 January 2001 the Uusimaa Regional Environment Centre defined the boundaries of the protected natural habitat. The size of the area is about 0.1 hectares. On the southern tip there are – in addition to the meadow – a stretch of untouched rocky shore, full-grown trees and a large erratic boulder. All of these should be preserved.

According to the protection decision, it is essential for the preservation of the flood meadow that the forces of nature, e.g. the waves, the wind and the packed ice, prevent the meadow from being overgrown and covered with reed.

The natural shoreline of Vaskiniemi in Lauttasaari should be retained as part of the shoreline park which encircles Lauttasaari.

The islet of Porsta north of Koivusaari and the islet of Nurmiluoto and its adjacent islets south of Koivusaari are bird-nesting islets. Koivusaari is also – as are the southern shore areas of Lauttasaari – a habitat of bats. In the shallow waters around Koivusaari there are spawning-beds of fish. The areas are not protected.

3.4.9 Traffic arrangements and parking

An underground railway station shall be planned in Koivusaari. The station should be planned in such a way that it serves efficiently both those who live and work in Koivusaari and the old and new inhabitants of the area of Katajaharju. The location and entrances of the platform area of the



▲ 14

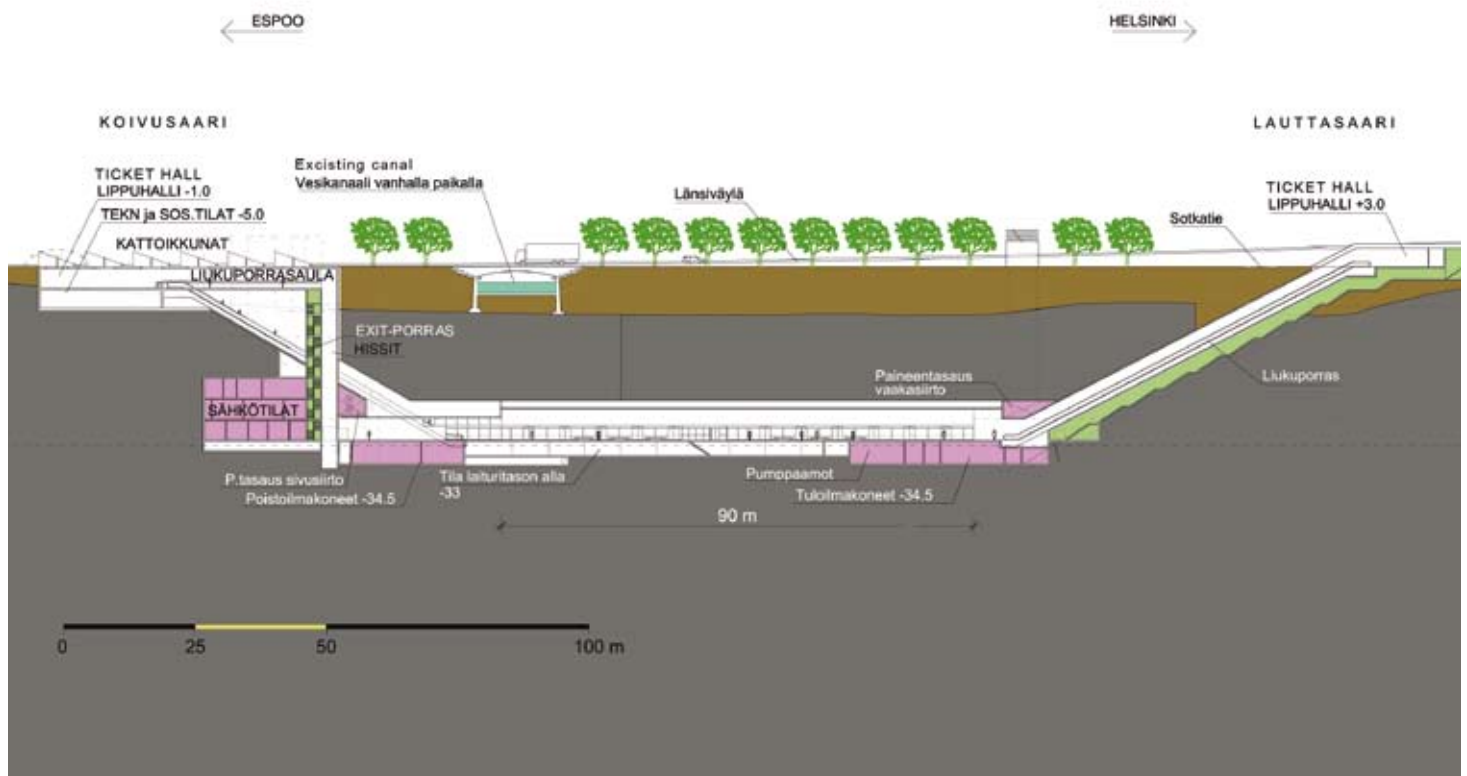




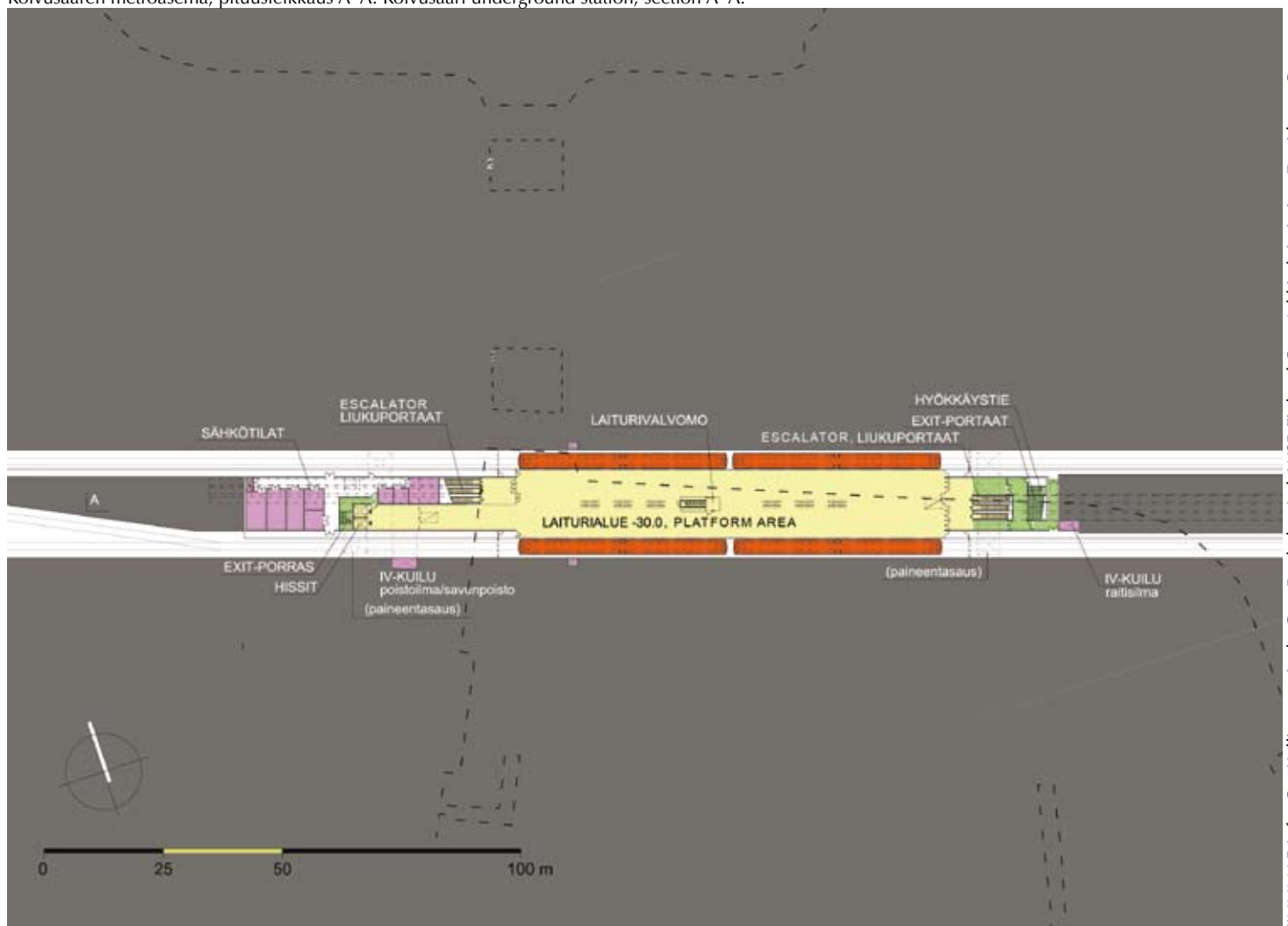
5 ▼



31



Koivusaaren metroasema, pituusleikkaus A-A. Koivusaari underground station, section A-A.



Koivusaaren metroasema, pohjapiirustus, laituritaso -30 m. Koivusaari underground station, plan, platform level -30 m.

