



# Laajasalon varikon ja asumisen hybridikortteli

Arkkitehtuurikutsukilpailu, arvostelupöytäkirja 5.3.2018

**Helsinki**

## Laajasalon varikon ja asumisen hybridikortteli

Arkkitehtuurikutsukilpailu,  
arvostelupöytäkirja 5.3.2018



Viistoilmakuva lounaasta kilpailualueelle



Viistoilmakuva pohjoisesta kilpailualueelle

## YLEISTÄ

### Kilpailun järjestäjä ja tarkoitus

Kilpailun järjestäjänä toimi Helsingin kaupungin liikennelaitos-liikelaitos HKL (HKL), Helsingin maankäytön ja kaupunkirakenteen palvelukokonaisuus (aiemmin kaupunkisuunnitteluvirasto ja Helsingin kaupungin muut hallintokunnat). Kilpailu oli suunnittelukilpailu Laajasalon raitiovaunuvarikon ja siihen liittyvän asumisen hybridikorttelin suunnittelemiseksi ja suunnittelijaryhmän valitsemiseksi asemakaavan viitesuunnitelman ja varikon hankesuunnitelman laadintaa varten.

Lisäksi neuvotellaan mahdollisuuksien mukaan myöhemmin varikon toteutussuunnitelman laadinnasta. Kilpailun tarkoituksena oli löytää alueen jatkosuunnittelun ja kaavoituksen pohjaksi korkeatasoisia, vaiheittain toteuttamiskelpoisia ratkaisuja kaupunkimaisen varikon ja asumisen hybridikorttelille.

### Kilpailusäännöt ja aikataulu

Kilpailussa noudatettiin Suomen Arkkitehtiiton kilpailusääntöjä. Kilpailun järjestäjät, palkintolautakunta ja Suomen Arkkitehtiiton kilpailuasiantuntija olivat hyväksyneet kilpailuohjelman liitteineen. Kilpailuaika alkoi 26.9.2017 ja päättyi 22.1.2018.

## Osallistajat

Kilpailuun kutsuttiin seuraavat neljä arkkitehti-/monialatoimistoa työryhmineen:

COBE ApS  
(alikonultti Schauman & Nordgren Architects Oy)

VERSTAS Arkkitehdit Oy

Anttinen Oiva arkkitehdit Oy

PES-Arkkitehdit Oy

Jokaisella kutsutulla toimistolla oli nimetyn arkkitehtipääsuunnittelijan lisäksi työryhmässä nimetyt asiantuntijat, jotka vastasivat liikenne-, rakenne-, maisema-, talotekniikka- ja paloteknisestä suunnittelusta sekä melu/tärinä/värähtely- ja runkoäänikysymysten asiantuntemuksesta.

## Kilpailutehtävä

Arkkitehtuurikilpailun aiheena oli suunnitella Laajasaloon suuri hybridikortteli, joka sisältää raitiovaunuvarikon ja asumista. Hybridin sijainti on erinomainen: paikka on maisemallisesti hieno, lähellä merta ja pikaraitiotieyhteys tarjoaa nopean liikenneyhteyden keskustaan. Laajasalon keskustan uudistuvat palvelut rakenteilla olevine kauppakeskuksineen ovat lähitöillä. Merenrannat sekä viheralueet ovat kävelyetäisyydellä.

Suunnittelutehtävä oli vaativa, joka johtui hybridiluonteesta ja monen tekijän yhteisvaikutuksesta. Suurehko määrä asuinrakentamista oli sovitettava rajoitetulle alueelle osin varikon päälle, oli kehitettävä kaupunkikuvallinen ja -rakenteellinen konsepti, oli laadittava varikon suunnitelma ja liitettävä arkkitehtuuri ympäröivään luontoon yhdeksi kokonaisuudeksi. Hybridien yhteensovitukset ovat tyyppillisesti haasteellisia. Toiminnalliset ja tekniset kysymykset olivat monimutkaisia.

## Kilpailun taso

Kilpailun yleistaso oli korkea. Kaikki kilpailijat olivat paneutuneet huolella kilpailutehtävän ratkaisemiseen.

Kaikki tiimit palauttivat ehdotuksensa määräajassa ja vaadituilla asiakirjoilla. Ehdotukset olivat varsin erilaisia toisiinsa nähden. Niissä oli hyvin erilaiset perusratkaisut sekä arkkitehtonisesti että toiminnallisesti. Tämän takia kilpailu antoi hyvän kuvan erilaisista tavoista ratkaista haastava suunnittelutehtävä. Erityisesti varikon toiminnallisuus, hybridin paikoitusratkaisu ja vaihteittain toteuttavuus osoittautuivat haasteellisiksi ratkaista.

## Kilpailun arvostelukriteerit

Kilpailuohjelmassa esitetyt arvostelukriteerit olivat seuraavat:

1. Ratkaisun arkkitehtoninen ja kaupunkikuvallinen laatu ja kokonaisuus
2. Hybridirakennuksen sopiminen kaupunki- ja maisemakuvallisesti osaksi uutta kaavoitettavaa kaupunkirakennetta, liikuntapuistoa ja luonnonympäristöä
3. Varikon toiminnallisuus ja kustannustehokkuus
4. Varikon ja asuinrakentamisen luonteva, toimiva ja innovatiivinen yhteensovittaminen
5. Asuinympäristön laatu
6. Kansialueiden toiminnallisuus ja laatu
7. Toteutettavuus, myös toteutettavuus vaiheittain (varikko ensi, asuintontit vaiheittain), tekninen toteuttamiskelpoisuus
8. Kustannukset ja taloudellinen toteuttamiskelpoisuus
9. Tekninen kestävyys ja huollettavuus
10. Liikenteellinen toimivuus
11. Ratkaisun kehityskelpoisuus

## Ehdotusten toteutettavuus

Ehdotusten toteutettavuutta arvioitiin monipuolisesti eri asiantuntijoiden toimesta. Arvioissa tutkittiin varikon, asumisen, rakenteiden, paloturvallisuuden, tärinätorjunnan, melu- ja runkoäänitorjunnan periaatteita. Edelleen arvioitiin liikenne- ja katu- ja viheralueratkaisuja sekä kustannuksia.

