

OULUN ASEMAKESKUKSEN ARKKITEHTUURIKILPAILU

16.6.-30.9.2016



ARVOSTELUPÖYTÄKIRJA 15.12.2016

Oulun kaupunki Liikennevirasto Senaatti-kiinteistöt VR-Yhtymä Oy SAFA



OULUN ASEMAKESKUKSEN ARKKITEHTUURIKILPAILUN ARVOSTELUPÖYTÄKIRJA

Sisältö

1	KILPAILUN YLEISTIEDOT	4
1.1	Kilpailun tausta ja lähtökohdat	4
1.2	Kilpailun järjestäjä, luonne ja tarkoitus	4
1.3	Kilpailussa käytetyt säännöt	4
1.4	Kilpailun tyyppi	4
1.5	Arviointi ja palkintolautakunta	4
1.6	Osallistumispalkkio	4
2	KILPAILUUN VALITUT TYÖRYHMÄT	5
3	KILPAILUTEHTÄVÄ	7
3.1	Kilpailualue	7
3.2	Kilpailutehtävän tavoitteet	7
3.3	Kilpailuehdotusten arvosteluperusteet	7
4	YLEISARVOSTELU	8
4.1	Yleistä	8
4.2	Kaupunkikuva ja arkkitehtuuri	8
4.3	Keskustan ja Raksilan väliset yhteydet	9
4.4	Jalankulku, pyöräily ja pyöräpysäköinti	9
4.5	Liikenne ja pysäköinti	9
4.6	Linja-autoasema	9
4.7	Palvelukeskus	10
4.8	Ratapiha	10
4.9	Toimistotilat	10
4.10	Oikeus- ja poliisitalo	10
4.11	Vanha asemarakennus ympäristöineen	10
4.12	Lemminkäisen Matkakeskus-hanke	10
4.13	Liikenteen ohjauskeskuksen tontti	11
4.14	Asuntorakentaminen	11
4.15	Rakentamisen laajuus ja kustannukset	11
5	EHDOTUSKOHTAINEN ARVOSTELU	13
5.1	Ehdotus numero 1. "Riekkö"	14
5.2	Ehdotus numero 2. "Tervahauta 2020"	20
5.3	Ehdotus numero 3. "Go"	26
5.4	Ehdotus numero 4. "Onnikka"	32
5.5	Ehdotus numero 5. "Tervatynnyrit"	38
6	KILPAILUN RATKAISU JA SUOSITUS JATKOTOIMENPITEIKSI	44
6.1	Ratkaisu	44
6.2	Ratkaisun perustelut	44
6.3	Ehdotukset jatkotoimenpiteiksi	44
7	ARVOSTELUPÖYTÄKIRJAN ALLEKIRJOITUKSET	45
8.	NIMIKUORIEIEN AVAUS	46
8.1	Kilpailun voittaja	46
8.2	Muut ehdotukset	46
9.	VOITTANEEN KILPAILUEHDOTUKSEN TEKIJÄT	47

1 KILPAILUN YLEISTIEDOT

1.1 Kilpailun tausta ja lähtökohdat

Kilpailijoiden tehtävänä oli ideoida toiminnallisesti, kaupunkikuvallisesti sekä arkkitehtonisesti korkeatasoinen asemakeskusalueen kokonaissuunnitelma. Siinä tulee yhdistyä eri joukkoliikennemuotoja palveleva asemakeskus, hyvä liikenteellinen saavutettavuus eri kulkumuodoilla, viihtyisät kaupunkitilat sekä korkeatasoinen, palveluiden, asumisen ja toimitilojen rakentaminen.

Tavoitteena oli toiminnallisesti monipuolinen ja selkeän identiteetin omaava kokonaisuus, joka yhdistää Raksilan kaupunginosan keskustan ruutukaava-alueeseen.

1.2 Kilpailun järjestäjä, luonne ja tarkoitus

Oulun kaupunki, Liikennevirasto, Senaattikiinteistöt sekä VR-Yhtymä Oy järjestivät ilmoittautumiskutsukilpailun Oulun Asemakeskuksen alueesta. Asemakeskuksen suunnittelukilpailulla haettiin yhteistä näkemystä alueen kehitysvisiosta sekä tulevien toimenpiteiden periaatteista.

Kilpailu oli luonteeltaan ideakilpailu. Sen toivottiin tuottavan alueen tulevaisuudesta toteutuskelpoisen vision sekä kokonaissuunnitelman, joka toimii alueen jatkokehittämisen ja asemakaavoituksen perustana.

Kilpailun järjestelytoista vastasi järjestäjätahojen nimeämä valmisteluryhmä. Kilpailu julistettiin 16. 06. 2016 ja kilpailuaika päättyi 30. 09. 2016

1.3 Kilpailussa käytetyt säännöt

Kilpailussa käytettiin Suomen Arkkitehtiliiton kilpailusääntöjä. SAFAn Kilpailutoimikunta oli hyväksynyt kilpailuohjelman.

Kilpailualue



1.4 Kilpailun tyyppi

Kilpailu oli kutsukilpailu, jonka osallistujat valittiin ilmoittautumisien perusteella. Oulun kaupunki sekä Senaatti-kiinteistöt ovat julkisista hankinnoista annetun lain tarkoittamia hankintayksiköitä ja kilpailussa noudatettiin hankintalain säännöksiä.

1.5 Arviointi ja palkintolautakunta

Kilpailun palkintolautakunta arvioi saapuneet kilpailuehdotukset. Tuomaristo koostui Oulun kaupungin, Liikenneviraston, Senaatti-kiinteistöjen ja VR-Yhtymän nimeämistä henkilöistä sekä erikseen nimetyistä ulkopuolisista asiantuntijoista.

Oulun kaupungin edustajia olivat:

- Matti Matinheikki, yhdyskuntajohtaja
- Mikko Törmänen, asemakaavapäällikkö, arkkitehti SAFA
- Uki Lahtinen, vs asemakaava-arkkitehti, arkkitehti
- Riikka Moilanen, kaupunginhallituksen puheenjohtaja
- Risto Kalliorinne, yhdyskuntalautakunnan puheenjohtaja

Liikenneviraston nimeämänä:

- Arja Aalto, henkilöliikenneasiantuntija
- Seppo Serola, ylitarkastaja, arkkitehti

Senaatti-kiinteistöjen nimeämänä:

- Antti Kari, kiinteistökehitysryhmän päällikkö
- Mauri Sahi, johtaja
- Emmi Sihvonen (varahenkilö), kiinteistökehityspäällikkö

VR-Yhtymä Oy:n nimeämänä:

- Ari Mäkinen, kiinteistöjohtaja
- Janne Seeste, kiinteistökehityspäällikkö
- Kaisu Partanen (varahenkilö)

Kilpailijoiden valitsema arkkitehtituomari:

- Aaro Artto, arkkitehti SAFA

Palkintolautakunnan puheenjohtajana toimi yhdyskuntajohtaja Matti Matinheikki. Palkintolautakunnan sihteerinä toimi arkkitehti Jukka Laaksonen. Palkintolautakunta käytti tarpeelliseksi katsomiaan asiantuntijoita arvioinnin tukena.

Kilpailutöitä arvioitiin nimettömästi ja kilpailuohjelmassa esitetyillä perusteilla. Kilpailusihteerin ja erikseen nimetyt asiantuntijat ja eivät osallistuneet tuomariston päätöksentekoon.

1.6 Osallistumispalkkio

Osallistujille maksettiin 50 000 € (+alv 24%) työryhmää kohden. Lisäksi voittaneen ehdotuksen tekijöille maksetaan 50 000 € (+alv 24%), joista SAFA pidättää 10% SAFAtuomarin palkkiota ja SAFAn kustannuksia varten.

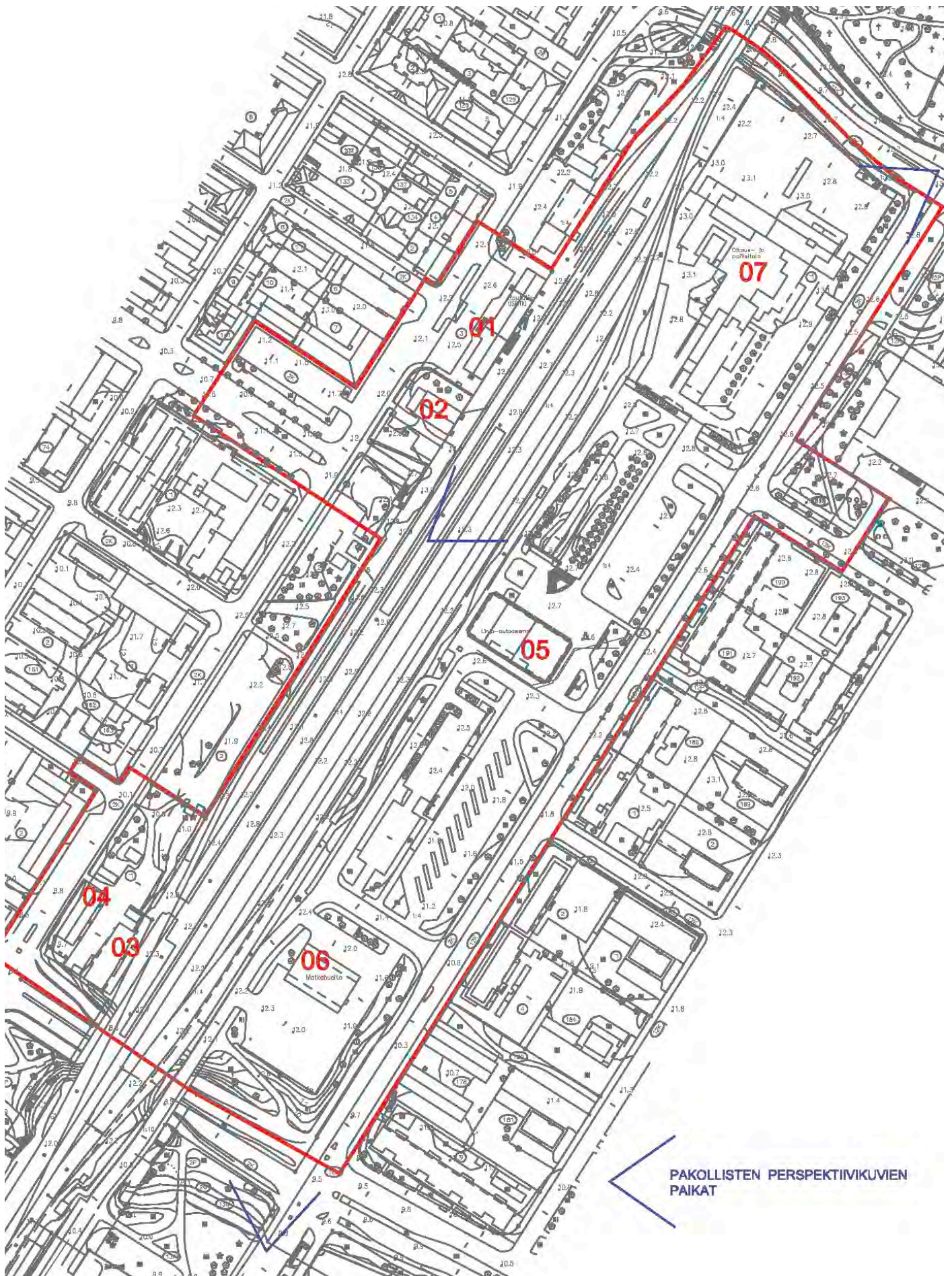
2 KILPAILUUN VALITUT TYÖRYHMÄT

Osallistumishakemuksien perusteella kilpailuun valittiin seuraavat työryhmät:

- Arkkitehtitoimisto AJAK Oy
Liikennesuunnittelu: Trafix Oy
Ympäristösuunnittelu: Skenariolabs Oy
Kustannuslaskenta: Realprojekti Oy
- Arkkitehtitoimisto Brunow & Maunula Oy + Metro Arkkitehdit
Liikennesuunnittelu: Sweco
Ympäristösuunnittelu: Maisemasuunnittelu Hemgård
Kustannuslaskenta: FMC laskentapalvelut Oy
- Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki Oy + Arkkitehdit m3
Liikennesuunnittelu: Plaana Oy
Ympäristösuunnittelu: Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy
Kustannuslaskenta: Rakennusinsinööri-toimisto Rimako Oy
- GSP Group Oy
Arkkitehtisuunnittelu: PES-arkkitehdit
Liikennesuunnittelu: Trafix Oy
Ympäristösuunnittelu: Ramboll Oy
Kustannuslaskenta: GSP Group Oy
- JKMM Arkkitehdit
Liikennesuunnittelu: Trafix Oy
Ympäristösuunnittelu: LOCI Maisema-arkkitehdit Oy
Kustannuslaskenta: Rapal Oy

Kilpailualue





3 KILPAILUTEHTÄVÄ

3.1 Kilpailualue

Kilpailualueen laajuus on n. 12 ha. Alueen sijainti on tyypillinen asema-alueiden paikka kaupunkikeskustan ruutukaava-alueen laidalla. Kaupungin kasvun myötä se on jäänyt kaupunkirakenteen sisään ja yhdessä muun rata-alueen kanssa muodostaa kaupunkitoimintoja jakavan vyöhykkeen. Oulussa se on erityisesti estänyt keskustamaisen kaupunkirakenteen leviämisen itään päin, ja toimii barrikadina keskustan ja Raksilan kaupunginosien välissä.

Kilpailualueen liittyy lännessä keskusta-alueeseen kuuluvaan Vaaran kaupunginosaan. Sen tärkeimpänä rakennuksena voidaan pitää pääpostia Rautatienkadun ja Hallituskadun kulmassa. Sodanjälkeisessä asemakaavassa Hallituskatua oli tarkoitus kehittää Oulun pääkaduksi, joka alkaisi asemalta päätyen ydinkeskustaan.

Koillispuolella kilpailualue rajautuu Kajaanintien takaiseen Intiön hautausmaahan. Itäpuolella Ratakadun takana sijaitsevat muurimaisesti rakennetut kerrostalot sekä niiden takana Raksilan puutarhakaupunki ja Raksilan marketalue. Jälkimmäisen kontakti kilpailu-alueeseen on tärkeä, ja se liittyy kilpailualueeseen sekä fyysisesti, että toiminnallisesti.

Alueen eteläpuolella on Karjasillan kaupunginosa ja radan vieressä Oulun Ympäristötalo. Nämä jäävät kuitenkin vilkkaan liikenneväylän ja puistovyöhykkeen taakse.