tehokkaasti sekä Koivusaareessa asuvia ja työskenteleviä, että Katajaharjun alueen vanhoja ja uusia asukkaita. Metroaseman laiturialueen sijainti ja sisäänkäynnit on esitetty liitemateriaalissa ja ovat suunnittelun lähtökohtana.

Alueella tutkitaan ensisijaisesti keskitettyjä kannenalaisia asukas- ja työpaikkapysäköintipaikkoja. Asionti- ja vieraspysäköinti toteutetaan pääasiassa kadunvarsipysäköintinä. Autopaikkojen mitoitusperiaatteena käytetään:

- 1 ap / 100 km² /asunnot
- 1 ap /120 k-m² /toimistot
- 1ap / 300 k-m² /päiväkodit
- 1ap / 100 k-m² /muut palvelut

Työpaikka- ja asukaspysäköintiä voidaan suunnitella osittain vuorottaispysäköintinä. Koivusaaren metroasema ei ole liittynyt pysäköintiasema, koska se sijaitsee lähellä kaupungin keskustaa.

Maanalaisten pysäköintilaitosten suunnittelussa tulee ottaa huomioon laitosten toteuttamiskelpoisuus ja pyrkiä keskittämään pysäköintiä niille alueille, jossa maanpinnan korkeusasemia joudutaan joka tapauksessa muokkaamaan.

Metron rakentamista palvelevan työtunnelin suuaukko sijoittuu Koivusaareen. Ajoreitti tunnelitasolle pyritään säilyttämään myös jatkossa. Liiteasiakirjoissa esitetty tunnelin suuaukon paikka ei ole kilpailijaa sitova, mutta tunnelia tai sen osaa tulee voida tulevaisuudessa hyödyntää huolto- ja pelastuskäytössä.

Koivusaareen suunnitellaan uusi eritasoliittymä Länsiväylälle korvaamaan Katajaharjun nykyinen liittymä. Lauttasaaren ja Koivusaaren välille suunnitellaan uusi rinnakkaiskatu Länsiväylän varteen. Piirustus liittymävaihtoehdoista ja kadusta on kilpailun liitemateriaalina. Länsiväylän nykyistä tasausta ei ole Koivusaareissa mahdollista merkittävästi muuttaa.