Toteutettavuuden kannalta pidettiin etuna, että ratkaisu olisi mahdollisimman muuntojoustava, osien välisiä keskinäisiä sidonnaisuuksia olisi mahdollisimman vähän, ratkaisu olisi vaihteittain toteutettavissa varikon toteutuksen ollessa ensin ja kannen päälle ei sijoittuisi paljon rakentamista.

## Ehdotusten kehityskelpoisuus

Ehdotusten varikkoa koskevasta detaljitasosta huolimatta ja suunnittelutehtävän vaativuuden vuoksi käyty arkkitehtikilpailu oli luonteeltaan ideakilpailu. Kilpailun tuloksena ei löytynyt ehdotusta, jossa kaikkien eri ongelmien osa-alueet olisi optimaalisesti ja samanaikaisesti ratkenneet.

Kilpailun jälkeen tarvitaan vielä huomattava määrä monialaista suunnittelua ja selvitystyötä eri näkökohdista toteuttamiskelpoisen ratkaisun aikaan saamiseksi.

Ehdotuksia on arvioitu niiden kehityskelpoisuutta punniten. Jatkosuunnittelussa muutosten vaikeusaste voidaan jakaa esimerkiksi kolmeen luokkaan: osaa ratkaisuihin on hyvin vaikea muuttaa kuten kaupunkikuvallista peruskonseptia tai tiettyä paikoitusratkaisua. Osaa ratkaisuihin on keskivaikea muuttaa kuten liikennejärjestelyiden periaatteita, rakentamisen vaiheistusta ja tasojen korkoasemia. Vaikeaksi luetaan myös sellainen liikenneratkaisu, joka ei ole toteutettavissa ja sen muuttaminen toteutuskelpoiseksi johtaa koko suunnitelman sisällön merkittäviin muutoksiin, joita ei ole mahdollista täysin arvioida kilpailun arviointityön osana ilman tarkempaa muutosten suunnittelua. Osaa ratkaisuihin on helppo muuttaa kuten julkisivuja, kerroslukuja ja maisemasuunnitelman yksityiskohtia.

Varikon toiminnallisuuden ratkaisuja oli kaikissa ehdotuksissa tarpeen kehittää helpoina tai keskivaikeina muutoksina.

#### Kustannukset

Varikon tulee olla mahdollisimman kustannustehokas, tiloiltaan optimoitu sekä tehokas sekä toteuttamiskelpoinen. Asuntotonttien rakentamisen tulee olla elinkaarikustannuksiltaan kohtuullisia ja investointikustannuksiltaan toteuttamiskelpoisia. Kaikista kilpailuehdotuksista teetettiin kustannusarviointi.

FMC Laskentapalvelut Oy laski kilpailuehdotusten suunnitelmista varikon kustannukset ja asuintalojen kustannukset. Varikon kustannukset laskettiin kohdelaskentana ehdotuksen suunnitelmiin ja selostukseen perustuen. Talorakentamisen kustannukset laskettiin yleispiirteisemmin erityisesti tilastoihin perustuen. Asuinrakentamisen arvioidun kustannustason vaihtelu oli varsin maltillista, n. 10 % arvioitaessa hintaa eur/k-m<sup>2</sup> ja eur/brm<sup>2</sup>. Hinnat vaihtelivat noin 3 100 eurosta/k-m<sup>2</sup> noin 3 400 euroon/k-m<sup>2</sup>. Autopaikkojen tehokkuus ja siten autopaikan kustannukset vaihtelivat varsin paljon n. 40 000 eurosta/autopaikka aina noin 80 000 euroon/autopaikka. Varikon kustannusarviot vaihtelivat noin 27 miljoonasta eurosta 36 miljoonaan euroon kustannusarvioiden ollessa pääosin 32-36 Meur.

Edullisimmassa varikossa kustannusarviossa ei täysin oltu huomioitu sitä, että pysäköintilaitoksen sijoituksessa varikon alle muodostunee myös

varikolle siitä lisää kustannuksia.

Kannelle sijoittuvan asuinrakentamisen määrä vaihteli varsin paljon, jolla on vaikutusta kustannuksiin ja toteutettavuuteen. Kustannuslaskennassa rakennuttajan kustannukset ja hankevaraukset olivat kaikissa ehdotuksissa prosenttiperusteiset ja siten samansuuruiset. Kustannuslaskenta ei sisältänyt tontti- ja rahoituskuluja eikä raide- ja HKL:n varikon tiettyjen teknisten järjestelmien kuluja.

Toteuttamiskelpoinen kustannustaso oli yksi arvioitava seikka. Kustannusten arvioinnin avulla myös ohjataan jatkosuunnittelua taloudellisesti mahdollisimman toteuttamiskelpoiseksi. Kilpailun yleispiirteinen kustannuslaskenta osoitti, että kustannusten hallinta ja kustannustehokkaiden ratkaisumallien kehittäminen on hankekokonaisuudessa tärkeää ja tulee vaatimaan vielä jatkotyötä.