Kilpailualueen välittömässä läheisyydessä on käynnissä useita kehityshankkeita.

3.2 Kilpailutehtävän tavoitteet

Tavoitteena oli luoda asemanseudusta uudistunut liikenteen, työpaikkojen, palvelujen ja asumisen keskus. Hankkeen tavoitteena oli määritellä asemanseudun liikenteellinen konsepti kaikki liikkumismuodot huomioon ottaen sekä tämän konseptin kytkeminen muihin keskustan liikennettä, kaupunkirakennetta ja maankäyttöä koskeviin suunnitelmiin.

Alueella tuli yhdistyä eri joukkoliikennemuotoja palveleva asemakeskus, sujuvat vaihtoyhteydet eri liikennemuodoille, viihtyisät kaupunkitilat sekä korkeatasoinen toimistojen, palveluiden ja asumisen rakentaminen.

Kevyen liikenteen osalta tavoitteena oli, että alueen estevaikutus Raksilan ja keskustan välillä pienenee. Tavoitteena oli myös löytää pohjois-eteläsuuntainen jalankulkuja pyörätieyhteys Raksilan puolella.

3.3 Kilpailuehdotusten arvosteluperusteet

Ehdotusten arvioinnissa painotettiin kilpailuohjelmassa esitettyjen tavoitteiden ja ohjeiden huomioon ottamista kilpailuehdotuksissa. Arviointiperusteina olivat seuraavat näkökulmat:

Kaupunkikuvallinen ja arkkitehtoninen kokonaisuus:

- asemakeskuksen merkitys Oulun kaupunkikuvassa
- uudisrakennusten sovittaminen olemassa olevaan rakennuskantaan sekä ratapihan alueen uusiin rakennushankkeisiin
- oman selkeän ja tunnistettavan identiteetin luominen asemakeskukselle ja sen rakennuksille
- alueen houkuttelevuuden ja vetovoimaisuuden luominen
- arkkitehtoninen laatu
- viihtyisyys asukkaan ja jalankulkijan näkökulmasta

Toiminnallinen kokonaisuus:

- asemakeskuksen toimivuus kaupunkilaisen, asiakkaan, asukkaiden, alueen eri toimijoiden sekä liikenteen näkökulmista
- maankäytön toimintojen ja liikenteen tilojen integrointi viihtyisästi ja turvallisesti
- asemakeskuksen alue monipuolisena ja aktiivisena kaupunkiympäristönä
- asemakeskuksen ratkaisu niin, että ratapihan molemmat puolet yhdistyvät ja saadaan luontevat yhteydet niiden välille

Toteutettavuus:

- kokonaisuuden taloudellinen toteutettavuus kiinteistöliiketoiminnan näkökulmasta
- arkkitehtonisen ratkaisun toteutettavuus rakennuskustannusten näkökulmasta
- luonteva mahdollisuus alueen rakentamiseen vaiheittain

Ideakilpailun luonteen vuoksi arvioinnissa korostui myös ehdotusten kehityskelpoisuus. Ratkaisun kokonaisuuteen liittyviä toiminnallisia, kaupunkikuvallisia ja arkkitehtonisia arvoja pidettiin merkittävämpänä kuin yksityiskohtien tai osaratkaisujen virheetöntä ratkaisua.

4 YLEISARVOSTELU

4.1 Yleistä

Kilpailuun saatiin viisi ammattitaitoisesti työstettyä ehdotusta, joissa kilpailutehtävä oli ratkaistu selvästi omintakeisella tavalla.

Ehdotukset toivat monipuolisesti esiin alueen kehittämissideoita niin kokonaisratkaisun kuin yksityiskohtienkin osalta. Ehdotusten painotukset kilpailuohjelmassa esitettyjen tavoitteiden suhteen vaihtelivat.

Suunnittelutehtävä osoittautui laajaksi ja vaativaksi. Ehdotuksista löytyi runsaasti jatkotutkimisen arvoisia ideoita. Näkökulmasta riippuen kaikista kilpailuehdotuksista oli löydettävissä vahvuuksia mutta myös puutteita, eikä yksikään ehdotuksista ole sellaisenaan toteutuskelpoinen.

Palkintolautakunta kokoontui 5 kertaa. Palkintolautakunnan kokouksia valmisteli työryhmä, joka kokoontui kullakin palkintolautakunnan kokousväiällä kerran.

Arvostelu aloitettiin kilpailuehdotuskohtaisilla SWOT-arvioinneilla (vahvuudet-heikkoudet-mahdollisuudet-uhat).

Kilpailuehdotuksiin kuului virtuaalinen 3D-malli, jota palkintolautakunta käytti kilpailuehdotusten kaupunkikuvallisen ratkaisun ja arkkitehtuurin arviointiin.

Ehdotuksien laajuustietoja ja kilpailijoiden antamia kustannusarvioita vertailtiin ja näistä pyydettiin asiantuntijalausunto. Kilpailijoilta pyydettiin arvioinnin aikana lisätietoja ehdotusten kustannusrakenteesta.

Ehdotuksia kommentoivat myös Oulun kaupungin liikenne- ja vihersuunnittelijat.

Kilpailun työt olivat yleisön nähtävillä 14.10. - 30.11. 2016 ja ne esiteltiin muutamien kuvien myös Oulun kaupungin verkkosivuilla <http://www.ouka.fi/oulu/uudistuva-oulu/aseakeskuksen-arkkitehtikilpailutyot>.

Ehdotuksia sai arvioida ja äänestää netissä. Kuntalaisten suosikkeina erottuivat "Tervahauta 2020" - 629 äänellä ja "Tervatynnyrit" - 480 äänellä.

4.2 Kaupunkikuva ja arkkitehtuuri

Ehdotukset vaihtelivat korttelirakenteeltaan ja mitta-kaavaltaan. Suurin osa ehdotuksista oli ottanut Oulun ruutukaavan lähtökohdaksi. "Tervatynnyrit", "Riekkö" ja "Onnikka" noudattavat melko uskollisesti Oulun ruutukaavaa. "Go" rikkoo hieman katuverkon muodostamaa koordinaatistoa ja "Tervahauta 2020" pyrkii selkeästi eroon ruutukaavasta ja samalla myös Oulun varsin horisontaalisesta kaupunkikuvasta.

Palvelukeskuksen yhteyteen rakennettavaa hotellia oli yleensä esitetty kaupunkikuvalliseksi maamerkiksi Postiaukion kohdalle radan itäpuolelle. Majakkamainen torni, jonka huipulla on ravintola, toistui monissa töissä.

Kilpailu toi esiin erilaisia tapoja ratkaista ympäristön rakennuskantaa suurempimittakaavainen rakentaminen. Kilpailutyöt näyttävät, että korkea rakentaminen on mahdollista mutta edellyttää arkkitehtonisesti korkealuokkai-

Ehdotus numero 3. "Go"



sia ratkaisuja, jotta torneista muodostuisi positiivinen lisä kaupunkikuvaan.

4.3 Keskustan ja Raksilan väliset yhteydet

Kilpailuohjelman mukaan asematunnelia on laajennettava ja erotettava pyöräily ja jalankulku toisistaan. Jalankululiikenne siirtyy lämmitettävään tilaan, johon sijoittuu myös asemakeskuksen palveluita.

Kilpailuehdotukset perustuivat radan allittavaan yhteyteen paitsi "Tervahauta 2020", joka oli esittänyt laajoja radan ylittäviä siltarakenteita.

Postiaukion ratkaisut ovat eri ehdotuksissa hyvinkin samansuuntaisia: portaittain alas laskettu aukio, joka johtaa avarretulle alikulkutunnelille. Tällainen ratkaisu yhdistäisi Raksilaa hyvin radan suuntaan ja toisi maanalaista maailmaa näkyvämmäksi osaksi kaupunkia sekä vähentäisi tunnelivaikutelmaa.

Parhaimmillaan radan alitus oli saatu houkuttelevaksi ja elämykselliseksi reitiksi, jonka varrella on palveluita ja loogiset yhteydet eri liikennemuotojen välillä.

4.4 Jalankulku, pyöräily ja pyöräpysäköinti

Pyörätien ja jalankulun johtaminen radan ali ei ollut helppo tehtävä risteävien yhteyksien vuoksi. Kaikki esitetyt ratkaisut vaativat jatkokehittelyä.

Liityntäpysäköintiä varten tuli varata 450 pyöräpysäköintipaikkaa laiturien vaihtoyhteyksien läheisyyteen. Asema-

keskusta varten tuli varata keskitettyä pyöräpysäköintiä asiakkaille ja työntekijöille sekä tapahtumia varten.

4.5 Liikenne ja pysäköinti

Kilpailuohjelmassa alueen katuverkko säilyy nykyisellään. Alue sijoittuu joukkoliikenteen kannalta tärkeiden katujen väliin (Saaristonkatu/Ratakatu/Rautatienkatu/Kajaanintie). Kilpailutoissa ei ole otettu huomioon toimintojen aiheuttamia muutoksia liikennemääriin. Kaikissa vaihtoehdoissa liikenne on käsitelty melko pintapuolisesti, vaikka jokaisessa työssä mainitaan alueen merkitys liikenteen ja erityisesti joukkoliikenteen solmukohtana sekä mainostetaan liikenneketjujen sujuvuutta.

"Onnikassa" ehdotetaan uutta radan ali johdettua joukkoliikenteen reittiä.

Raitiotieyhteys radan poikki on mainittu ehdotusten selostuksissa, käytännössä reitti on jäänyt esittämättä.

Raksilan puolelle piti sijoittaa 800 vaiheittain toteutettavaa autopaikkaa kaikkia alueen toimintoja palvelemaan.

4.6 Linja-autoasema

Uusi linja-autoasema oli sijoitettu joko katutasoon tai maan alle. Maan alle sijoitetut linja-autoasemat ovat ehdotuksissa ahtaan tuntuiset. Tilavarauksissa oli syytä ottaa huomioon myös kaksikerrosbussien korkeusvaatimukset. Kaasubusseilla ei voi ajaa katettuihin tiloihin.

Ehdotus numero 5. "Tervatynnyrit"



4.7 Palvelukeskus

Kilpailualueelle tuli sijoittaa eri toiminnoista muodostuva noin 25 000 ke-m² suuruinen palvelukeskuskokonaisuus. Palvelukeskus tuli sitoa tiiviisti osaksi asemakeskuksen alueen toiminnallista kokonaisuutta. Palvelukeskukseen tuli sijoittaa matkustajien palvelu- ja odotustilat sekä monitoimitila urheilu-, konsertti- ja kongressikäyttöön.

Lisäksi palvelukeskuksen yhteyteen tuli sijoittaa päivittäistavarakauppa, erikoisliikkeitä ja palveluita. Näiden lisäksi kahviloita ja ravintoloita 1500 ke-m²:ä sekä noin 150-300 huoneen hotelli.

Palvelukeskuskonseptit poikkesivat toisistaan huomattavasti. Toimintojen integrointi oli eriasteista. Useimmissa ehdotuksissa Palvelukeskuskokonaisuus täytyy toteuttaa kerralla, varsinkin kun siihen liittyvät elimellisesti yhteydet radan poikki sekä maanalaiset huolto- ja pysäköintitilat.

4.8 Ratapiha

Ratapihan uudistukset piti ottaa huomioon kilpailuehdotuksissa. Laitureiden vaihtoyhteydet tulijärjestää kahdesta kohtaa: nykyisen asemakeskusalueen kohdalla ja etelässä esimerkiksi Kauppurienkadun kohdalla.

Laitureille piti suunnitella uudet katokset. Kevyet lähes viitteelliset katokset olivat yleinen ratkaisu. "Onnikassa" katoksista oli tehty näyttävä arkkitehtoninen aihe.

4.9 Toimistotilat

Toimistotiloja oli mahdollista sijoittaa kilpailualueelle enintään 10 000 ke-m². Palvelukeskuksen läheisyyteen sijoitetut toimistotilat arvioitiin realistisimmiksi.

4.10 Oikeus- ja poliisitalo

Oikeus- ja poliisitalo tulee sijaitsemaan alueella toistaiseksi, mikä tuli ottaa suunnittelussa huomioon. Oikeus- ja poliisitalon tontin tulee jatkossakin mahdollistaa samat toiminnot ja liikennöinnin tontilla kuin nykyisinkin. Liikenteen järjestäminen oli tuottanut vaikeuksia lähes kaikissa ehdotuksissa, paitsi "Go"-ehdotuksessa, jossa liikenne oli jätetty ennalleen. Kilpailijoiden esittämät ratkaisut olivat olivat pääasiassa melko viitteellisiä.

4.11 Vanha asemarakennus ympäristöineen

Kilpailijoita pyydettiin ideoivan vanhan aseman ja entisen asemaravintolarakennuksen sekä niiden ulkoalueiden käyttöä.

Ehdotukset olivat yleensä ottaen hyvin vaatimattomia lisärakentamisen suhteen. "Tervahauta 2020" oli esittänyt pienimittakaavaista rakentamista vanhan aseman eteen, mitä tuomaristo piti onnistuneena ratkaisuna. "Go"-ehdotuksessa vanha asemaravintola oli nostettu kerroksen verran matkustajapalveluiden sijoittamiseksi rakennuksen alle.

4.12 Lemminkäisen Matkakeskus-hanke

Kilpailualue liittyy tiiviisti Ratakadun varteen tulevaan Lemminkäinen Talo Oy:n Matkakeskus-nimiseen raken-

Ehdotus numero 2. "Tervahauta 2020"



nushankkeeseen. Hankkeen yhteyteen kaavailut matkustajapalvelut toteutetaan uudessa Asemakeskuksessa.

Ehdotuksissa "Go", Lemminkäisen Matkakeskukselle oli jätetty tilavaraus kilpailuehdotuksen toteutuvana osana.

Varsinkin "Tervatyynyrit"-ehdotus edellyttää toimiakseen Matkakeskussunnitelman rakentamatta jättämistä visuaalisen yhteyden säilyttämiseksi radan yli. "Riekossa" on paikalla monitoimihalliin liittyviä tiloja ja rakenteita.

4.13 Liikenteen ohjauskeskuksen alue

Nykyisessä asemakaavassa on ohjauskeskusrakennukselle varattu kolmikerroksinen laajennusosa Rautatienkadun varteen. Ohjauskeskuksen toiminta tulee säilymään mutta kilpailijoiden toivottiin esittävän ideoita alueen käytöstä.