Länsiväylän jakaman saaren puolet pyritään yhdistämään nykyistä paremmin toisiinsa. Kilpailuehdotuksissa tulee löytää ratkaisuja Länsiväylän aiheuttamiin melu ja saasteongelmiin sekä estevaikutukseen.

Kevyen liikenteen reitit kytketään osaksi Lauttasaaren rantoja kiertävää reitistöä ja edelleen Espoon suuntaan Hanasaareen. Suorat kevyen liikenteen reitit Espoosta Lauttasaaren kautta Helsingin keskustaan suunnitellaan nykyistä sujuvimmiksi työmatkapyöräilyn helpottamiseksi.

3.4.10 Yhdyskuntateknikka, rakennustekniikka ja rakentamisen energiatalous

Alueelle rakennetaan uusi kunnallistekniikka Helsingin suunnasta.

Koivusaaren rakentamisen lähtökohtana on seudullisen liikku- mistarpeen ja liikenteen energiankulutuksen minimoiminen. Kilpailijoiden odotetaan ratkaisevan korttelirakenteen ja rakennustyyppien suunnittelun siten, että rakennusmaan ja materiaalien käyttö on tehokasta. Rakennustyyppien tulee edustaa nykyaikaista energiatehokasta rakentamista, joka myös kestää Koivusaaren ankarat ilmasto-olosuhteet. Myös näitä tavoitteita tukevia rakennus- ja energiateknisiä ratkaisuja voidaan esittää, kuten esim. meriveden tai auringon säteilyn lämpösisällön hyödyntämistä eri tavoin.

underground station are presented in the supplementary material and constitute the starting point for planning.

In the area, the focus will be on centralised residential and workplace parking under-deck. Business and guest parking will be mainly kerbside parking. The guidelines for parking are as follows:

- 1 parking place / 100 floor square metres/residential flats
- 1 parking place / 120 floor square metres/offices
- 1 parking place / 300 floor square metres/day-care centres
- 1 parking place / 100 floor square metres/other services

Workplace and residential parking can be planned partly as multiple-purpose parking. Being close to the city centre the Koivusaari underground station is not a feeder parking station.

In the planning of underground parking garages, the entrant should consider the feasibility of the garages and try to concentrate parking spaces on areas in which the altitude of the ground level must altered in any case.

The end of a working tunnel serving the construction of the underground railway will be in Koivusaari. One purpose is that the route to the tunnel level could be there also in the future. The place for the end of the tunnel presented in the supplements does not bind the entrant, but after the completion of the railway line, the tunnel will probably be used by maintenance and emergency vehicles.

A new interchange of the Länsiväylä motorway will be planned in Koivusaari to replace the current interchange of Katajaharju. A new parallel street along the Länsiväylä will be built between Lauttasaari and Koivusaari. A drawing of the interchange alternatives and the street is provided as supplementary material. It is not possible to alter the current level of the Länsiväylä in Koivusaari to any significant extent.

The two parts of the island, which is cut in two by the Länsiväylä, shall be connected with each other better than today. The entries should propose solutions to the noise and pollution problems caused by the Länsiväylä plus its barrier effect.

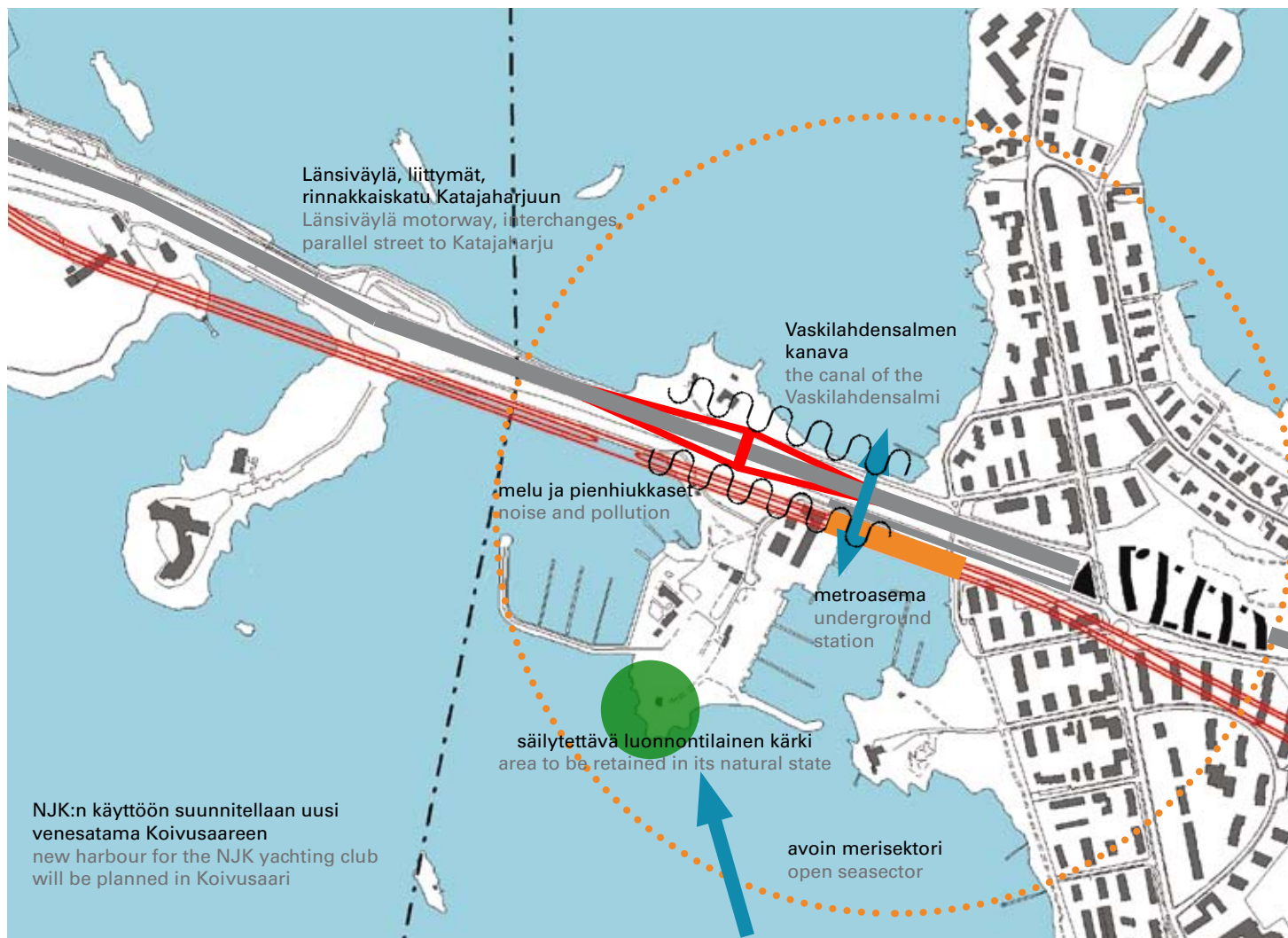
The bicycle and pedestrian routes will be made an integral part of the route network along the shores of Lauttasaari. There will also be a connection with Espoo via Hanasaari. The direct bicycle and pedestrian routes from Espoo via Hanasaari to Helsinki will be improved in order to facilitate workplace cycling.