## Arviointiryhmä

Palkintolautakunnan sihteeri ja asiantuntijat eivät osallistuneet päätöksentekoon.

Arkkitehtuurikilpailun ehdotuksien arvioinnin suoritti palkintolautakunta, johon kuuluivat:

Anu Kuutti, tiimipäällikkö, arkkitehti SAFA, kaupunkiympäristön toimiala, asemakaavoitus

Markus Ahtiainen, liikenneinsinööri, kaupunkiympäristön toimiala, liikenne- ja katusuunnittelu

Pirjo Siren, projektinjohtaja, Kaupunginkanslia

Leena Mätäsniemi, projektipäällikkö, HKL

Katarina Nordberg, kiinteistölakimies, kaupunkiympäristön toimiala, maaomaisuuden kehittäminen ja tontit

Salla Mustonen, tiimipäällikkö, arkkitehti SAFA, kaupunkiympäristön toimiala, rakennusvalvonta

Teemu Kurkela, arkkitehti SAFA, kilpailijoiden nimeämä tuomari

Johanna Nyssönen, isännöitsijä, HKL oli poissa ja siten estynyt ensimmäistä juryn kokousta lukuun ottamatta.

Palkintolautakunnan sihteerinä toimii arkkitehti SAFA Marjut Kauppinen (Arkkitehtitoimisto Marjut Kauppinen Oy).

Palkintolautakunta kuuli asiantuntijoina mm:

HKL:n johtoryhmä ja asiantuntijaryhmä

Ville Alajoki, kaupunkiympäristön toimiala, Kruunusillat-projektinjohtaja

Kaupunkiympäristön toimiala, liikenne- ja katusuunnittelun asiantuntijaryhmä

Anri Lindén, yksikönpäällikkö, kaupunkiympäristön toimiala, asemakaavoitus

Niina Strengell, maisema-arkkitehti, kaupunkiympäristön toimiala, kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu

Arto Lind, tarkastusinsinööri, kaupunkiympäristön toimiala, rakennusvalvonta

Petri Perkiömäki, tarkastusinsinööri, kaupunkiympäristön toimiala, rakennusvalvonta

Pia-Liisa Orrenmaa, maisema-arkkitehti, kaupunkiympäristön toimiala, rakennusvalvonta

Taru Sihvonen, projektinjohtaja, kaupunkiympäristön toimiala, liikenne- ja katusuunnittelu

Marja-Liisa Heikkilä, rakennuttaja-arkkitehti, ATT

## EHDOTUSKOHTAINEN ARVIOINTI

### JATULINTARHAT



Jatulintarhat -ehdotus koostuu kolmesta U - mallisesta suurkorttelista, joiden sylit avautuvat kohti etelää ja länttä.

#### Kokonaisuus

Ehdotus on kokonaisuutena yksinkertainen ja selkeä, perusratkaisu on looginen ja perusteltu. Korttelien muoto suojaa melulta ja pohjoistuulilta, korttelien sisään muodostuvat pihatilat ovat suojaista ja aurinkoisia. Rakentamisalue on kompakti, mutta rakentaminen sijoittuu ehdotuksista lähimmäksi metsäaluetta idässä.

Suurkortteleita ei ole istutettu sopimaan ympäristöönsä riittävän hyvin. Ehdotus on liian massiivinen herkkään rantamaisemaan ja pienimittakaavaisempaan ympäristöön. Suurkorttelit ovat kooltaan ja hahmoltaan liian isoja ja suoraviivaisia. Reposalmentien koillisulmauksessa kerrosluvuksi on esitetty 11, joka on liian korkea.

Reposalmentien katulinja on pitkä, suora ja korkea. Siitä muodostuu hieman takapihan luonteinen pysäköintipaikkojen ja ajoluiskien seurauksena. Liikenteelle varattua tilaa on paljon ja katutila ei ole sopusuhtainen.

Korttelien massoittelu on hengeltään tavanomaista ja omaleimaista arkkitehtonista identiteettiä ei muodostu. Lopputulos on kokonaisuutena lähiömäinen. Perusratkaisu on kuitenkin hyvä ja tarkastelualueen ratkaisulla on pyritty parantamaan ratkaisun istumista paikkaansa.

Suuret korttelit olisi voitu jalostaa arkkitehtonisin keinoin kiinnostavammiksi, mutta sitä ei ole riittävässä määrin tehty. Katujulkisivujen tummuus soveltuu huonosti ympäristöön ja tekee korkeista massoista vielä raskaampia.

### Varikko

Varikko on painettu tasoon +2,5, mikä mahdollistaa varikon integroimisen hyvin osaksi ympäristöä. Perustäyttöjen tarve on maltillinen. Toisaalta vedenpaineenkesto on tarpeen huomioida.