Parhaimmillaan täydennysrakentaminen oli sovitettu säilytettävien rakennusten ehdoilla. Alueen pohjoisreunaan liittyy vahvasti Lemminkäisen tontin rakennuksiin johtavien ajoluiskien tilan käyttö.

4.14 Asuntorakentaminen

Kilpailualueelle tuli sijoittaa 40 000 – 50 000 ke-m² uutta asumista. Asunnot oli voitava toteuttaa vaiheittain noin 5000-ke-m²:n kokoisissa osissa.

Pääosa ehdotuksista oli sijoittanut pääosan asumisesta Palvelukeskuksen eteläpuolelle kahteen tai kolmeen kortteliin, jotka on suojattu niin radan kuin Ratakadun suuntaan. Parhaimmissa ratkaisuisissa asuntojen pihat muodostavat miellyttävän ja suojaisen ympäristön.

Ehdotus numero 4. "Onnikka"



Asuntokortteleiden sijoittamista kilpailualueen eri puolille tornirykelmiin pidettiin ongelmallisena "Tervahauta 2020".

4.15 Rakentamisen laajuus ja kustannukset

Alueen uusi kokonaiskerrosala oli arvioitu maksimissaan 75 000 ke-m²:ksi kilpailuohjelmassa. Kilpailuehdotusten bruttolaaajuus vaihteli 100 000 br-m²:n molemmin puolin. Tervahaudan laajuus 164 158 br-m² poikkesi selvästi muista ehdotuksista.

Ehdotusten rakennuskustannuksia arvioitiin kilpailijoiden antamien kustannuslaskelmien tietojen pohjalta. Kilpailuehdotusten kustannuslaskelmat on tehty karkean tavoitehintalaskennan periaatteiden mukaisesti, jolloin kaikkia todellisia kustannuseriä ei ole huomioitu. Kilpailuohjelmassa kustannuslaskelmille ei oltu asetettu tarkkuus- tai muotovaatimuksia. Suunnitelmien ja laskelmien yleisluontoisuuden vuoksi ehdotusten kustannusanalyysi tehtiin karkealla tasolla perustuen kilpailuehdotuksissa esitettyyn aineistoon ja toimitettuihin täydentäviin tietoihin.

Kilpailuehdotusten kustannuslaskelmien tarkkuudessa ja sisällössä on eroja. Eryityisesti silta- ja kansirakennelmien, tunnelirakenteiden ja ulko-/katualueiden kustannuksia on vaihtoehdoissa käsitelty eri tavoilla.

Ottaen huomioon hankkeen laajuus ja vaativuus, lopullisiin rakennuskustannuksiin vaikuttavat oleellisesti myös hankkeen urakka-/toteutusmuoto, suunnittelu- ja tuotan-

Ehdotusten laajuus- ja kustannusvertailu

	Riekko	Tervahauta	Go	Onnikka	Tervatynnyrit
KOKONAISLAAJUUS (brm2)	105 150	164 158	94 335	121 650	108 600
Ilmoitettu kokonaislaajuus	105 839	164 158		121 650	107 800
1. Kaupalliset tilat	34 300	38 298	22 300	38 550	29 500
Asemakeskus (sisä)	24 600	9 106	2 600	6 800	3 500
Liike- ja ravintolatilat		14 005		7 700	8 500
Hotelli	9 700	8 353	9 000	12 300	7 500
Toimisto		6 834	10 700	11 750	10 000
2. Areena	2 000	39 135	9 800	6 750	4 100
Monitoimiareena	2 000	9 724	9 800	6 750	4 100
Muu areena		29 411			
3. Asuminen	42 650	49 666	42 335	54 000	46 700
Asunnot Raksilan puoli	42 650	49 666	42 335	54 000	46 700
Liikenteen ohjauskeskus					
Asunnot muu					
4. Tukitilat	26 200	37 059	19 900	22 350	28 300
Pysäköinti	23 000	37 059	19 900	19 450	26 600
Tekniikka	2 300				1 700
Linja-autoasema (ulko)	900				
Huolto				2 900	
5. Kustannukset					
Rakennuskustannukset € alv 0%	389.381.000	338.594.000	150.200.000	266.808.000	217.000.000
Rakennuskust. €/brm ² alv 0%	3.678	2.060	1.404	2.193	2.013

totekniset ratkaisut sekä kulloinkin vallitseva rakentamisen kilpailu- ja markkinatilanne.

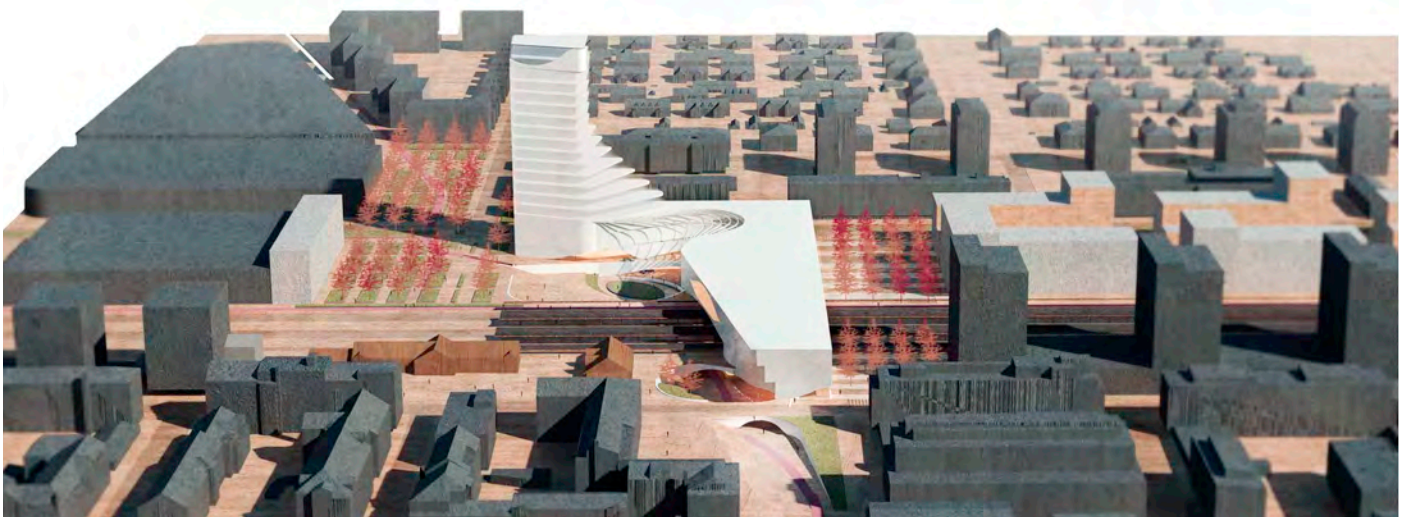
Kustannuslaskelmia voidaan siten pitää vain suuntaa antavina arvioitaessa mm. investoinnin kannattavuutta.

Asiantuntija-arvion mukaan kilpailuehdotusten kustannuslaskelmissa käytettyjen tilakokonaisuuksien €/brm²-hintojen arvioidaan olevan normaalilla tasolla lukuun ottamatta ehdotusta "GO", jonka neliöhinnointelu arvioitiin alimitoitetuksi. Kilpailuehdotuksessa "Tervahauta 2020" kiinnitettiin huomiota laajojen silta- ja kansirakenteiden aiheuttamiin lisäkustannuksiin sekä monitoimiareenan

kustannuksiin. Ehdotukseen "Tervahauta 2020" sisältyvien laajojen ja mittavien kansi- ja siltarakenteiden lisäkustannuserä kustannuslaskelmassa arvioitiin alimitoitetuksi. Myös ehdotuksessa "Riekko" radan päälle esitetty rakentaminen arvioitiin erittäin kalliiksi.

Kilpailun järjestäjä ilmoitti kilpailun aloitusseminaarissa, ettei radan päälle tulisi rakentaa korkeiden kustannusten vuoksi.

Ehdotus numero 1. "Riekko"



5 EHDOTUSKOHTAISET ARVOSTELUT



Ehdotus numero 1. "Riekko"



Ehdotus numero 2. "Tervahauta 2020"



Ehdotus numero 3. "Go"



Ehdotus numero 4. "Onnikka"



Ehdotus numero 5. "Tervatynnyrit"

5.1 Ehdotus numero 1. “Riekko”

5.1.1 Kaupunkikuva ja arkkitehtuuri

Ehdotus koostuu kolmesta ruutukaavaa noudattelevasta asuinkorttelista, väljistä aukoista ja Poliisitalon paikalle ehdotetusta monitoimihallista sekä suurimittakaavaisesta Asemakeskuksesta, joka nousee kaupunkikuvalliseksi dominantiksi.

Asemakeskus on hotellitornin ja monitoimihallin muodostama rakennuskompleksi, joka on rakennettu suureksi osaksi radan päälle. Pohjoisivultaan orgaaninen rakennus on ehdotuksen keskeinen elementti, jonka osat jatkuvat vapaamuotoisina katutaso alapuolelle.

Pohjoiseen avautuva Asemakeskus (palvelukeskus) kääntää selän etelään ja jättää alikulkuun liittyvät vapaamuotoiset onkalot ja tapahtuma-aukion varjoonsa. Ehdotuksen Identitetti ja houkuttelevuus on paljolti vapaamuotoisen Asemakeskuksen varassa.

Vapaamuotoinen ja kaavamainen arkkitehtuuri yhdistyy ylimitoitettuihin aukioihin hieman kömpelösti.

Jalankulkijan näkökulma

Esitettyjä aukioita ei ole motivoitu uskottavasti eivätkä ne vaikuta viihtyisiltä. Kaupunkitilat ovat jäsentymättömiä ja epävarmasti rajattuja. Tornirakennusta ympäröivä avara kaupunkitila tulisi todennäköisesti olemaan ilmastoltaan pyörteinen, tuulinen ja kylmä.

Ulko- ja sisätilojen sekoittuminen laajoina kokonaisuuksina voi ratkaista maanalaisen tilan viihtyisyysongelmia. Radan alittavat osat ovat jalankulkijan kannalta mielenkiintoiset.

Ehdotusta vaivaa viitteellisyys, joka vaikeuttaa ehdotuksen arviomista jalankulkijan perspektiivistä. Rakennusten ja pintojen materiaalit jäävät arvailujen varaan.

Ympäristö

Korkeuserojen ratkaisu esitetyllä tavalla (”silmät”) luo kiinnostavia ympärivuotisia julkisia tiloja. Epäsuoraa luonnonvaloa ja kasvillisuutta on mahdollista saada maanalaisiin tiloihin suhteellisen paljon.

Tehtaankadun puisto/aukio on turhan laaja ja tunnelmaltaan hengetön.

5.1.2 Toiminnallinen kokonaisuus

Asemakeskus (palvelukeskus) monitoimihalleineen ja hotellitorneineen on niin toiminnallisesti kuin arkkitehtonisesti yhtenäinen kokonaisuus, joka on toteutettava kerrolla. Asemakeskuksen alimmat kerrokset muodostavat vapaamuotoisen maailman.

Vanhan asemarakennuksen ympäristö on jätetty lähes ennalleen, ja rakennusten uusikäyttötarkoitukseksi selostuksessa osoitetut vaihtoehdot ovat hyvin karkeita.

Ratapihalla laiturit on suojattu katoksin ja osa ratapihasta on monitoimihallin alla suojassa.

Palvelut ja liiketilat

Kilpailuehdotuksessa palvelukeskus levittäytyy laajalle alueelle radan kummallekin puolelle sekä radan päälle. Kilpailuehdotuksesta ja selostuksesta ei käy yksiselitteisesti ilmi palveluiden muodostama kokonaisuus, eikä kilpailuehdotuksessa ole profiloitu tarkemmin, millaisesta kaupallisesta palvelutarjonnasta se muodostuisi.

Kilpailuehdotuksen mukaan palvelut sijoittuvat rautatien alittavien ja ylittävien reittien varsille eri kerroksiin, mikä heikentää kaupallisten palveluiden toimintaedellytyksiä. Kilpailuehdotukseen muodostuu näin laajoja lämpimiä käytävätiloja, joiden toiselle reunalle liiketilat sijoittuvat galleriamaisesti.

Monitoimitilan sijainti radan yläpuolella on haastava tilan hyödyntämisessä tapahtumajärjestelyissä (logistiikka).

Palvelukeskuskokonaisuuden kokonaismitoitus liiketilojen osalta on korkea. Liike- ja toimitilaa on sijoitettu myös asuinkortteleiden katutasoon kahteen kerrokseen.

Hotelli

Hotelli sijaitsee asemakeskuksen korkeimmassa osassa. Hotellitornin omaleimainen muotokieli luo paikalle tunnistettavan ilmeen myös pimeään aikaan. Tornin huipulla on majakkamainen ravintolatila.

Oikeus- ja poliisitalo

Oikeus- ja poliisitalon tilalle on ehdotettu monitoimiareenaa. Tapahtuma-aukio / polkupyöräpysäköinti ovat osittain nykyisen rakennuksen ja ajoneuvoliittymän kohdalla.





Ehdotus numero 1. "Riekko"



Ehdotus numero 1. "Riekko"

Asuminen

Radan itäpuolella on kolme lähes identtistä keskeltä puistomaisella pihalla jaettua korttelia. Kortteleiden pihalue on melko ahdas ja varjoisa.

Asuinkorttelit muodostavat selkeän kokonaisuuden ja koostuvat mittakaavaltaan toteuttamiskelpoisista yksiköistä. Kaupunkikuvallisesti asuinkorttelit eivät muodosta vastinetta radan länsipuolelle sijoittuville huomattavasti korkeammille Lemminkäisen hankkeen rakennuksille.

Asuinkorttelien pihat on sijoitettu pihakansien päälle. Vaihteittain rakentaminen on vaikeahkoa, koska maan alle kahteen tasoon sijoitettu pysäköinti vaatii että koko kortteli rakennetaan kerralla valmiiksi.

Liikenneohjauskeskuksen alue

Suunnitelmassa alueelle on esitetty pistetalo - ilmeisesti asumista - Lemminkäisen tornirivistön jatkeeksi.

Kevyt liikenne ja radan alitus

Maanalainen reitti on sinänsä mielenkiintoisesti ideoitu mutta vapaamuotoisten tilojen sijainti Asemakeskuksen pohjoispuolella voi jättää ne pimeiksi ja epäviihtyisiksi. Alituksen jako lämpimään osaan ja ulkotilaan vaikuttaa hieman hankalasti järjestetyltä.