3.4.10 Municipal engineering, construction engineering and the energy economy of building

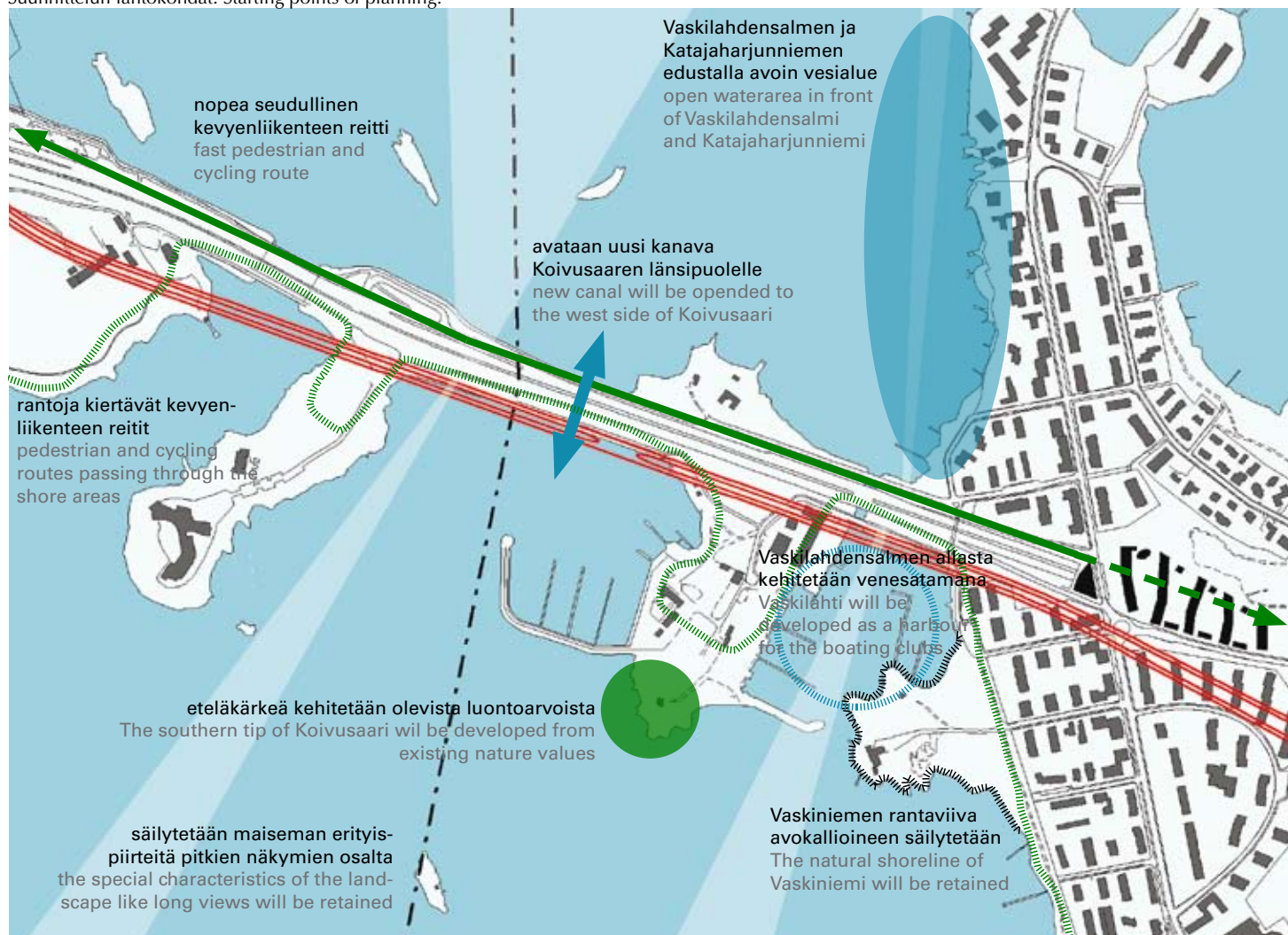
New public utility services will be built in the area from the direction of Helsinki.