Toiminnallisesti ehdotuksessa on hyviä ominaisuuksia: pesupaikka ja huoltopaikka on selkeästi eroteltu, huoltopaikoilla on ohitusraide. Varikon sisäänajossa kaarre ja ramppi (n. 2m vaunun pituusmitan matkalla) yhdessä muodostavat haasteen. Ympyräkaarteet aiheuttavat enemmän äänihäiriöitä. Varikolla on tasoeroja, jotka tuovat toiminnallisia haasteita. Kuorma-autot ajavat raitiovaunujen kanssa samaa reittiä sisään, mikä tehostaa tilankäyttöä. Toisaalta kuorma-autojen ja raitiovaunujen yhteinen reitti ei ole suositeltava. Sisään- ja uloskäynti yhdestä paikasta on vikaheikkä ratkaisu, toisaalta yksi sisäänkäynti on parempi melun takia. Noin viidennes asuinrakentamisesta on osoitettu varikon päälle, jolloin pilarit vaikeuttavat raidejärjestelyjä (eri koordinaatisto) ja lisäävät rakennuskustannuksia.

#### Asuminen

Suuresta osasta asuntoja avautuu hienot pitkät näkymät hyvään ilmansuuntaan, liikuntapuistoon ja luontoon. Osasta asuntoja on näkymä jopa merelle, tosin osa lamelleista tulee näköalan eteen. Asunnot ovat tavallisia ja toimivia, mutta erilaisia asuntotypologioita olisi voinut lisätä kokonaisuutta maustamaan. Pieniä asuntoja on runsaasti pitkien lamellien varrella, luhtikäytäväperiaate, joka ei täysin vakuuta. Väljähköt yksiöt on ratkaistu hyvin.

Esimerkinomaisissa pohjissa on isompia neliöitä. Myös isoja asuntopohjia oli esitetty (mm.120- 115 m<sup>2</sup>). Perheasunnoissa eteistoiminnoille ja ruuanvalmistukselle ei ole varattu toisistaan eroteltua luontevaa tilaa ja saniteettitilojen ovet avautuvat oleskelutiloihin. Isoissa perheasunnoissa ei ole kahta märkätilaa. Perheasuntojen parvekkeet ovat pieniä avautuen vain yhteen suuntaan. Kattokerroksen yhteiset sauna- ja kerhotilat ovat erityisen laadukkaat ja käytettävissä kokonaisuutena. Moniin ilmansuuntiin aukeavia kulma-asuntoja on vähän ja terassiasuntoja ei ole esitetty, vaikka ratkaisuun ne sopisivat. Yhteistilojen kattoterasseissa hyödynnetään näkymiä, mutta tätä ajatusta voisi viedä pidemmälle terassiasuntoina. Yhteydet kellariparkista ja pyöräpaikoilta porrashuoneisiin ja asuntoihin ovat erinomaiset. Yhteistilojen määrä vaikuttaa alimitoitettulta.

Liiketilat ja toimistot oli sijoitettu järkevästi Reposalmentien varrelle, tosin osa liiketiloista voisi olla isompiakin. Lisäksi 2. kerrokseen oli sijoitettu työtiloja.

Asuntorakentamisen kustannus / k-m<sup>2</sup> on ehdotuksista alhaisin. Toisaalta kerrosalaa on huomattavasti enemmän ja kerroksia paikoin 11. Kerrosalaa saatettaisiin joutua vähentämään jatkosuunnittelussa, mikä nostaisi kerrosneliömetrikohtaista kustannusta.

Asuntorakentamisesta sijoittuu noin viidennes varikon päälle korkeina rakennusmassoina. Tämä aiheuttaa yleisesti lisäkustannuksia ja kytköksiä, jotka elinkaaren aikana voivat tuottaa haasteita.

### Kansipiha ja maisema

Pihakansi on onnistuneesti häivytetty, se avautuu luontevasti liikuntapuiston suuntaan.

Asuinkorttelien piha-alueet on hyvin ratkaistu pääosin maanvaraisia pihoina. Perusratkaisu antaa mahdollisuuden maanvaraisten osuuksien kehittämiseen tarvittaessa. Yhteispiha ei ole kuitenkaan tilallisesti ja maisemallisesti kiinnostava, myös yksityiskohdat antavat hieman arkisen ja tavanomaisen vaikutelman.

Varikko voidaan jo ensi vaiheessa maisemoida lounaislaidaltaan liittämällä se olemassa olevaan kukkulaan. Säilytetty kukkula antaa lisäarvoa kokonaisuuden sovittamiseen ympäristöönsä, mutta käytännössä kukkulan säilyttäminen voi olla vaikeaa mittavan rakentamisen vieressä. Pihan iso mittakaava saa puut näyttämään pieniltä. Isoja puita on haastavaa toteuttaa kansille niiden huolto- ja peruskorjaussyistä johtuen. Perusratkaisu ei suojaa pihon lounaistuulilta, joka on kuitenkin vallitseva tuulensuunta. Pihat saavat paljon valoa, mikä on hyvä.

Esitetty maisemakonsepti on melko kallis. Osa kansipihasta tulee olemaan asuntorakentamiseen sisältyvää ja siten sen kustannuksia nostavaa. Ratkaisu säilyttää puistoa ja kansipihan liittyy puistoon hyvin avoimesti, mutta kansipiha on kooltaan hyvin laaja. Sen vastuiden pilkkominen on vaikeaa ja tulevat korjauskustannukset tulevat olemaan suuret.

Pihakansi on järkevästi kokonaan kallistettu, siten voidaan minimoida läpiviennit sadeveden johtamista varten. Pihakannen koko ja varikon lattiakorko tekevät kuitenkin hulevesien ja pohjaveden hallinnasta haastavaa.

### Liikenne

Pysäköinnit ovat sijoitettu hyvin arjen sujumisen kannalta. Pysäköinti sijaitsee toiminnallisesti

varikon kehän ulkopuolella siten, että se on oma itsenäinen osionsa.