Radan suuntaista pyöräreittiä ei ole esitetty kilpailuohjelman mukaisesti. Rautatienkadun puolella oleva maanalainen polkupyöräpysäköinti liittyy hyvin asemakeskuskokonaisuuteen. Pysäköinti on toteutettavissa myös Lemminkäisen hankkeeseen sisältyvän polkupyöräpysäköintiratkaisun mukaisesti. Raksilan puolella ei sääsuojattua polkupyöräpysäköintiä ole.

Ajoneuvoliikenne ja pysäköinti

Kauppurienkadun kevyen liikenteen alikulkuyhteys parantaisi asuinkorttelien toimintaa. Vaikka ehdotuksessa ei ole esitetty yhteyttä laitureille, yhteyksien rakentaminen on mahdollista.

Linja-autoaseman sijainti on hyvä mutta ainakin reunimmaisten paikkojen käyttö on hankalaa. Saapuvalla liikenteelle ei ole erillistä paikkaa eikä myöskään tilaa lyhytaikaiseen pysäköintiin.

Paikallisliikenteen pysäkit ovat kompromissi asemakeskuksen ja markettien välillä.

Saattoliikenteen paikat ovat helposti saavutettavia ja lähellä kohdetta. Paikkojen määrä on sopiva.

Liityntäpysäköinnille varattu tila on välittömästi asemakeskustoimintojen yhteydessä ja sille on osoitettu sääsuojattu yhteys.

Ehdotus vähentää merkittävästi Hallituskadun / Postiaukion pysäköintiä. Korvaavia paikkoja ei ole.

Ratakatu tuskin toimii yleissuunnitelman mukaisilla järjestelyillä.

5.1.3 Toteutettavuus ja kehityskelpoisuus

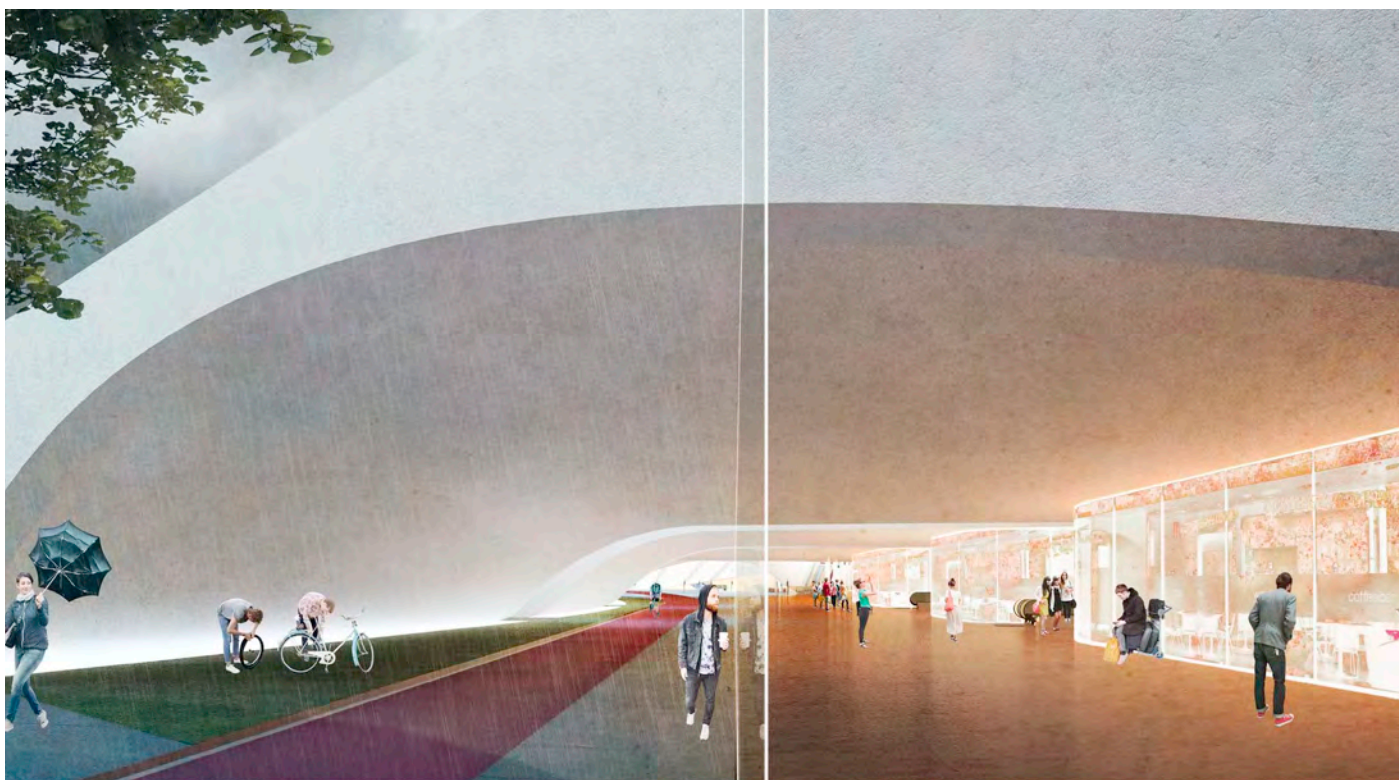
Radan päälle rakentaminen on kallista ja kilpailun tavoitteiden vastaista. Asemakeskus on hyvin laaja kokonaisuus, jonka toteuttaminen kerralla voi olla vaikeaa.

Kilpailuehdotuksen mielenkiintoisimpia osia ovat maanpinnan alapuoliset vapaamuotoiset tilat, jotka saattavat jäädä esitetyssä muodossa pimeiksi. Hanketta on vaikeaa kehittää esitetyn ratkaisun pohjalta.

5.1.4 Rakentamisen laajuus ja kustannukset:

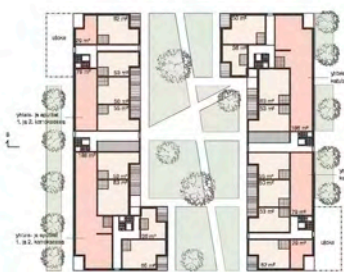
Kilpailuehdotuksen kustannuslaskelmassa käytettyjen tilakokonaisuuksien €/brm²-hintojen arvioidaan olevan normaalilla tasolla. Kilpailuehdotuksen kustannuslaskelmassa lisäkustannustekijöinä on huomioitu siltamaiset rakenteet, radan alle rakentaminen ym. maanalaiset rakenteet, aukiot, torit, katokset sekä vanhojen rakennusten purku. Väylärakentamisen kustannuksia ei ole esitetty. Lisäkustannustekijät ja hankevaraukset on huomioitu laajimmin verrattuna muiden kilpailuehdotusten kustannusarvioihin.



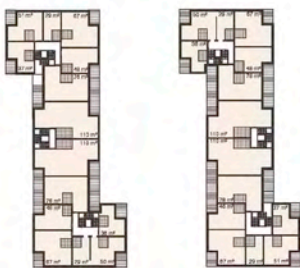


Ehdotus numero 1. "Riekkö"

Oulun asemakeskuksen arkkitehtuurikilpailu "RIEKKÖ" ○●○○○○○



KESKIKORTTELI POHJAPIIRROS 1. KERROS
1:500



KESKIKORTTELI POHJAPIIRROS 3. KERROS
1:500



KESKIKORTTELI POHJAPIIRROS 4. - 6. KERROS
1:500



Ehdotus numero 1. "Riekkö"

Laajuustiedot

Kaupalliset tilat (brm ²)	34 300
Areena(brm ²)	2 000
Asuminen (brm ²)	42 650
Tukitilat (brm ²)	26 200
Kokonaislaajuus (brm ²)	105 150

Laajuus	rakennuskust. alv 0%	€/brm² alv 0%
105.839 brm ²	389.381.000 €	3.678



5.2 Ehdotus numero 2. ”Tervahauta 2020”

5.2.1. Kaupunkikuva ja arkkitehtuuri

Suunnitelma on korkeiden tornikortteleiden ja uuden monitoimiareenan suurielinen kompositio, joka on nidottu yhteen ratapihan ylittävällä luiska- ja silta-/kansirakenteella. Kannen alle jää erilaisia palveluita ja huoltotiloja.

Kaavallisesti ratkaisu erottuu voimakkaasti Oululle ominaisesta ruutukaavasta. Vapaamuotoisten kortteleiden ja rakennusten kokonaisuus on mittakaavallisestikin ympäröivää kaupunkia suurempi. Rakentaminen on pelkästään kansiratkaisun seurauksena parin kolmen kerroksen verran ympäristöä korkeampi.

Veistoksellinen monitoimiareena/jäähalli, radan ylittävä pitkä jalankulkusilta ja korkeat tornikorttelit muodostavat ehdotukselle voimakkaan identiteetin, joka poikkeaa kaupunkikuvasta.

Dynaaminen arkkitehtuuri on kansainvälistä ja nykyaikaista, joskaan ei kovin omaperäistä. Ehdotus tuottaa elämyksellistä ympäristöä, jonka toiminnat ja suunnitteluratkaisut on mitoitettu suurten yleisötapahallien mukaan.

Suunnitelman selkärankana on radan yli johdettu jalankulkuyhteys, joka kääntyy radan itäpuolella asema-aukiolla kohti Raksilaa. Reitin varrelle on sijoitettu monenlaisia atraktioita. Asemakeskuksen, Hotellitornin ja Monitoimiareenan väliin jää areena-aukio, joka on ehdotuksen keskeinen ulkotila ja tapahtumien polttopiste.

Laaja monitoimiareena jakaa suunnitelman kahtia. Eteläiset korttelit jäävät irrallisiksi muusta rakenteesta.

Jalankulkijan näkökulma

Jalankulkijan näkökulmasta kannen päällä oleva maailma on kiinnostava ja tapahtumarikas. Suunnitelmassa on mm. vesiaiheita ja istutuksia kansialueen päällä. Sisäänkäynnit on keskitetty jalankulkuyhteyden varrelle.

Siinä missä kansimaailman päälle muodostuu kiinnostavaa ympäristöä, kaduntasoo jää jalankulkijan näkökulmasta vääjäämättä toispuoliseen asemaan. Luiskat tuottavat ongelmia niin jalankulkijan mittakaavaan kuin viihtyisyyteenkin.

Ympäristö

Ryppäiksi sijoitettujen rakennusten väliin jää huoltopihvoja, yhteyksiä, sisäänkäyntejä, julkisivuja, joita ei ole ratkaistu johdonmukaisesti. (tekstistä luettuna ja kuvista tulkittuna).

Laajat vesiaiheet jakavat kannen kolmeen suuntaan: kaltevat pinnat ja kovilta pinnoilta kertyvät hulevedet luovat tällaiselle luontevammin rakennetut puitteet.

Kasvillisuusvalinnoissa korostuvat pohjoiset lajit: suopurut, lepät jne.

5.2.2 Toiminnallinen kokonaisuus

Palvelukeskus on loogisella paikalla ja hyvin saavutettavissa. Kilpailuehdotuksessa palvelukeskuskokonaisuus muodostuu hyvin suureksi kilpailuohjelmaan nähden, kun huomioon otetaan liiketilojen lisäksi huomioon monitoimiareena, liikuntakeskus/klubi ja hotellikokonaisuus (noin 70 000 brm²).

Vanhan aseman ympäristö on aktivoitu lisärakentamisella. Rakentaminen on pienimittakaavaista ja mielenkiintoista - ratkaisu on kilpailun onnistunein.

Ratapihalla laiturit on suojattu kevein lasitetuin katoksin.

Palvelut ja liiketilat

Kilpailuehdotuksen palvelukokonaisuuden mittakaava on suuri, jonka seurauksena palvelut jakaantuvat laajasti koko suunnittelualueelle. Merkittävin kaupallinen keskittymä muodostuu uuden asemarakennuksen yhteyteen, joka ei kuitenkaan suoraan liity areenakokonaisuuteen. As emakeskuksessa ratapihan yläpuolella odotustilat kytkeytyvät liiketiloihin. Bussiterminaalin odotustilat vaikuttavat ylimitoitetuilta eikä niiden välittömään läheisyyteen ole sijoitettu liiketilaa.

Hotelli

Hotelli on sijoitettu veistokselliseen 25 kerroksen korkuiseen torniin. Tornin alakerroksissa on liike- ja toimitiloja. Ylimmässä kerroksessa on Skybar.

Toimistotilat ja Klubirakennus

Toimistotiloille on mm. erillinen kuusikerroksinen rakennus lähellä asema-aukiota. Klubirakennuksen sijainti hajuttaa toimintoja ja kokonaisuutta.

Oikeus- ja poliisitalo

Kortteli on jätetty lähes ennalleen. Asuintorneja on sijoitettu oikeus- ja poliisitalon eteläpuolisen ajoneuvoliittymän kohdalle.

Asuminen

Asuinkorttelit ovat vapaamuotoisia torniryppäitä, joita on sijoitettu radan molemmin puolin kilpailualueen etelä- ja pohjoispäihin. Asuinkortteleiden identiteetti ja pihattomuus herättävät epäilyn, ettei esitetyn tyyppiselle asuismuodolle olisi Oulussa riittävästi käyttäjiä.

Ratakadun asuinkortteleihin on esitetty lisäkerroksia kilpailualueen ulkopuolella. Korotuksilla on mahdollisesti yritetty sovittaa mittakaavallisesti liian suurta ehdotusta luontevammin ympäristöönsä.

Liikenneohjauskeskuksen alue

Alueelle on esitetty kahden korkean tornin (11 ja 13 kerrosta) kompositio.



Ehdotus numero 2. "Tervahauta 2020"



5.2 Ehdotus numero 2. ”Tervahauta 2020”

Kevyt liikenne ja radan ylitys

Sisäänkäyntiramppi Hallituskadulta areenalle on ideana vahva ja looginen. Ramppi liittyy marketteihin ja pitkälle Raksilaan. Pyöräliikenteen johtaminen asemakeskuksen halki vaikuttaa hieman epämääräiselle ratkaisulle. Radan suunnassa ei ole esitetty sujuvaa pyöräily-yhteyttä.

Myös Hallituskadun suuntaan ramppi työntyy pitkälle, jolloin vaikeudeksi muodostuvat yhteydet tasolta toiselle ja luiskan poikkisuuntaan.

Suuri korkeusero (9 m) vaikeuttaa alueen läpikulkua ja myös pääsyä asemakeskuksen matkustajapalveluihin. Liittyminen Rautatienkadun ja Ratakadun jalankulku- ja polkupyörävyöhykkeisiin on esitetty epäselvästi. Esteetön kulku on mahdollista vain hisseillä.