The starting point for the building in Koivusaari is to minimize the need for regional traffic and the consumption of energy. The organiser wishes that the entrants solve the planning of house-block structure and types of building so that building land and materials are used efficiently. The types of buildings must represent modern energy-efficient construction and also endure in the harsh climate conditions of Koivusaari. It is also possible to present construction and energy engineering solutions which support these objectives, e.g. various ways of utilising the thermal capacity of sea water or sunlight.

In a maritime and windy environment the urban structure should be planned so that it endures the harsh climate conditions. Special attention must be paid to the choice of durable cladding materials.



Suunnittelun lähtökohdat. Starting points of planning.



Suunnittelun tavoitteet. objectives of planning.

Merellisessä ja tuulisessa ympäristössä kaupunkirakenne tulee suunnitella ankaria sääolosuhteita kestäviksi. Julkisivumateriaalien valintaan tulee kiinnittää erityistä huomiota kestävyysnäkökulmasta.

3.4.11 Täytöt

Lähtökohtana on se, että vesialuetta saaren ympäristössä voidaan täyttää. Merialueelle sijoittuvat maatäytöt suunnitellaan ja rakennetaan niin, että ne eivät aiheuta veden laadun pysyvää huononemista ympäröivällä vesialueella. Koivusaaren nykyistä maanpintaa korotetaan osittain maatäytöin niin, että sen korkeusasemat ovat riittävät rakentamiselle (rakennuksen pohjakerroksen alin korkeusasema on + 4,0). Virtausten kannalta tärkeimpiä alueita ovat Karhusalmen ja Laukkaniemensalmen välinen syvämpi merialue sekä Koivusaaren eteläkärjen merenrantaniityn edusta. Umpiperäisissä vesialtaissa veden vaihtuvuus on hidasta.

Veden virtausaukko Vaskilahden pohjukassa säilytetään ja lisäksi suunnitellaan uusi virtausaukko Länsiväylän alitse Koivusaaren länsipuolelle.

3.4.12 Mitoitustavoitteet

Koivusaarta suunnitellaan n.3500–4500 asukkaan (40 k-m²/asukas) alueena. Lisäksi Koivusaareen suunnitellaan n.1500–2500 työpaikkaa (30 k-m²/työntekijä).

3.5 Kilpailuehdotusten arvosteluperusteet

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

Lisäksi kiinnitetään 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

3.4.11 Fillings

The starting point is that the waters around the island can be filled. Earth fillings in the waters should be planned and built so that they do not lead to a permanent deterioration of water quality in the surrounding waters. The current ground level of Koivusaari will be partly raised with earth fillings so that the levels will be sufficient for building (the lowest level for the ground floor of a building is + 4.0). The most important areas considering flows are the deeper sea area between Karhusalmi and Laukkaniemensalmi and the front of the flood meadow on the southern tip of Koivusaari. The water is changed slowly in blind reservoirs.

The culvert at the bottom of the Vaskilahti Bay will be retained; in addition, a new culvert will be built under the Länsiväylä, to the west of Koivusaari.

3.4.12 Guideline figures

Koivusaari will be planned as an area for about 3500–4500 inhabitants (40 floor square metres / inhabitant). In addition, about 1500–2500 workplaces are planned for Koivusaari (30 floor square metres/employee).

3.5 Evaluation criteria for competition entries

The overall solution and its potential and suitability for the townscape and the environment will be considered more important than the faultlessness of partial solutions or details. In accordance with the character of an ideas competition, innovativeness and richness of ideas will be emphasised in the evaluation of the entries.

In addition, the evaluation will focus on the following issues:

- how naturally the solutions are connected with the urban structure of Helsinki and the metropolitan region
- the overall solution in respect of townscape and architecture
- the creation of a positive identity for the new district
- consideration of the landscape and the environment
- energy economy and sustainable urban building plus related innovations
- development potential of the solution
- feasibility and economy







▲ 3





11 ▼



39



▲ 10

12 ▼



40

4. EHDOTUSTEN LAADINTAOHJEET

4. GUIDELINES FOR THE ENTRIES

4.1 Vaaditut asiakirjat

Piirustusten koko on A1 (840 x 594 mm, pystysuoraan). Piirustukset on kiinnitettävä jäykille alustoille. Plansseja saa olla enintään 5 kpl/kilpailuehdotus. Tämän lisäksi on toimitettava piirustuksista pienennetty A3-kokoinen suora piirustussarja. Piirustusten tulee olla julkaisukelpoisia ja käsittelyn kestäviä.

Ehdotukseen on liitettävä CD-levy jolla on erillisinä PDF-tiedostoina A3-koossa pienennökset piirustusalustoista (300 dpi) ja selostus erillisenä tiedostona. Kaikista tiedostoista on poistettava tekijän henkilöllisyyteen liittyvät tunnisteet. Järjestäjä varmistaa tunnisteiden poiston ennen tiedostojen käyttöä.

1. Kaupunkirakennekuva 1:10 000

Kuva tehdään annetulle karttapohjalle annetulla rajauksella niin, että rakennusmassat esitetään mustina. Koivusaari esitetään osana laajempaa kaupunkirakennetta.

2. Asemapiirros 1:2 000

Havainnekuva (illustraatio) annetulle pohjakartalle piirrettynä. Kuvasta tulee käydä ilmi rakennukset, piha-alueet, kadut, puistot, satamat korkeusasemineen.