Pysäköintikellari on painettu maan alle piiloon kompaktiksi kokonaisuudeksi. Yhteydet porrashuoneisiin ovat hyvät, kellari on irti asuinrakennuksista ja vaihteittain toteutettavissa asuntorakentamisen aikataulussa. Tarvitavat huoltoyhteydet on hyvin järjestettävissä.

Eryteisesti Reposalmentien varren maantason liiketilojen huolto onnistuu hyvin.

Hybridikorttelin huolto voidaan hoitaa toimivasti suoraan porrashuoneisiin.

Pyöräpaikat on toimivasti sijoitettu porrashuoneiden viereen.

Pysäköintikellari on painettu korkoon +2,0, ratkaisu edellyttää vedenpaineenkestäviä kalliita rakenteita, mutta kellarin asemaa voisi nostaa hieman. Ajoluiskat on sijoitettu toiminnan kannalta hyvin, mutta ne ovat kaupunkikuvallisesti liian näkyvällä paikalla. Kaupunkikuvallista ratkaisua heikentävät myös Reposalmentien varteen sijoitettu "pihakatu" ja pysäköintipaikat sekä kortteleiden ulkopuolelle pysäköintiratkaisun seurauksena syntyvät "kansipihat".

Autopaikan tehokkuus on hyvä, keskimäärin hieman alle 28 m<sup>2</sup>/autopaikka. Autopaikan kustannukset/autopaikka ovat kuitenkin toiseksi kalleimmat.

Kaikkia asuinrakennusten kantavia rakenteita ei ole huomioitu pysäköintihallissa.

Pysäköintihalleissa kantavia rakenteita ei ole huomioitu: rakenteiden lisääminen vähentää autopaikkoja ja lisää kustannuksia.

Korttelirakenteen ulkopuolelle tuotu paikoitus heikentää kilpailuehdotuksen istuvuutta maisemaan.

## Toteutettavuus

Hanke on esitetty toteutettavaksi kolmessa vaiheessa. Jokaisen vaiheen jälkeen osakokonaisuus on ehjän oloinen, sikäli perusratkaisu on hyvä. Koska kansipiha on matalalla, se integroituu keskeneräisenä paremmin ympäristöön.

Kolme suurkorttelin siipeä (korkeaa rakennusmassaa) ulottuu varikon päälle, joten rakenne on tältä osin vaativa.

Tekstissä on mainittu, että kantavat linjat sijaitsevat samassa kohdassa kuin alapuoliset pilarit, mutta piirustuksessa näin ei ole.

Taloudellisen rakenteen aikaansaamiseksi pysäköintihalleissa olisi sijoitettava pilarilinjat kantavien seinälinjojen kohdalle. Rakenteiden lisääminen vähentää autopaikkoja.

Poistumisturvallisuus edellyttäisi lisätutkimista, mm. korkeiden rakennusosien poistumisteiden riittävyden osalta.

## Kehityskelpoisuus

Ehdotuksen kehityskelpoisuutta arvioitaessa rakennusmassojen madaltaminen ja julkisivujen kehittäminen ovat mahdollisia. Ehdotuksen varikko ja asuinrakentaminen ovat siinä määrin irrallisia, että niiden muokkaaminen lienee mahdollista esimerkiksi massoittelemalla asuinrakentamista toisin.

Varikon ja pysäköintihallien korkotasoa voi nostaa vedenpaineenkeston tarpeen vähentämiseksi ja mm. autopaikkojen hinnan alentamiseksi, mutta silloin kokonaisratkaisu muuttuu ja asuntojen määrä vähenee.

Varikon sisääntulon ratkaisua pitäisi muuttaa ja kehittää paljon. Korokojen ja kaarevuuden muuttaminen vaikuttaa paljon tontin käyttöön ja suunnitelmaratkaisuun. Myös rakennuksia on sijoitettu varikon päälle, mikä nostaa kustannuksia. Suurkorttelien perusratkaisu on voimakas, sitä voisi elävöittää ja mittakaavaa inhimillistä, mutta lopputulosta ei voi arvioida.

Jatulintarhat, perspektiivi Reposalmentieltä





## SAARISTOKYLÄ



Suuret viistokatkoiset pistetalot, jotka muistuttavat suurpienaloja on sijoitettu vapaasti metsäluontoon kylämäiseksi rykelmäksi.

### Kokonaisuus

Ehdotuksen kaupunkikuvallinen ratkaisu ja maisemakonsepti ovat omaleimaisia ja oivaltavia. Modernin saaristokylän teema istuu alueelle ja paikan henkeen, se ei ole liian urbaani tai lähiömäinen. Ratkaisu toisi uudenlaista modernia arkkitehtuuria Yliskylään ja Helsinkiin. Metsäluonto -maisemakonsepti integroi kokonaisuutta hyvin ympäröivään luontoon.

Ehdotus on taitavasti kehitetty eri mittakaavoissa ja osin yksityiskohdissaan. Viistotut veistokselliset suuri kappaleet muodostavat mielenkiintoisen ja yllätyksellisen kokonaisuuden. Ehdotus leikittelee rakennusten kattomuodoilla ja suuntaamisella. Rakennusten vaihtuvat korkeudet ja eri materiaalit tuovat lisämielenkiintoa. Reposalmentien varteen muodostuu urbaania katutilaa. Julkisivujen yksityiskohdat on esitetty ansiokkaasti ja kunnianhimoisesti. Ehdotuksen havainnekuvat ovat todella kauniita ja puhuttelevia. Tietysti toteutuksen mankelissa ehdotuksen yksityiskohdat saattaisivat kärsiä.