Kauppurienkadun kävelysillan käytettävyys on kyseenalainen. Eteläinen alikulku toimii ilman suuria tasoeroja.

Ajoyhteydet ovat kerääntyneet yhteen paikkaan Ratakadun yhteyteen. Jalankulkuympäristöstä muodostuu katu-tasossa ankea, mikä on kansiratkaisun varjopuolia.

Ajoneuvoliikenne ja pysäköinti

Raideliikenteen johtaminen radan ylittävälle sillalle vaikeuttaa melko vaikealta ratkaisulta. Raitiovaunujen tuominen sillalle jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden joukkoon vaatii tilaa, jotta ratkaisusta saadaan turvallinen. Kaluston paino vaatii paljon rakenteilta ja toisaalta luiskat ovat melko jyrkät.

Liikennesuunnitelmassa on esitetty kaupungin liikennejärjestelmiin liittyminen laajempaan kokonaisuutena.

Linja-autoasema liittyy hyvin asemakeskukseen. Laituri-järjestelyt ovat toimivat, vaikka saapuvalla liikenteelle ei ole erillistä paikkaa eikä myöskään tilaa lyhytaikaiseen pysäköintiin.

Paikallisliikenteen pysäkit ovat asemakeskuksen toimintojen kannalta keskeisesti mutta korkeusero haittaa siirtymistä junaan. Ovat myös kaukana marketeista.

Saattoliikenne on lähellä matkustustoimintoja mutta tilaa on vähän.

Hallituskadun / Postiaukion pysäköinti poistuu, mikä haittaa Hallituskadun liiketoimintaa.

Maanalainen pyöräpysäköinti on vaikeasti käytettävissä.

Ratakadun toimivuus yleissuunnitelman mukaisena vaatii tarkempaa tutkimista.

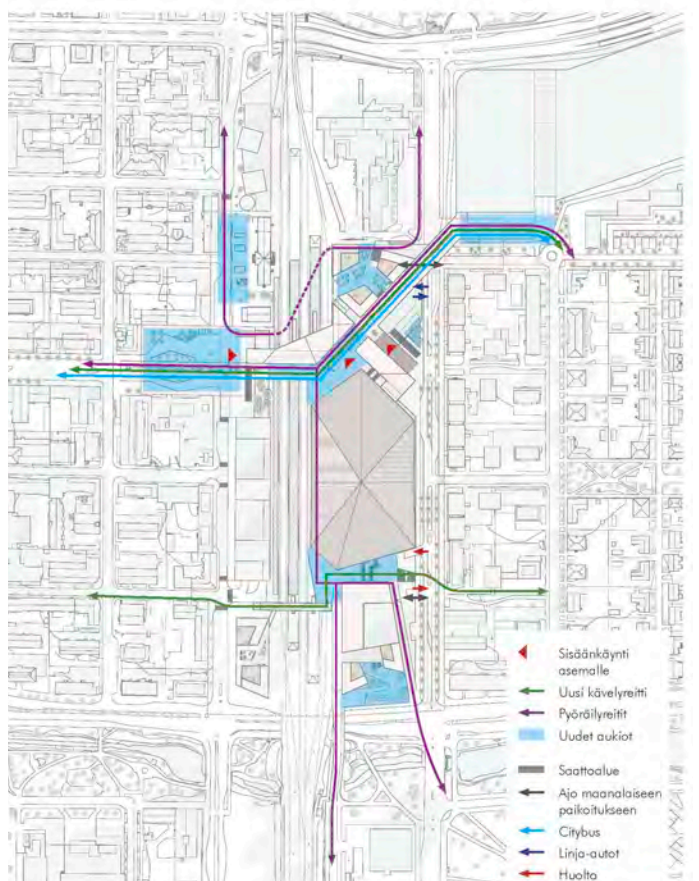
5.2.3 Toteutettavuus ja kehityskelpoisuus

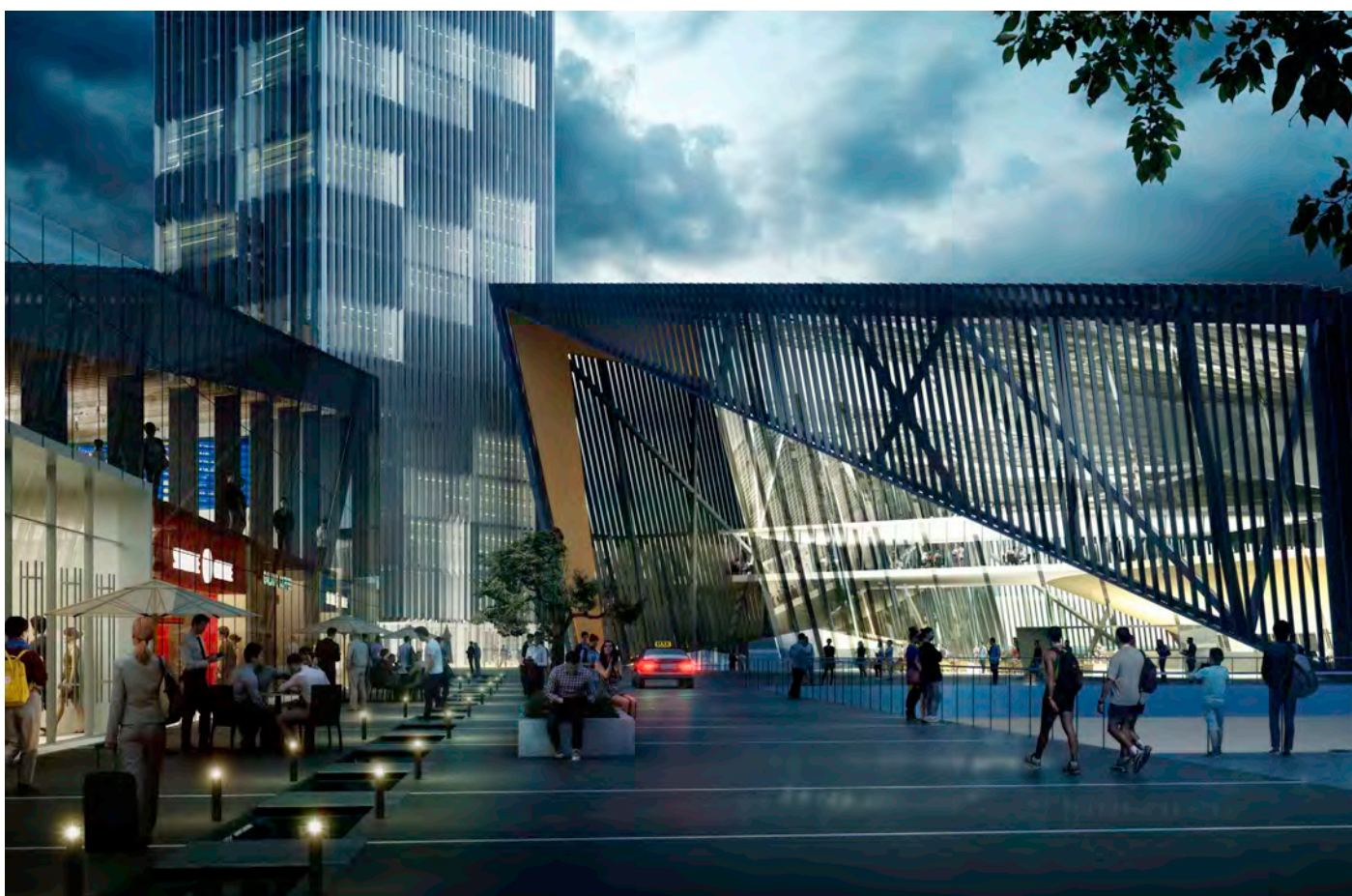
Kilpailuehdotus on laajuudeltaan haastava suhteessa kilpailuohjelmaan. Monitoimiareena on suurikokoinen ja se laajenee osittain ratapiha-alueelle.

Laajat luiska- ja siltarakenteet ovat haastavia toteuttaa ja ylläpitää. Tornikortteleiden suuri mittakaava vaikeuttaa vaiheittain rakentamista.

Vanhan asemarakennuksen ympäristön osalta ehdotus on erittäin kehityskelpoinen. Pienimittakaavaisella lisärakentamisella alueesta on saatu houkutteleva kokonaisuus.

Kokonaisuutena esitys on mielenkiintoinen, mutta sen haasteena on taloudelliseen toteutettavuuteen liittyvä epävarmuus. Erityisesti isoon monitoimiareenaan liittyvät kannattavuusnäkökulmat herättävät kysymyksiä.





Ehdotus numero 2. "Tervahauta 2020"



5.2 Ehdotus numero 2. ”Tervahauta 2020”

5.2.4 Rakentamisen laajuus ja kustannukset:

Kilpailuehdotuksen kustannuslaskelmassa käytettyjä tilakokonaisuuksien €/brm²-hintojen arvioidaan olevan normaalilla tasolla. Kilpailuehdotuksen kustannuslaskelmaan ei sisälly rakennusten muodosta ja arkkitehtuurista ym. kilpailun luonteesta johtuvia mahdollisia lisäkustannuksia eikä väylärakentamista. Kilpailuehdotukseen sisältyy laajoja ja mittavia kansi- ja siltarakenteita, joiden kustannuksiksi on esitetty 15,8 milj. euroa, mutta määriä ja kustannuksia €/m² ei ole ilmoitettu. Kustannuslaskelmasa ilmoitettu kansi- ja siltarakenteiden lisäkustannuserä arvioidaan epärealistiseksi.

Laajuustiedot

Kaupalliset tilat (brm ²)	38 298
Areena(brm ²)	39 135
Asuminen (brm ²)	49 666
Tukitilat (brm ²)	37 059
Kokonaislaajuus (brm ²)	164 158

Laajuus	rakennuskust. alv 0%	€/brm² alv 0%
164.158 brm ²	338.594.000 €	2.060

Ehdotus numero 2. ”Tervahauta 2020”





5.3 Ehdotus numero 3.“Go”

5.3.1. Kaupunkikuva ja arkkitehtuuri

Suunnitelma jatkaa alueen tornimittakaavaa ja toisaalta matalan rakentamisen periaatetta monitoimihalleineen ja pysäköintitaloineen.

Vaikka ehdotus pyrkii varovaisesti irti ruutukaavasta, kokonaisuus on luontevasti jäsennelty ja korttelit ovat selkeitä.

Monitoimihalli on sirkustelttamaisen rakennusmassan keskellä erilaisten palveluiden kiertäessä rakennuksen ulkopintaa.

Hallituskadun päätteeksi sijoitettu Hotellitorni nousee suunnitelman korkeimmaksi rakennukseksi ja kaupunkikuvalliseksi dominantiksi. Pohjaltaan suunnikkaan muotoinen torni on kaupunkikuvallisesti oikeassa paikassa Hallituskadun päätteenä. Muoto tekee tornista Hallituskadun suunnassa katsottuna kiinnostavan ja hoikan.

Kolme asuinkorttelia erottuvat suunnitelmassa omina kokonaisuuksinaan. Asuinkortteleiden muotoilu ei ole täysin onnistunut. Kortteleiden ja ratakadun välisille kolmiomaisille aukioille eikä muillekaan kiilamaisille tiloille ole vakuuttavia perusteita.

Ehdotuksen identiteetti muodostuu torneista ja hallimaisista rakennuksista, joiden väliin jää upotettu Metsäaukio radan itäpuolella.

Jalankulkijan näkökulma

Postiaukion puolella radan alikulku on elävöitetty vapaasti muotoilluilla allasrakenteilla ja geodeettisen kuvun sisään sijoitetulla polkupyöräpysäköintirampilla.

Kokonaisuutena ehdotus on hieman latteaa ja persoonaton, eikä radan kapea alituskaan ole kovin viihtyisä jalankulkijan näkökulmasta. Ratapihan estevaikutusta ei ole lievenny, vaan pysytty nykyisessä rakenteessa. Ehdotuksen arkkitehtuuri on viitteellistä ja epävarmaa eikä erityisen elämyksellistä. Kiinnostavimmat kaupunkitilat ovat tunnelin päissä. Muut kaupunkitilat on rajattu epämääräisesti.

Ympäristö

Metsäaukiolle esitetyt suuret ruukkupuut eivät ole luonteva ratkaisu, kun alla ei ole maanalaisia tiloja.

Pysäköintiratkaisun tuomaa mahdollisuutta maanvaraisiin puistoihin/pihoihin ei ole hyödynnetty. Asuinkortteleissa on kuitenkin autokannet.

5.3.2 Toiminnallinen kokonaisuus:

Palvelukeskittymä sijaitsee keskustan ja Raksilan palveluiden yhdistävällä akselilla ja kaikki radan alittava kevyt liikenne ohjautuu yhdestä kohti palvelukeskittymään. Palvelukeskus muodostuu suurelta osin monitoimiareenan ympärille. Liiketilojen sijoittelu mahdollistaa niiden liittymisen sekä monitoimiareena-kokonaisuuteen että ulkotilaan/aukiolle. Hotellin ja monitoimiareenan välille on osoitettu kulkuyhteys.

Entinen asemaravintola on nostettu kerroksen verran katutasosta ja näin järjestyy tilaa matkustajapalveluille. Vanhan asemaravintolan nostaminen pilareiden varaan vaikuttaa keinotekoiselta ratkaisulta.

Ehdotus tukeutuu Lemminkäisen matkakeskussuunnitelmaan.

Ratapihan alue vaikuttaa havainnekuvien perusteella laajalta ja suojattomalta. Laiturit on suojattu kevein kattein.

Palvelut ja liiketilat

Ehdotuksessa on esitetty liiketilaa n. 5500 h-m² ja koko palvelukeskuskokonaisuuden (sis. myös monitoimitila, kongressitilat, hotelli) laajuus on noin 19 000 br-m².

Ehdotuksessa on esitetty palveluiden profilointi. Keskuksessa asiointi synnyttää asemakeskuksen ja kevyen liikenteen liikkumisen lisäksi erityisesti lähialueita palvelevaa päivittäistavarakauppaa ja liikuntapalveluita.

Ehdotuksessa palvelut ovat mittakaavaltaan ja laajuudeltaan kilpailuohjelman mukaisia.

Hotelli

Hotelli on sijoitettu kuusitoistakerroksinen torniin, jonka alimmissa kerroksissa on palveluita, mm. ravintola.