Rakennusmassat tulee esittää varjostettuina (varjostukset eivät saa vaikeuttaa luettavuutta), valon tulosuunta lounaasta 45°. Piirroksessa esitetään rakennusten kerrosluvut, kerrosalat ja käyttötarkoitus.

3. Metrokorttelit 1:1 000

Asemapiirroksella havainnollistetaan metroaseman ympäristöä ja Koivusaaren keskeisiä kortteleita. Kuvasta tulee käydä ilmi julkisten alueiden, palvelujen ja liikennejärjestelyiden pääperiaatteet.

Osa-alueen asemapiirroksella havainnollistetaan metroaseman ympäristöä ja Koivusaaren keskeisiä kortteleita sekä suhdetta Länsiväylään, erityisesti Länsiväylän pohjoispuolisen osan liittymistä Koivusaaren metroaseman sisäänkäynteihin.

4. Alueleikkaukset ja -julkisivut 1:1 000

Ratkaisun arvioinnin kannalta tarpeellinen määrä alueleikkauksia, joista käy ilmi rakennusten hahmot, maanpinnan leikkaukset ja tasaukset, korkeusasemat sekä liittyminen ympäristöön. Leikkausten paikat esitetään asemapiirroksessa. Alueleikkauksilla ja -julkisivuilla havainnollistetaan ehdotuksen kaupunkijulkisivun luonnetta mereltä ja Lauttasaaren suunnasta katsottuna.

5. Havainnekuvia

Aksonometrisia ja/tai perspektiivikuvia (vähintään 2 kpl), jotka havainnollistavat ehdotuksen keskeisiä ideoita, suunniteltua

4.1 Documents required

The size of the drawings is A1 (840 x 594 mm, vertical). The drawings must be fixed onto stiff bases. The maximum number of prints is 5 per entry. In addition, the entrant must submit a direct series of the drawings reduced to size A3. The drawings must be publishable and able to withstand handling.

The entry must be accompanied by a CD containing reductions (to size A3) of A1-sized board drawings, saved as separate PDF files (300 dpi), plus a summary as a separate file. All features that might indicate the identity of the author must be removed from the files. The competition organiser will check that identification data has been removed before the files are used.

1. Map of the urban structure 1:10 000

The map shall be made on a provided map base within the given outline so that building masses are shown in black. Koivusaari should be presented as part of a more extensive urban structure.

2. Site plan 1:2 000

Illustration drawn on the base map provided by the organiser. The illustration must show buildings, grounds, streets, parks, harbours and their altitudes.

The building masses must be presented in shading (shadings must not interfere with legibility), direction of incidence of light: from the southwest 45°. The drawing must show the number of storeys, the floor areas and the uses of buildings

3. Underground railway blocks 1:1 000

A site plan should illustrate the surroundings of the underground railway station and the central blocks of Koivusaari. The illustration must show the main principles of the public spaces, services and traffic arrangements.

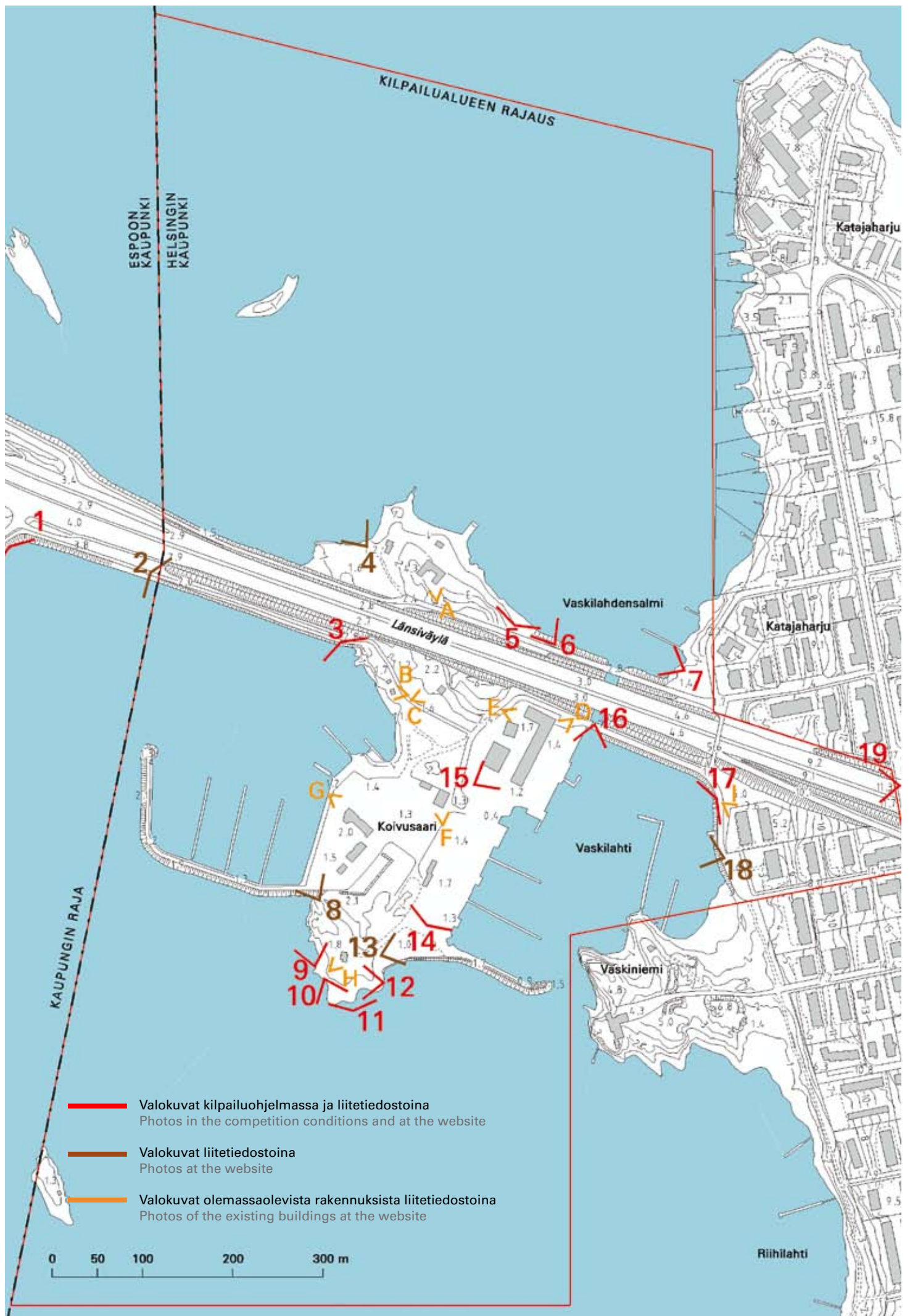
A site plan of a sub-area should illustrate the surroundings of the underground railway station and the central blocks of Koivusaari and the relation to the Länsiväylä motorway, in particular the connection of the northern part of the Länsiväylä with the entrances of the underground railway station of Koivusaari.