Pistetalojen vuoksi varikkokansi on vaikeampi istuttaa ympäristöön: iso tasoero kannen ja ympäröivän alueen välillä olisi helpommin ratkaistavissa rakennuksilla.

### Varikko

Varikon korkotaso +5,5 katutasossa on hyvä perusratkaisu. Varikon pohjapiirustus ja layout ovat toimivia. Varikon toiminnalliset tilat on sijoitettu keskeisesti. Luonnonvalon tuominen varikon työtiloihin on positiivista ja edesauttaa hienon työympäristön muodostumista. Varikko tuodaan ikkunoiden kautta ympäristöön kaikille nähtäväksi, mikä on hyvä lisä.

Toiminnallisesti ehdotuksessa on lisäksi hyviä ominaisuuksia: kaksi sisään/ulosajoreittiä, jolloin yhden vikaantuessa halli ei lamaannu vaan toinen reitti on käyttökelpoinen. Matka säilytyshallista linjaliikenteeseen on lyhyt: voidaan välttää turhaa ajoa.

Itäisimmältä säilytysraiteelta on mahdollisuus ajaa ulos vain idän suuntaan. Tämä rajoittaa varikon käyttöä ja johtaa haasteellisiin kiskojarjestelyihin. Ulosajon sijoittaminen samaan kohtaan kuin pysäköinnin ja korttelin sisäisen huoltokadun ajo on ratkaisuna riskialtis ja haastava liikenteen ohjaamisen kannalta. Keskinäisistä etäisyyksistä johtuen liikennettä jouduttaisiin ohjaamaan erittäin haastavalla tavalla samoissa vaiheissa kun katuliikennettä.

Ulkopesukone voidaan sijoittaa vapaasti, joko ennen tai jälkeen huoltoraiteen. Varikolla ei ole kuitenkaan huomioitu kaikkia huoltotarpeita esim. huoltovaunun, ulkopesupaikan ja huoltomontun osalta.

Asuinrakentamista on osoitettu varikon ja kannen päälle tässä ehdotuksessa eniten. Ratkaisu lisää rakentamiskustannuksia ja yhteensovituksen tarvetta. Tältä osin kansiratkaisun tarpeellisuus asuinrakennusten alla tulisi tutkia tarkemmin. Toisaalta rakenteiden suunta samassa koordinaatistossa helpottaa raiteiden sijoittelua.

### Asuminen

Erilaisia asuntotypologioita on tutkittu ansiokkaasti. Ehdotus sisältää hyviä yhteisöllisyyttä edistäviä ideoita (mm. ruokakauppa, ravintola, kioski, leipomo, yhteinen pyöräparkki). Liiketilojen määrä on järkevä. Suuresta osasta asuntoja avautuu mielenkiintoisia ja vaihtelevia näkymiä ympäristöön. Viistot kattopinnat luovat kiinnostavia ullakkohenkisiä asuntoja. Maantasolla asunnot ovat rivitalomaisia omine pihoineen ja tuovat vaihtelua kokonaisuuteen.

Yhteydet polkupyöräparkkeihin (keskellä ja kellarissa), paikoitukseen ja huoltoajoon ovat erinomaiset.

Huoneistot ovat väljätköjä. 4h- ja 5h- asuntojen pinta-alat ovat suuria. Myös suuria huoneistokokoja kuten 134 m<sup>2</sup> on esitetty. Yli 130 m<sup>2</sup> asunnoille kysyntää on vähemmän, näin suurten asuntojen lukumäärän on tarpeen olla yleisesti rajallinen.

Suurien huoneistojen monet tilat ovat kapeita ja pitkänomaisia (makuuhuoneet, eteiskäytävät). Talotyyppin mukaisen terassoitumisen vaikutus asuntoratkaisuihin pohdituttaa.

Kattoterassien integroiminen vinoon kattorakenteeseen on riskirakenne. Pidemmät mutta kuitenkin yksiportaiset rakennukset synnyttävät pitkänomaisia porrashuoneita ja keskikäytäviä.

Maantason asunnot avautuvat vain yhteen suuntaan. Poistumisturvallisuus edellyttää lisätarkastelua, mm. nostopaikkojen ja pelastusteiden sijoittuminen nurmialueelle tulisi ratkaista toisin.

Rakennusoikeuden määrä esitetty puutteellisesti eikä arviota asuntojen määrästä ei ole esitetty. Yhteistiloja on liian vähän.

Asuntorakentamisen kustannusten osalta ehdotus on kallein (euroa / k-m<sup>2</sup> tai euroa / brm<sup>2</sup>).

Kustannukset eivät sisällä kansipihoja (kiinteistöjen pihoja), minkä vuoksi asuntorakentamisen hinta voi nousta.

### Kansipiha ja maisema

Pihakansi on konseptoitu metsäluonnoksi, joka yhdistyy hyvin ympäröivään luontoon ja sopii teemaltaan alueelle. Pihojen maisematilat avautuvat osaksi ympäröivää maisemaa, piha mieltyy osaksi puistoa. Ehdotus sisältää erilaisia pihamaisemia, jotka voidaan kokea alueella. Maisemasuunnitelma on hyvin tutkittu. Se sisältää elämyksellisiä ja kiinnostavia ratkaisuja.

Maisemasuunnitelmassa on vältetty lähiömäinen ja tavanomainen vaikutelma.