Toimistotilat / Oikeus- ja poliisitalo

Oikeus- ja poliisitalon etelä- ja pohjoispuolelle on esitetty uusia rakennuksia, joihin sijoittuu pääosa ehdotuksen toimistotiloista. Pysäköinti on kannen alla. Pohjoispuolen rakennus eheyttää kaupunkikuvaa Kajaanintien suuntaan. Molemmat poliisi- ja oikeustalon nykyiset ajoneuvoliittymät on säilytetty.





Ehdotus numero 3. "Go"



5.3 Ehdotus numero 3.“Go”

Asuminen

Molemmissa kortteleissa on kookas 16 kerrosta korkea asuntotorni, sekä matalampaa rakennuskantaa. U-muotoinen osa suojaa korttelia hyvin radan suuntaan. Korkeampien ja matalampien osien väliset suhteet ja sommittelu ei ole onnistunut kaupunkikuvan kannalta optimaalisesti.

Korttelit koostuvat useista rakennuksista ja niiden vaihteittain rakentaminen lienee helppoa.

Pysäköinti on sijoitettu kannen alle katutasoon. Korttelien pihat ovat kannen päällä. Pysäköintiratkaisu vaatii että koko kortteli rakennetaan kerralla valmiiksi.

Liikenneohjauskeskuksen alue

Alueelle on esitetty tiivis asuinkortteli, jonka piha on hyvin ahdas.

Kevyt liikenne ja radan alitus

Alikulku on niukka mutta realistinen. Pyöräilyreitit ei ole esitetty kuvissa uskottavalla tavalla. Radan itäpuolen alikulun suuaukko vaikuttaa ahtaalta.

Liikenneympyrä kytkee asemakeskuksen ja marketit toisiinsa. Edullinen kävelyn ja pyöräilyn kannalta mutta autoliikenteen osalta toimivuus on tarkistettava. Katettua pyöräpysäköintitilaa on runsaasti radan molemmin puolin ja sen toteutusta on ideoitu hauskaasti.

Ajoneuvoliikenne ja pysäköinti

Ehdotus suhtautuu realistisesti nykytilanteeseen. Ehdotuksen toteuttaminen ei vaadi mittavia investointeja katuinfraan.

Pysäköinti on ratkaistu kustannustehokkaasti, mutta keskeisen paikan varaaminen pysäköintilaitokselle voidaan myös kyseenalaistaa.

Kaukoliikenteen bussiterminaali toimii hyvin joskin etäisyydet muodostuvat melko pitkiksi eri liikennemuotojen välillä.

Yhteys paikallisliikenteen pysäkeiltä asemakeskukseen on katettu.

Ainoa ehdotus, jossa on läpiajettavat laiturit bussitermiinälissa. Kaukoliikenteessä ratkaisu voi olla jalankulkijan näkökulmasta vaarallinen.

Paikallisliikenne on käsitelty pintapuolisesti. Liikenne-kaaviossa ei ole lainkaan esitetty paikallisliikennettä.

Cityliikenteen pysäkki on ilmeisesti rautatieaseman pihalla yhdessä taksi- ja saattoliikenteen kanssa. Ainakaan nykyinen ratkaisu ei ole toimiva vaan piha on järjestymätön ja ruuhka-aikana tukossa.

5.3.3 Toteutettavuus ja kehityskelpoisuus

Kokonaisuus muodostuu melko helposti vaiheistettavista kortteleista ja toteuttamiskelpoisista rakennuksista.

Asuinkortteleissa on torneja, joiden laajuus ylittää selvästi kilpailuohjelmassa asetetun toiveen asuinkerrostalon maksimikoosta mutta yleensä ottaen ehdotus muodostaa hyvän kaavallisen pohjan jatkokehittelylle.

Useimmat kilpailuehdotuksen ratkaisuista on mahdollista toteuttaa kustannustehokkaasti. Toteutettavuus arviointiinkin ehdotuksen vahvimaksi ominaisuudeksi.

Ehdotuksen heikkouksia on mahdollista parantaa mutta samalla toteutettavuus ja kustannustehokkuus heikkenee olennaisesti. Tämä koskee esimerkiksi melko ahdasta radan alitusta, joka paranisi maanalaisia tiloja laajentamalla.

5.3.4 Rakentamisen laajuus ja kustannukset:

Ottaen huomioon hankkeen laajuus ja vaatavuus, kustannuslaskelmassa käytettyjä joidenkin tilakokonaisuuksien ja rakenteiden €/brm²-hintoja pidetään asiantuntija-arvion mukaan alhaisina. Kilpailuehdotuksen kustannuslaskelmaan ei sisälly rakennusten muodosta ja arkkitehtuurista ym. kilpailun luonteesta johtuvia mahdollisia lisäkustannuksia, väylärakentamista, puistojen ja torien rakenteita eikä vanhojen rakennusten purkua.

Laajuustiedot

Kaupalliset tilat (brm ²)	22 300
Areena(brm ²)	9 800
Asuminen (brm ²)	42 335
Tukitilat (brm ²)	19 900
Kokonaislaajuus (brm ²)	94 335

Laajuus	rakennuskust. alv 0%	€/brm ² alv 0%
106.955 brm ²	150.200.000 €	1.404



Ehdotus numero 3. "Go"



5.3 Ehdotus numero 3. "Go"



NÄKYMÄ ILMAAN NOSTETULLE TALOLLE

Ehdotus numero 3. "Go"





Rautasema

Oikous- ja politeito

+10.5

+11.9

+12.8

+12.5

5900 km²
MAANALAINEN
KAUPPAKÄYTTÄVÄ

6750 km²
MONTOMAREENA
LIKETILOJA

Liiketilä

LIKETILA,
MONTOMAREENA

XVII
12 300 km²
HOTELLI

+12.6

6500 km²
MAANALAINEN KAUKULIKENNÄ-
TERMINAALI JA MATKALUJOLTO

Saattoliikenne
Takat

VI
11 700 km²
TOIMISTO

Makakeskus

+12.2

VII
5040

VI
1600

XIII
4090

XII
4200

ASUNNORITTELI
27 900 km²

VI
5100

XVII
4500

V
2850

+10.8

VII
2550

XIV
4900

V
3500

ASUNNORITTELI
20 450 km²

XV
5250

V
4090

VI
2100

XI
3850

V
4090

+9.5

+8.8

+11.7

+10.6

+13.0

Kilpakaivo

5.4 Ehdotus numero 4. "Onnikka"

5.4.1. Kaupunkikuva ja arkkitehtuuri

Suunnitelmassa esitetyt korttelit noudattelevat luontevasti ruutukaavaa. Yleisilme on rauhallinen ja selkeä. Kilpailun tavoitteet on ratkaistu johdonmukaisesti ja suunnitelma sopii luontevasti olemassa olevaan ympäristöön.

Ehdotuksen identiteetti syntyy hotellitornista ja veistoksellisesta monitoimihallista, jonka alle sijoittuu kaupunkitila - katettu rinnemaisema. Asuinkorttelit on ratkaistu luontevasti ympäristön ehdoilla.

Ehdotuksen vetovoimaisuus syntyy monitoimihallin ja radan alituksen avulla. Arkkitehtuuri on varmaotteista, mutta samalla melko yllätyksetöntä.

Jalankulkijan näkökulma

Radan alitse virtaava tila joukkoliikennekatuineen palvelee jalankulkijoita ja vaihtamista kulkumuodosta toiseen. Toisaalta linja-autotunneli voi olla jalankulkijan näkökulmasta epäviihtyisiä. Jalankulku yhteydet linja-autokaistojen ylitse ja omalla tasollaan kulkevan pyörätien poikki ovat sekavat ja monimutkaiset.

Selkeää, monumentaalista, suurimittakaavaista ulkotilaa syntyy verrattain paljon. Julkisen ulkotilan tyypittely ja hierarkia esitetty vakuuttavasti ja ehdotuksen rakennetta, toimintoja ja arkkitehtuuria tukien. Tilojen avautuminen ja liittyminen Raksilan suuntaan ovat vahvuuksia. Monitoimihallin alle sijoittuva kaupunkitila voi käytännössä osoittautua pimeäksi ja epäviihtyisäksi.

Puoliavointen asuinkortteleiden pihat ovat onnistuneet asukkaan näkökulmasta.

Liittyminen kaupungin viheralueverkostoon on otettu huomioon.

Ympäristö

Monumentaalista ja suurimittakaavaista ulkotilaa on ehdotuksessa paljon. Paikoitellen ympäristössä on autiuden tuntua, suojaisia ympäristöjä jää kaipaamaan.

Taskupuistoilla haetaan pienimittakaavaisuutta, mutta puistoja ei ole esitetty kovin selkeästi kuvissa. Asuinkorttelien raitti erottuu erimittakaavaisena, asumisympäristöön hyvin sopivana kaupunkitilana. Korkeuserolla asuinpihoista alaslaskettu raitti uudentyypinen ratkaisu.

Tilojen avautuminen ja aito liittyminen Raksilan suuntaan on ehdotuksen vahvuuksia.

Liittyminen kaupungin viheralueverkostoon on otettu huomioon ja esitetty

5.4.2 Toiminnallinen kokonaisuus

Palvelukeskus laajentuu radan alittavan osan maanalaiseen kauppakäytävään. Palvelukeskus syntyy luontevasti maan alle mutta sen näkyvyys kaupunkikuvassa on vähäinen. Selostuksen mukaan palvelukeskuksen kokonaislaajuus on 27 750 kem².

Rautatieaseman roolin ottaa ratapihan arkkitehtoninen kate, joka saattaa olla kilpailun tavoitteisiin nähden jopa ylimitoitettu ja jonka alapuolelle asuinkortteleissa jää kolme ensimmäistä kerrosta. Suunnitelma ei ole ristiriidassa suhteessa Lemminkäisen matkakeskussuunnitelmaan.

Vanhan asemarakennuksen ympäristö on jätetty lähes ennalleen.

Palvelut ja liiketilat

Kilpailuehdotuksessa palvelut on sijoitettu kilpailuohjelman mukaiseksi kokonaisuudeksi. Kilpailuehdotuksessa ole profiloitu tarkemmin, millaisesta kaupallisesta palvelutarjonnasta se muodostuisi.

Liiketilat on sijoitettu katu- ja tunnelitasoille. Radan alittavassa tunneliosassa liiketilat on nimetty erikoisliikkeille ja niitä on esitetty koko alituksen pituudelle jalankulkualueeseen rajautuen. Päivittäistavarakauppa sijoittuisi radan alittavan osan tasolle monitoimiareenarakennuksen alakertaan. Lisäksi ehdotuksessa on esitetty liiketiloja asuinkortteleiden maantasokerroksiin.

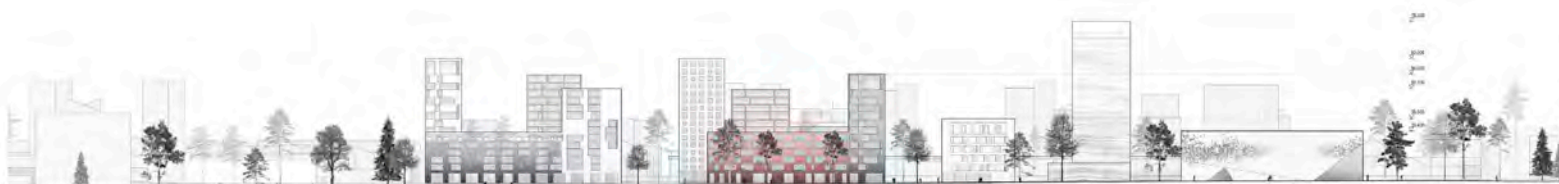
Ehdotuksessa on esitetty liiketilaa palvelukeskuskokonaisuuteen 5850 kem². Lisäksi asuinkortteleihin on esitetty liiketilaa 1800 kem².

Ehdotuksessa liiketilojen keskittymä syntyy radan alittavalle ja radan tasolle monitoimitilan ja hotellin yhteyteen. Ehdotuksen myötä syntyy selkeä keskittymä, johon sekä matkustajat, kevyt liikenne, monitoimiareenan käyttäjät ja päivittäistavarakaupan asiakkaat ohjautuvat.

Radan alittavaan tunneliin sijoittuvat liiketilat voivat olla haastavia toteuttaa. Riittääkö liikkumisen myötä syntyvä asiakasphoja niiden toteuttamiseen tai miten ne profiloidaan vetovoimaisiksi suhteessa ympäristön muihin liiketiloihin?

Hotelli

Hotelli on sijoitettu 21 kerroksen korkuiseen torniin, jonka huipulla on majakkamainen ravintolatila.





Ehdotus numero 4. "Onnikka"



5.4 Ehdotus numero 4. "Onnikka"

Toimistotilat

Syvärunkoinen toimistorakennus sijaitsee loogisella paikalla asuinkortteleiden ja asemakeskuksen välissä.

Oikeus- ja poliisitalo

Kortteli on jätetty lähes ennalleen. Ratakadulle esitetyt katujärjestelyt estävät oikeus- ja poliisitalon eteläpuolisen ajoneuvoliittymän käytön.

Liikenneohjauskeskuksen alue

Alue on jätetty lähes ennalleen.

Asuminen

Kaksi itäosan asuinkorttelia on ratkaistu ammattitaitoisesti. Kortteleissa on yhteisöllisyyttä, tilallisuutta ja vaihtelevuutta. Suurimpien rakennusten pinta-ala on n. 5000 m². Vaiheittain rakentaminen mahdollista ja luontevaa. Pysäköintiratkaisu vaatii että koko kortteli rakennetaan kerralla valmiiksi

Asuinkortteleiden toiminnallinen ja tilallinen ratkaisu on kiinnostava. Alatasolla on liiketilaa, asuntojen pihat ovat kansien päällä. Asuinkortteleiden keskelle muodostuu eräänlainen kauppapasaasi, jonka toteutuminen voi kuitenkin olla haastavaa

Asuinkorttelien raitti erottuu erimittakaavaisena, asuinympäristöön hyvin sopivana kaupunkitilana. Korkeuserolla asuinpihoista alaslaskettu raitti uudentyypinen ratkaisu.

Kevyt liikenne ja radan alitus

Kevyt liikenne kulkee Ratakadun tasossa. Samassa tunnelissa on kävely- ja pyöräily-yhteydet, liiketilaa ja bussien kaukoliikenteen terminaali.

Kaikki liikennemuodot kytkeytyvät toisiinsa hieman hankalan tuntuisesti. Hisejä on runsaasti.