4. Sections and facades 1:1 000

A sufficient number of sections for evaluation purposes showing the shapes of buildings, cuts and levellings of the ground, altitudes and connection with the surroundings. The places of the sections should be shown in the site plan. The sections and facades illustrate the character of the city facade seen from the sea and from Lauttasaari.

5. Illustrations

(At least 2) axonometric and/or perspective drawings which illustrate the



Valokuvauspaisteet. Photo locations.

kaupunkiympäristöä sekä rakentamisen suhdetta ympäristöön. Yksi havainnekuva esitetään ilmakuvaupotuksena annetun viistokuvan pohjalle (viistokuva idästä, iitetiedosto 4_1.jpg ja kilpailuohjelman sivut 2–3).

6. Liikenne- ja pysäköintikaavio 1:4 000

Kaaviossa tulee esittää pysäköintilaitosten ja muiden pysäköintialueiden sijainnit, pysäköintitasojen määrä ja korkeusasemat sekä autopaikkamäärät. Lisäksi tulee esittää kaaviona katuverkko ja kevyen liikenteen verkko ja niiden liittyminen Lauttasaareen, Espooseen ja Länsiväylälle.

7. Selostus kilpailuehdotuksen sisällöstä

A4-kokoinen selostus ratkaisun pääperiaatteista, tavoitteista ja rakentamisen kokonaislaajuudesta (k-m²) toiminnoittain eriteltynä (asuminen, työpaikat, liiketilat, palvelut), maa-alan laajuudesta sekä asukas- ja työpaikkamääristä.

Selostuksessa tulee käydä esille Koivusaaren rooli osana laajempaa kaupunkirakennetta sekä ehdotuksen elinkaari, energia, kestävän yhdyskuntarakenteen ratkaisujen pääperiaatteet. Selostus toimitetaan sekä erillisenä, että kilpailuplanssiin kiinnitettynä tai osana taittoa.

8. Muu havainnollistava materiaali

Lisäksi kilpailijan saa esittää muuta ideoitua havainnollistavaa materiaalia, kuten kaavioita, diagrammeja ja vinjettikuvia sallitun planssien enimmäismäärän (5 kpl) puitteissa. Materiaalilla toivotaan kuvattavan esimerkiksi rakentamisen vaihteellisuutta, kestävän rakentamisen periaatteita, Koivusaaren roolia osana seutua ja asumisen ideoita.

9. Pienoismalli 1:2 000.

Kilpailun järjestäjä teettää valkoisen ympäristömallin, johon kilpailijan pienoismalli upotetaan sitä arvosteltaessa. Vesialueet on esitetty mustana ja pleksipintaisena ja korkeuskäyrät metrin välein. Pienoismalli tehdään valkoisena massamallina, jonka tarkoitus on havainnollistaa ehdotuksen kaupunkikuvallisia ja tilallisia pääideoita, ei niinkään ehdotuksen yksityiskohtia.

Pienoismallin rajaus ja pohjalevyn paksuus on esitetty kilpailuohjelman liitteissä. Järjestäjän teettämä ympäristömalli on kilpailijan nähtävissä lokakuun alusta lähtien kaupunkisuunnitteluviraston näyttelytila Laiturissa, osoitteessa Narinkka 2, vanha linja-autoasema.

4.2 Kilpailusalaisuus

Kilpailuehdotusten on oltava nimettömiä, joten kilpailuehdotuksen jokainen asiakirja on varustettava nimimerkillä.

central ideas of the entry, the planned urban environment and the relation of built space to the environment. One of the illustrations should be presented as an aerial illustration inserted in a oblique view from east. (Supplement L4_1.jpg and pages 2–3 on this competition program).

6. Traffic and parking map 1:4 000

The map must show the locations of parking garages and other car parks, the number and altitude of parking levels and the number of parking places. In addition, the entrants should present a map of the street network and the bicycle and pedestrian traffic network and their connections with Lauttasaari, Espoo and the Länsiväylä.

7. Summary of the entry

An A4-sized summary of the main principles, objectives and overall size of the space to be built (floor square metres) specified according to function (residences, workplaces, business premises, services), the size of the land area and the number of inhabitants and workplaces

The summary should describe the role of Koivusaari as part of a more comprehensive urban structure and present the entry's life cycle and energy and the main principles of the solutions which provide a sustainable community structure. The summary must be submitted both separately and attached to the competition print or as part of the layout.