Pihakannessa on innovatiivisia aukkoja/pieniä sisäpihoja, jotka tuovat varikolle luonnonvaloa.

Atriumpihojen kohdalla hulevesien hallinta on ongelmallista. Talojen välit ovat osin korkeuserojen vuoksi töksähtäviä. Yksityisten pihojen rajaus ja sijoitus pohdituttaa. Metsä konseptina ja isot männyt ovat iso haaste toteutuksen kannalta. Isoja puita on esitetty tässä ehdotuksessa paljon: niitä on haastavaa toteuttaa kansille kansien huolto- ja peruskorjauksista johtuen. Osa piha-alueista on atriumpihojen kohdalla maanvaraisia, mikä on kehityskelpoinen periaate.

### Liikenne

Liikenne on toimivasti ratkaistu. Paikoituslaitos kiertää varikon ympärillä kaksitasoisena pysäköintikehänä. Autot ja huoltoajo jäävät piiloon, yhteydet porrashuoneiden kautta asuntoihin ovat hyvät. Tarvittavat huoltoyhteydet ovat järjestettävissä. Huolto on osin hoidettu parkkikannen kautta.

Reposalmentien varren maantason liiketilojen huolto on hankala järjestää.

Varikkoalueella oma suuri pyöräparkki, joka on keskeisesti sijoitettu ja helposti saavutettavissa. Lisäksi talokohtaisia pyöräpaikkoja on autopysäköintitasolla kellarissa, näihin ajo tapahtuu ajoluiskien kautta. Pysäköintikellarin ajoluiska sijaitsee kaukana korttelin perällä.

Pysäköintilaitoksen perusratkaisu on tehoton (noin 41 m<sup>2</sup>/autopaikka) johtuen osin sen integroinnista sisäiseen huoltokatuun.

Alemman pysäköintitason korkoasema +1,8 edellyttää vedenpaineenkestäviä kalliita rakenteita. Ylempi pysäköintitaso on tarpeettoman korkea. Ratkaisujen vuoksi autopaikoituksen arvioitu hinta /autopaikka on hyvin korkea, ehdotuksista kallein.

### Toteutettavuus

Asuinrakennukset on joustavasti toteutettavissa useassa vaiheessa. Jokaisen vaiheen jälkeen osakokonaisuus on valmiin oloinen. Varikkokannen liittyminen ympäristöön ei perustu asuinrakennuksiin vaan se on ratkaistava muutoin. Asuinrakentamista sijaitsee paljon pysäköinnin ja varikon päällä, mutta rakenteiden periaatteet on hyvin esitetty.

Pysäköintikellari on esitetty toteutettavaksi kokonaisuudessaan ensin. Tämä saattaa olla hyvin haastavaa johtuen autopaikkojen määrästä sekä autopaikan korkeasta hinnasta.

Pysäköintilaitoksen esittäminen ensimmäisenä toteutettavaksi aiheuttaa jo muutoinkin todella suuren investoinnin lisäksi etupainotteisen asuntorakentamisen toteuttajille.

Pihakannen maisemointia vaiheittain ei ole esitetty.

Talotyyppiin liittyvät kosteustekniset haasteet (räystäättömyys, paljon kylmiä terasseja lämpimien tilojen päällä) sekä todellisten rakenteiden mitoitus huomiointi tulisi sovittaa tavoiteltuun yksiaiineiseen yleisilmeeseen. Materiaalivalintana puu laajasti käytettynä voi olla haasteellinen merellisessä vaativassa ilmastossa.

## Kehityskelpoisuus

Ehdotus on monelta osin hyvin kehityskelpoinen, koska arkkitehtoninen konsepti on vahva ja muuntojoustava. Kokonaisuus koostuu vapaasti sijoitetuista palasista, jolloin se sallii osien ja yksityiskohtien muokkaamisen perusajatusta hukkaamatta. Jos ratkaisusta poistetaan kappalemaiseen muotoon upotetut kattoterassit ja yksiaineisuus, voi lopputulos olla tavanomaisempi.

Asuntojen koot ja julkisivujen yksityiskohdat ovat muokattavissa. Esiitetty maisemakonsepti on huomattavan kallis, mutta se on muokattavissa punaista lankaa hukkaamatta (esim. puiden sijoitus, koko ja laji). Metsäluonto- teema saattaa helpottaa pihakannen toteutusta vaiheittain: vapaamuotoisia luontoaiheet on joustava muokata. Maiseman ja ympäristön kannalta ehdotuksessa on paljon hyvää ja kehityskelpoista. Maavaraisen piha-alueen lisääminen lienee mahdollista kannenalaisten aputilojen sijoittelua tutkimalla.

Pysäköintikellarin paikka varikon ulkokehällä on järkevä. Sen korkoasemaa, tilankäytön tehostamista osana sisäistä huoltokatua, autopaikoituksen kustannusten huomattavaa alentamista ja vaiheittain toteuttamista tulisi tutkia.

Paikoituksen muutokset ovat keskivaikeita mutta kuitenkin perusratkaisun puitteissa mahdollisia.



## SCAPES



Ehdotus rakentuu pienistä viisikulmaisista kortteleista. Korttelit yhdessä muodostavat modernia linnoitusrakennelmaa muistuttavan urbaanin kukkulan luonnon keskelle.