Ajoneuvoliikenne ja pysäköinti

Radan alittava joukkoliikenteen katuyhteys on esitetty Hallituskadun kohdalle. Joukkoliikenteen pysäkit ovat asema-laiturien kohdalla. Osa Ratakadusta on maan alla, jossa on liikenneympyrä Hallituskadun kohdalla. Radan alitus on joukkoliikenteelläkin mahdollinen (jopa superbussit).

Ehdotuksessa on melko viitteellisesti esitetty miten joukkoliikenne tulee keskustasta Hallituskadulle. Ilmeisesti on oletettu, että kaikki bussit ajaisivat Hallituskatua, koska Ratakadun tunneliosuudella ei ole pysäkkejä. Ratkaisu ohittaa useita keskeisiä pysäkkejä, joille ei ole esitetty korvaajia suunnitelmassa.

Epäselvää on riittääkö tila tunnelissa korkeussuunnassa kaksikerroksisille busseille.

Ratakadun välityskyky saattaa olla myös puutteellinen kaikelle liikenteelle.

Ratakadun vieminen tunneliin esitetty luiskien kautta, joiden kallistus on 10 %. Tunneliratkaisu itsessään on teknisesti haastava turvallisuusvaatimusten kannalta. Luiskan kaltevuus aiheuttaa ongelmia liikenteelle erityisesti talvella, jos linja-autot joutuvat pysähtymään/hidastamaan luiskaan (ylämäkeen).

Linja-autoasema on toimiva. Saapuvalla liikenteelle on oma laituripaikka ja myös odotustilaa lyhytaikaiseen pysäköintiin ja tavaraliikenteen tarpeisiin. Kaukoliikenteen laiturit eivät ole läpiajettavia.

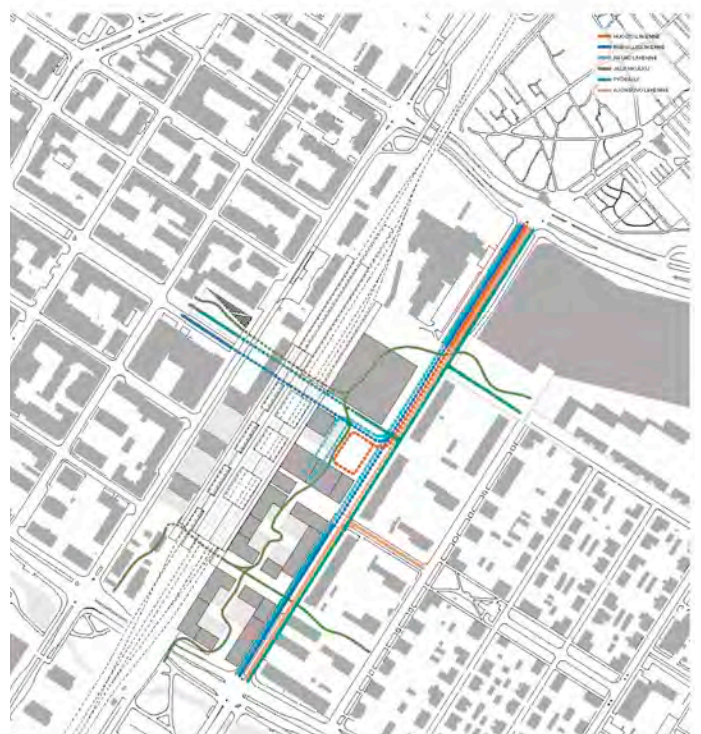
Markettien pysäköinti (osittain) ja huolto ovat ehkä yhdistettävissä kokonaisratkaisuun.

Saattoliikenteen toimivuus on hiukan epäselvä. Raksilan puolella ei ole maan tasossa tilaa lyhytaikaiseen pysäköintiin (käytännössä pysäköidään aukiolle). Keskustan puolella vain muutamia paikkoja Rautatienkadulla.

Hallituskadun ja Postiaukion P-paikat poistuvat. Korvaavia paikkoja ei lähitöllä ole. Haittaa viereisten liiketilojen toimintaa.

Radan suuntaisen polkupyöräyhteyden ratkaisua ei ole kunnolla esitetty. Yhteys Ratakadun itäpuolella näyttää hankalalta.

Ratakadun liikenteellistä mitoitusta mietitty enemmän kuin muissa ehdotuksissa.





Ehdotus numero 4. "Onnikka"



5.4 Ehdotus numero 4. "Onnikka"

5.4.3 Toteutettavuus ja kehityskelpoisuus

Ehdotuksessa esitetty korttelirakenne on toteutettavissa vaiheittain.

Asuinkorttelit ovat mittakaavallisesti ja toteutettavuudeltaan ehdotuksen vahvimpia osa-alueita. Asuinkorttelien yhteyteen esitetyt kaupalliset tilat ja toimitilat, joiden päällä on pihakansi, ovat ainakin esitetyssä laajuudessaan epärealistiset.

Suunnitelman toteuttamisen kannalta radan alitse ja Ratakadun alle johdetun joukkoliikennekadun vaatimat laajat maanalaiset rakenteet kansineen muodostavat merkittävän kustannuserän. Kiinnostavuudestaan huolimatta joukkoliikennekatu arvioitiin epärealistiseksi ja toisaalta myös joitakin liikenteellisiä hankaluuksia aiheuttavaksi ideaksi.

5.4.4 Rakentamisen laajuus ja kustannukset:

Kilpailuehdotuksen kustannuslaskelmassa käytettyjen tilakokonaisuuksien €/brm²-hintojen arvioidaan olevan normaalilla tasolla. Kilpailuehdotuksen kustannuslaskelmaan ei ole sisällytetty rakennusten muodosta ja arkkitehtuurista ym. kilpailun luonteesta johtuvia mahdollisia lisäkustannuksia.

Laajuustiedot

Laajuustiedot	
Kaupalliset tilat (brm ²)	38 550
Arena(brm ²)	6 750
Asuminen (brm ²)	54 000
Tukitilat (brm ²)	22 350
Kokonaislaajuus (brm ²)	121 650

Laajuus	rakennuskust. alv 0%	€/brm ² alv 0%
121.650 brm ²	266.808.000 €	2.193





5.5 Ehdotus numero 5. “Tervatyynyrit”

5.5.1 Kaupunkikuva ja arkkitehtuuri

Kaupunkikuvallinen ja asemakaavallinen ratkaisu on selkeä ja luonteva. Ruutukaavaa noudatteleva suunnitelma muodostaa radan itäpuolelle kompaktin nauhamaisen korttelialueen, joka sopeutuu hyvin ympäröivän kaupungin mittakaavaan. Muista ehdotuksista poiketen Tervatyynyriin rakennukset jäävät ympäröivän kaupungin korkeimpia torneja matalammaksi. Esitetty rakentaminen on tehokasta ilman tornejakin.

Rakennusten arkkitehtuuri viittaa persoonallisella tavalla Oulun menneisyyteen tervakaupunkina. Suunnitelma jatkaa Oulun keskustan tiiviiden kortteleiden rakennetta ja intensiivisiä katutiloja. Viitteet vanhaan rakennuskulttuuriin ja historiaan tuovat suunnitelman esittämään kaupunkikuvaan omintakeisuutta ja tukevat paikallisen identiteetin muodostumista.

Ehdotuksessa voidaan nähdä myös viittauksia Itämeren alueen Hansakaupunkien urbaaneihin tiiviisti rakennettuihin kortteleihin ja jyrkkäkattoisiin porvaristaloihin.

Tervatyynyrit ja jyrkät harjakattoiset asuinkorttelit muodostavat kiinnostavan kombinaation. Asuinkortteleiden mittakaava on urbaania ja pienimittakaavaisen kodikasta.

Palvelukeskuksen rooli kaupunkikuvassa korostuu kahden parabolisen holvin avulla, jotka vertautuvat vanhoihin kaariasemahalleihin. Lasipäätyiset holvit laajoine harjakattoisine rakennelmineen muodostavat Hallituskadun jalankulkuakselille mielenkiintoisen ja houkuttelevan päätteen radan toiselle puolelle. Ratkaisu edellyttää, ettei Lemminkäisen matkakeskusta toteuteta. Muussa tapauksessa näkymä estyy.

Jalankulkijan näkökulma

Ehdotuksessa on paljon kiinnostavia sisä- ja ulkotiloja. Laajat säältä suojaiset sisätilat ja tiiviit ulkotilat syys-talvi-kevätaikaan ovat erittäin käyttökelpoisia. Julkiset ulkotilat ovat mittakaavaltaan onnistuneita ja viihtyisiä.

Ympäristö

Asuinkorttelit luovat polveilevaa, mielenkiintoista asuin-ympäristöä, jonka mittakaava on inhimillinen.

Tiivistä ja kompaktia jalankulkijan mittakaavaan sovitettua ympäristöä on paljon. Oulun keskustan kauppakatu-
jen mittakaavaa on tuotu myös radan itäpuolelle.

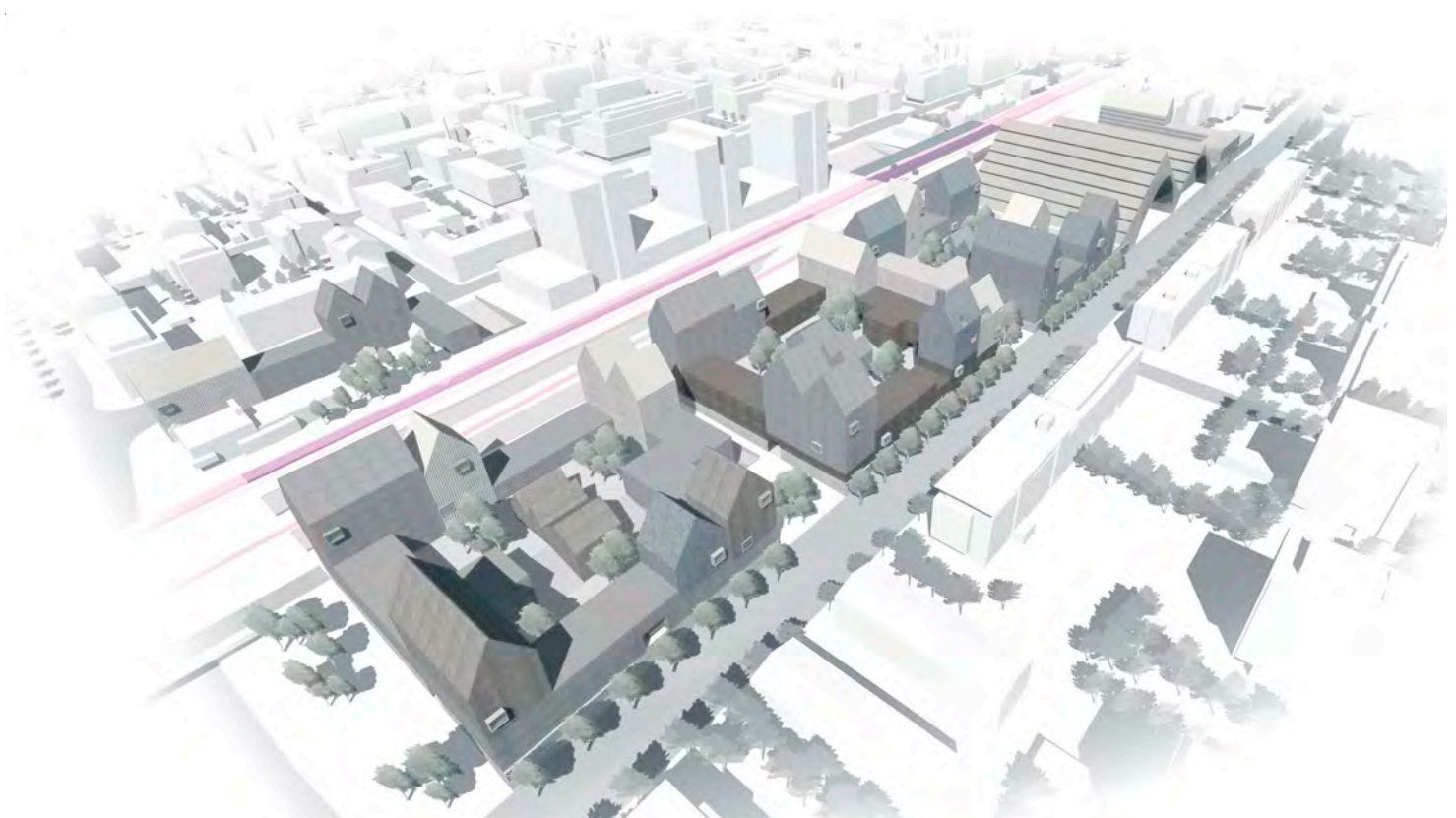
5.5.2 Toiminnallinen kokonaisuus:

Kilpailuehdotuksessa palvelut on sijoitettu kilpailuohjelman mukaiseksi kokonaisuudeksi. Palvelukeskus sijoittuu kokonaisuudessaan radan toiselle puolelle. Ratkaisussa hotelli, liiketilat, ravintolat ja monitoimiareena muodostavat toiminnallisen yhtenäisiin sisätiloihin perustuvan kokonaisuuden. Kilpailuehdotuksessa ei ole profiloitu tarkemmin, millaisesta kaupallisesta palvelutarjonnasta se muodostuisi.

Selostuksen mukaan palvelukeskuksen laajuus olisi 32 800 brm², mutta siihen on laskettu myös pysäköinti- ja huoltotilat (8100 m²).

Palvelut ja liiketilat

Ehdotuksessa liiketilat on keskitetty selkeäksi kokonaisuudeksi, vaikka ne sijoittuvat kolmeen eri kerrokseen. Ratkaisu yhdistää kaikki palvelut ja palvelukeskuksen toiminnot tiiviiksi ja selkeäksi kokonaisuudeksi. Ravin-





Ehdotus numero 5. "Tervatynnyrit"



5.5 Ehdotus numero 5. "Tervatynnyrit"

tolatoiminnot mahdollistavat niiden joustavan käytön monitoimiareenan yhteydessä. Päivittäistavarakauppa on esitetty radan alittavalle tasolle. Liiketilat on esitettyssä ratkaisussa jaettu erikoisliikkeisiin, päivittäistavarakauppaan ja kahvila-ravintoloihin. Liiketilat muodostavat tiiviin kokonaisuuden.

Ehdotuksessa on esitetty liiketilaa yhteensä 8500 brm² palvelukeskukseen. Ilman pysäköinti- ja huoltotiloja palvelukeskuksen kokonaismitoitus on 24700 brm². Ehdotuksessa palvelut ovat mittakaavaltaan ja laajuudeltaan kilpailuohjelman mukaisia.