8. Other illustrative material

In addition, the entrant may present other material which illustrates his or her ideas, such as charts, diagrams and vignettes within the maximum number (5) of prints. The organiser wishes that the material should describe the stages of building, the principles of sustainable building, the role of Koivusaari in the region and explore residential ideas.

9. Scale model 1:2 000.

The competition organiser will commission a white environmental model in which the entrant's scale model will be embedded during the evaluation. Waters are shown in black with a plexiglass surface; the contour interval is one metre. The scale model will be a white mass model. Its purpose is to illustrate the entry's main townscape-related and spatial ideas rather than its details.

The limits of the scale model and the thickness of the bottom plate have been specified in the supplements. The entrant may acquaint him or herself with environmental model commissioned by the organiser in the City Planning Departments exhibiton room Laituri, Narinkka 2, old bus station, from the beginning of October.

4.2 Competition secrecy

The competition entries must be anonymous; consequently every document of the entry must be marked with a pseudonym.

The competition entry must be accompanied by a closed, non-transparent



Ortokuva. Ortographic photo. © Kaupunkimittausosasto, Helsinki

Kilpailuehdotuksen mukana on lähetettävä suljettu nimimerkillä varustettu läpinäkymätön kirjekuori, jonka päällä on merkintä "nimikuori" ja sisällä on ehdotuksen nimimerkki ja tekijöiden nimi, osoite ja puhelinnumero. Lisäksi on ilmoitettava kenellä on kilpailuehdotukseen mahdollinen tekijänoikeus ja ketkä ovat avustajia.

Kilpailuehdotuksissa olevat merkinnät, joista ilmenee suoraan tai välillisesti kilpailuehdotuksen tekijä, ovat kiellettyjä. Mikäli kilpailusalaisuus on tahallisesti vaarannettu, voidaan kilpailuehdotus hylätä.

Kilpailun päätyttyä palkitsemattomat ja lunastamattomat ehdotukset ovat noudettavissa kilpailun järjestäjältä kuukauden ajan tuloksen julkistamisesta.

4.3 Kilpailuehdotusten sisäänjätto

Kilpailuaika päättyy maanantaina 10.11.2008. Kilpailuehdotus on varustettava merkinnällä "Koivusaaren ideakilpailu" ja se tulee joko jättää 10.11.2008 klo 15.00 mennessä osoitteeseen:

Kaupunkisuunnitteluviraston kirjaamo
Kansakoulukatu 3
Helsinki

tai kilpailijan vastuulla jättää postin tai vastaavan kuljetuslaitoksen kuljetettavaksi kotiinkuljetuksena viimeistään 10.11.2008 osoitteella:

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto/ kirjaamo
PL 2100
00099 Helsingin kaupunki

Postileiman päiväyksen tulee olla viimeistään 10.11.2008, mikä kilpailijan on voitava todistaa.

Postin tai vastaavan kuljetuslaitoksen kuljetettavaksi jätetyn kilpailuehdotuksen on oltava perillä viimeistään 17.11.2008, jonka jälkeen saapuneet kilpailuehdotukset hylätään.

Pienoismalli toimitetaan kuljetuksen kestävään laatikkoon pakattuna 21.11.2008 klo 15.00 mennessä samaan osoitteeseen. Postin tai vastaavan kuljetuslaitoksen kuljetettavaksi jätetyn pienoismallin on oltava perillä viimeistään 21.11.2008 klo 15.00.

Lähetyksen päällä tulee olla merkintä: "Koivusaaren ideakilpailu"

The text "nimikuori" must be written on the outside of the envelope. The envelope must contain the pseudonym for the entry plus the authors' name, address and telephone number. In addition, information must be given on the persons holding the possible copyright to the entry, and the persons who have acted as assistants.

Any such markings in the entries which directly or indirectly indicate the author of the entry are forbidden. If competition secrecy has deliberately been jeopardised, the entry can be disqualified.

After the competition, entries which have not been awarded a prize or purchased can be collected from the competition organiser during a period of one month from the end of the competition.

4.3 Submission of entries

The competition ends on Monday, 10 November 2008. The entry must be marked "Koivusaari Ideas Competition" and handed in by 10 November 2008 at 3 PM to the address:

Kaupunkisuunnitteluviraston kirjaamo
Kansakoulukatu 3
Helsinki

or – at the entrant's risk delivered via the postal services (or some other delivery service) no later than 10 November 2008. The address for entries is as follows:

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto/ kirjaamo
PL 2100
00099 Helsingin kaupunki
FINLAND

The date of the postmark must not be later than 10 November 2008, which the entrant must be able to prove.

Entries delivered via the postal services (or some other delivery service) must arrive no later than 17 November 2008. Entries which arrive later will be disqualified.

The scale model must be delivered in a transport-proof box no later than 21 November 2008 at 3PM to the same address. A scale model delivered via the postal services (or some other delivery service) must arrive no later than 21 November 2008 at 3 PM.

The envelope should be marked: "Koivusaari Ideas Competition"







Helsingin kaupunki Kaupunkisuunnitteluvirasto

© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2008

Tekijät: Selina Anttinen, Valtteri Heinonen, Jouni Korhonen, Mikko Reinikainen, Kaisa Rodriguez, Tero Santaoja, Anna-Maija Sohn, Jukka Tarkkala, Juha-Pekka Turunen

Graafinen suunnittelu ja taitto: Valtteri Heinonen

Pohjakartta: © Kaupunkimittausosasto, Helsinki § 009 / 2008

Paino: Editä Prima Oy 2008

ISBN 978-952-223-200-7 (nid.)

ISBN 978-952-223-201-4 (PDF)