Hotelli

Hotelli sijaitsee eteläisemmän holvirakenteen päälle kurottavana vinona rakenteena. Ratkaisu on erikoinen mutta sille löytyy esikuvia ainakin asuntorakentamisesta.

Hotelli on elimellinen osa palvelukeskusta, joka on toteutettava yhdellä kertaa.

Vanha asemarakennus ympäristöineen

Vanhan asemarakennuksen ympäristö on jätetty lähes ennalleen.

Ratapiha

Laiturit on katettu kevein lasikattein.

Toimistotilat

Toimistotiloja on sijoitettu palvelukeskuksen yhteyteen monitoimihallin pohjoispuolelle.

Oikeus- ja poliisitalo

Täydennysrakentaminen Poliisitalon pohjoispuolelle on maltillista. Monitoimihallin pohjoispuolelle sijoittuva toimistorakennus on oikeus- ja poliisitalon eteläpuolisen ajoneuvoliittymän kohdalla.

Liikenneohjauskeskuksen alue

Täydennysrakentaminen Liikenneohjauskeskuksen alueella jatkaa asuinkortteleiden rakentumisperiaatteita.

Asuminen

Kolme tiivistä itäosan asuinkorttelia rakentuvat harjakattoisista kerrostaloista, joiden alle on sijoitettu porrastetusti pysäköintilaitokset. Korttelit ovat tilallisesti mielenkiintoiset ja pienimittakaavaisina viihtyisät.

Asuinkortteleissa on ratkaistu hyvin radan läheisyys. Ratapihan tasoon ei ole sijoitettu asumista vaan pysäköintiä ja aputiloja. Kortteleiden vaiheittain rakentaminen mahdollista ja luontevaa. Pysäköintiratkaisu edellyttää, että koko kortteli rakennetaan kerralla.

Kevyt liikenne ja radan alitus

Ehdotuksessa radan eri puolet yhdistyvät laajahkon alikulkutunnelin kautta. Tunnelin yhteyteen on sijoitettu erilaisia palveluita ja laajahko polkupyöräpysäköintialue.

Jalankulkuyhteydestä kauas erotettu pyörätie johtaa siivuun päätoiminnoilta ja tärkeimmiltä ulko- ja liiketiloilta, mikä ei pyöräilykaupungissa ei tunnu sopivalta ratkaisulta.

Pyörätien geometria leikkautuu todennäköisesti linja-autoaseman tilojen kanssa ja Raksilan puoleinen pää voi olla liikenteellisesti hankala. Radan alle laskeutuvat portaat voivat olla suojaamattomina talvella liukkaat.

Polkupyöräpysäköinti sijaitsee keskeisesti ja pääosin radan alla.

Pyörätiellä on jyrkät nousut tunnelista ja tiukka mutka radan alla. Ratkaisu voi aiheuttaa vaaratilanteita.

Ajoneuvoliikenne ja pysäköinti

Linja-autoaseman mitoitus on tiukka. Lähtölaituripaikkoja on vain kolme. Saapuville taas laituritilaa on enemmän kuin muissa ehdotuksissa. Lyhytaikaista pysäköintitilaa ei ole. Kilpailuohjelma oli linja-autoaseman suhteen hieman tulkinnanvarainen.

Linja-autoasemalta ja taksialueelta tullaan suoraan jalankulkualueelle. Myöskään asukas-pysäköinnistä tultaessa näkemät jalkakäytävälle eivät ole parhaat mahdolliset.

Ratakadun toimintoja ei ole juuri suunniteltu, mikä näyttäytyy hieman sekavalta mm. bussi- ja saattoliikenteen osalta. Rautatienkatu on aseman kohdalla hidaskatunainen.

Hallituskadun ja Postiaukion pysäköintipaikat ilmeisesti poistuvat. Korvaavia paikkoja ei lähitöllä ole, mikä haittaa viereisten liiketilojen toimintaa.





Ehdotus numero 5. "Tervatynnyrit"



5.5 Ehdotus numero 5. "Tervatyynyrit"

5.5.3 Toteutettavuus ja kehityskelpoisuus

Ehdotus on kompakti ja toteutettavuudeltaan hyvä. Korttelit voidaan toteuttaa vaiheittain ja halutussa järjestyksessä.

Palvelukeskus muodostaa melko laajan kokonaisuuden, joka on toteutettava kerralla. Vinoon holvin lappeeseen sijoitettu hotelli saattaa olla toteutettavuudeltaan haastava mutta ratkaisu on kehitettävissä toteutusvaiheessa. Palvelukeskuksessa on lämmintä sisätilaa melko paljon mutta suojaamatonta kansirakennetta vastaavasti hyvin vähän.

Radan alapuolinen laaja polkupyöräparkki on kallis.

Palvelukeskuksen pohjoisosa ja toimistokortteli liikennejärjestelyineen, maanalaisine linja-autoasemineen, pysäköintilaitoksineen ja ajoreitteineen vaatii vielä tarkempaa suunnittelua toimiakseen moitteettomasti. Linja-autoaseman odotustilat ovat ylimitoitettut mutta itse linja-auto terminaali on ahdas.

Joidenkin toimintojen mahdollinen uudelleensijoittelu ei kuitenkaan riko ehdotuksen vahvaa ja persoonallista yleisilmettä.

5.5.4 Rakentamisen laajuus ja kustannukset:

Kilpailuehdotuksen kustannuslaskelma on esitetty hyvin pelkistetyllä tasolla, eikä siinä ole esitetty eri tilakokonaisuuksien €/brm²-hintoja eikä katujen, aukoiden ja tunneleiden määriä eikä €/m²-hintoja. Kilpailuehdotuksen kustannuslaskelmaan ei sisälly vanhojen rakennusten purkua ja rakennusten muodosta ja arkkitehtuurista ym. kilpailun luonteesta johtuvia mahdollisia lisäkustannuksia.

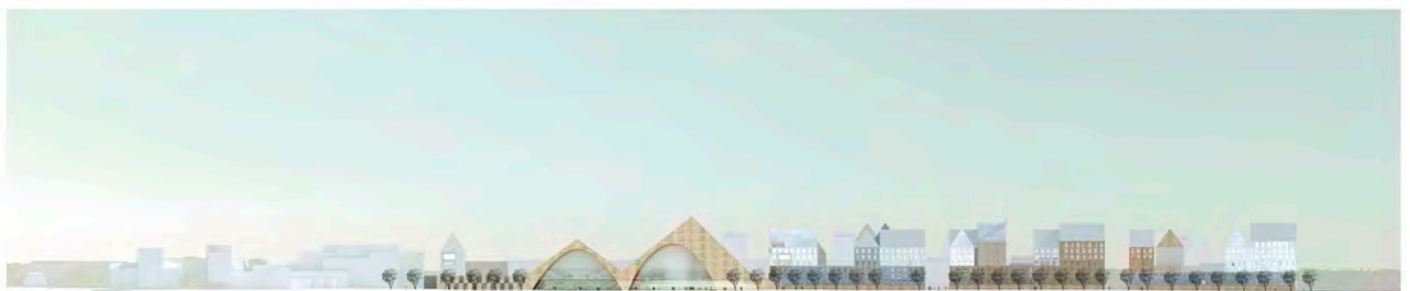
Laajuustiedot

Kaupalliset tilat (brm ²)	29 500
Arena(brm ²)	4 100
Asuminen (brm ²)	46 700
Tukitilat (brm ²)	28 300
Kokonaislaajuus (brm ²)	108 600

Laajuus	rakennuskust. alv 0%	€/brm ² alv 0%
107.800 brm ²	217.000.000 €	2.013



ALUEJULKISIVU RAUTATIEKADULTA
1:1000



ALUEJULKISIVU RATAPIHALTA
1:1000



6 KILPAILUN RATKAISU JA SUOSITUS JATKOTOIMENPITEIKSI

6.1 Ratkaisu

Palkintolautakunta päätti yksimielisesti asettaa ensimmäiselle sijalle ehdotuksen numero 5. "Tervatynnyrit" ja hyödyntää sen vahvuuksia alueen jatkosuunnittelussa.

Jatkosuunnittelussa tullaan hyödyntämään myös muiden kilpailutöiden esille tuomia ratkaisuja sekä muita uusia näkökulmia.

6.2 Ratkaisun perustelut

Ehdotuksen "Tervatynnyrit" kaupunkikuvallinen ja arkkitehtoninen kokonaisuus arvioitiin onnistuneimmaksi.

Ehdotuksen esittämää Palvelukeskuskokonaisuutta pidettiin houkuttelevana ja kehittämiskelpoisena, joskin tilankäytöllisesti tehottomana.

Ehdotuksen persoonallisuutta ja viittauksia Oulun historiaan tervakaupunkina pidettiin paikallisuutta vahvistavina ja identiteettiä luovina tekijöinä.

6.3 Ehdotukset jatkotoimenpiteiksi

Ehdotuksen "Tervatynnyrit" vahvuuksia voidaan hyödyntää alueen jatkosuunnittelussa. Ehdotuksen toteuttavuus vaiheittain sekä sen kokonaisidea mahdollistaa suunnitelman jatkokehittämisen. Asuntokortteleiden pysäköinti on ratkaistu hyvin.

Ehdotuksen "Tervahauta 2020" vanhan aseman ympäristön täydennysrakentamissuunnitelmaa pidettiin erityisen onnistuneena ja ideaa voidaan hyödyntää alueen jatkosuunnittelussa.

Ehdotus "GO" arvioitiin realistisimmaksi toteutettavuudeltaan.

Kilpailuohjelmassa mainitun monitoimiareenan laajuutta ja taloudellista kannattavuutta tulee tarkastella kriittisesti ennen jatkosuunnittelua.

Ehdotus numero 5. "Tervatynnyrit"



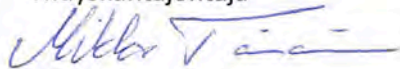
7 PALKINTOLAUTAKUNNAN JÄSENTEN ALLEKIRJOITUKSET

Kilpailun voittajaksi valittiin yksimielisesti ehdotus numero 5. "Tervatynnyrit" Oulussa 15.12.2016



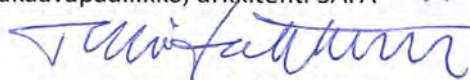
Matti Matinheikki

Yhdyskuntajohtaja



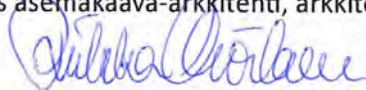
Mikko Törmänen

Asemakaavapäällikkö, arkkitehti SAFA



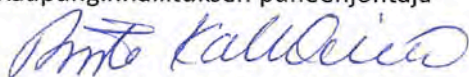
Uki Lahtinen

Vs asemakaava-arkkitehti, arkkitehti




Riikka Moilanen

Kaupunginhallituksen puheenjohtaja



Risto Kalliorinne

Yhdyskuntalautakunnan puheenjohtaja



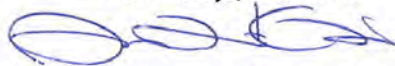
Arja Aalto

Henkilöliikenneasiantuntija



Seppo Serola

Ylitarkastaja, arkkitehti



Antti Kari

Kiinteistökehitysryhmän päällikkö



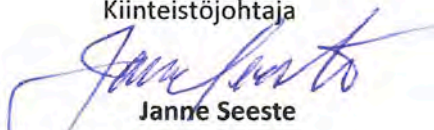
Mauri Sahi

Johtaja



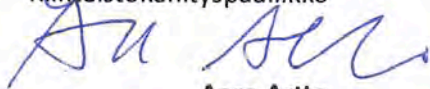
Ari Mäkinen

Kiinteistöjohtaja



Janne Seeste

Kiinteistökehityspäällikkö



Aaro Artto

Arkkitehti SAFA

8 NIMIKUORIEN AVAUS

8.1 Kilpailun voittaja

Kilpailun ratkaisun ja allekirjoituksen jälkeen avattiin nimikuoret.

1. palkinto, ehdotus numero 5. "Tervatynnyrit"

, jonka tekijät ovat:

- Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki Oy + Arkkitehdit m3
Liikennesuunnittelu: Plaana Oy
Ympäristösuunnittelu: Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy
Kustannuslaskenta: Rakennusinsinööritoimisto Rimako Oy

8.2 Muut ehdotukset

Ehdotus numero 1. "Riekkö"

- Arkkitehtitoimisto Brunow & Maunula Oy + Metro Arkkitehdit
Liikennesuunnittelu: Sweco
Ympäristösuunnittelu: Maisemasuunnittelu Hemgård
Kustannuslaskenta: FMC laskentapalvelut Oy

Ehdotus numero 2. "Tervahauta 2020"

- GSP Group Oy
Arkkitehtisuunnittelu: PES-arkkitehdit
Liikennesuunnittelu: Trafix Oy
Ympäristösuunnittelu: Ramboll Oy
Kustannuslaskenta: GSP Group Oy

Ehdotus numero 3. "Go"

- Arkkitehtitoimisto AJAK Oy
Liikennesuunnittelu: Trafix Oy
Ympäristösuunnittelu: Skenariolabs Oy
Kustannuslaskenta: Realprojekti Oy

Ehdotus numero 4. "Onnikka"

- JKMM Arkkitehdit
Liikennesuunnittelu: Trafix Oy
Ympäristösuunnittelu: LOCI Maisema-arkkitehdit Oy
Kustannuslaskenta: Rapal Oy

9 VOITTANEEN KILPAILUEHDOTUKSEN TEKIJÄT

Tekijänoikeudet:

Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki Oy

Arkkitehdit m3 Oy

Työryhmä:

Ilmari Lahdelma, arkkitehti SAFA, professori

Rainer Mahlamäki, arkkitehti SAFA, professori

Janne Pihlajaniemi, arkkitehti SAFA, professori

Kari Nykänen, arkkitehti SAFA

Jukka Savolainen, arkkitehti

Petri Saarelainen, arkkitehti SAFA

Teemu Seppälä, arkkitehti SAFA

Laura Iivarinen, arkkitehti SAFA

Heidi Siitonen, arkkitehti

Taavi Henttonen, arkkitehti yo

Joona Hulmi, arkkitehti SAFA

Julius Seniunas, student of architecture

Cristian Stoian, student of architecture

Hanna Kosunen, arkkitehti SAFA

Ville Rautiainen, arkkitehti SAFA

Visualisointi:

Brick Visual

Maisemasuunnittelu:

Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy

Liikennesuunnittelu:

Plaana Oy

Kustannuslaskenta ja kiinteistöliiketoiminta:

Rakennusinsinööritoimisto Rimako Oy