### Kokonaisuus

Kaupunkikuvakonseptilla on vahva oma luonne, se antaa Yliskylälle uuden identiteetin. Linnoitusarkkitehtuuria muistuttava perusratkaisu istuu alueelle, lopputulos on uusi sovellutus puutarhakaupunkimaisesta urbaanista keskittymästä. Kokonaisuus on inspiroiva, ehdotuksesta löytyy mielenkiintoisia ja elämyksellisiä kaupunkitiloja. Ratkaisu istuu hyvin ympäröivään luontoon ja kaupunkirakenteeseen. Mittakaava pysyy hallinnassa, kun lamellirakennusmassat on jaettu pieniin osiin ja rakentamisen ulkoreuna on jalustamaisena verrattain matala (2-4 kerroksinen). Rakennusmassat liittyvät särmittäin maisemaan. Kortteli avautuvat yhteispihalle vaihtelevasti luoden mielenkiintoisia porttikäytävämäisiä paikkoja, joiden yhteyteen on sijoitettu yhteistiloja.

Reposalmentien varren rakennusmassat ovat yhtä matalia kuin tien vastapuolella, mutta kokonaisuus on silti riittävän urbaani luonteeltaan. Korkeat tornimaiset rakennusmassat on sijoitettu kansipihan keskelle korostaen onnistuneesti keskelle muodostuvaa kukkulaa ja sen pihatilaa. Toisaalta joissakin kortteleissa korkeiden rakennusosien sijoittelu varjostaa jo muutenkin pimeitä pieniä sisäpihoja. Arkkitehtuuri on modernia ja korkealuokkaista. Julkisivuperiaatteet ovat mielenkiintoiset: julkisivut ovat jaettu korkeussuunnassa juurevaan kiviaineiseen jalustaan ja keveämpään torniosaan. Ratkaisu on moderni, mutta siinä on onnistunutta samankaltaisuutta suhteessa ympäristöönsä ja viitteitä menneeseen.

Arkkitehtuurissa on perinteisiä modernistisia aiheita, jotka sitovat etenkin jalustamaisen osan päältä nousevat vaaleat korkeammat rakennukset laajasalolaiseen moderniin rakennusperinteeseen.

Asemapiirrostason hieman formalistinen muotokieli häviää suunnitelmaa lähemmin tarkastellessa mm. rakennusten eri korkeusasemien ja korkeuksien vuoksi.

### Varikko

Varikon sijoitus katutasoon +5,2 on hyvä. Varikon perusratkaisu on kompakti. Varikon sisään- ja ulosajoreitit on sijoitettu erikseen. Varikon sisäänajo sijaitsee liian idässä, raitiovaunu ei mahdu odottamaan, vaan saattaa jäädä sisään ajettaessa keskelle risteystä estäen muun liikenteen.

Luonnonvalo on tuotu varikon tiloihin kattoikkunoilla ansiokkaan mutkattomasti. Varikon sisään voi myös nähdä valituista paikoista, mikä tuo varikon toimintoihin hyvin osaksi arkiympäristöä.

Kuorma-autoille on osoitettu pitkä ajoväylä, joka kuuluu varikkoon, mutta seinällä erotettuna sitä ei voi käyttää hyötykäytössä.

Huoltohallin tulisi olla esitettyä korkeampi.

Toiminnallisesti varikon hyviä ominaisuuksia ovat useat sisään ja ulosajoraiteet (parempi vikaherkkyuden kannalta) sekä mahdollisuus eristää huoltotila säilytyshallista.

Ulosajon järjestelyt eivät esitettyssä muodossa ole toimivat (mm. raidegeometrian kaarivaihteet ja mutka, liikennejärjestelyt kadulla). Sisään- ja ulosajon ratkaisuiden korjaaminen hyväksyttävälle tasolle edellyttäisivät suurehkoja muutoksia raidejärjestelyihin.

Varikossa ei ole huomioitu kaikkia huoltotarpeita esim. varastotilojen ja huoltovaunun säilytyksen osalta. Varikon keskelle jäävälle alueelle on sijoitettu kolmikerroksinen pysäköintitalo. Varikon kannen päälle sijoittuvien asuinrakennusten kantavat linjat eivät yhdisty varikon rakenteisiin, joten varikon laatalle kohdistuu myös asuinrakennuksien kuormaa.

Yksi rakennus sijoittuu kokonaan varikon päälle, mikä ei sidonnaisuuksien välttämisen (erityisesti jatkoa ja koko elinkaarta ajatellen) kannalta ole toivottavin ratkaisu. Asuinrakentamista on sijoitettu varikon päälle noin neljännes. Se lisää yleisesti rakentamiskustannuksia ja rajoittaa raiteiden sijoittelua, kuin kantavat rakenteet ovat keskenään eri koordinaatioissa.

## Asuminen

Ehdotuksen asuinympäristö on laadukas, monimuotoinen ja tilallisesti mielenkiintoinen.

Varikkohybridikokonaisuuden massiivisuus on onnistuneesti rikottu ja häivytetty pienimuotoisten vaihtelevakorkuisten asuinkortteleiden avulla.

Ehdotus sisältää monipuolisesti eri asuntotyyppologioita. Pihakannen tasolla ja ulkoreunalla asunnot ovat rivitalomaisia. Ne pienentävät kokonaisuuden mittakaavaa inhimillisemmäksi. Ratkaisu sisältää myös elinkaariasuntoja, mikä on ansiokasta. Korttelirakenne ja yhteiset sisääntuloreiitit pihakannen kautta edistävät asumisen yhteisöllisyyttä. Suuresta osasta asuntoja avautuu mielenkiintoisia ja vaihtelevia näkymiä ympäristöön. Jotkut asunnot aukeavat osittain pienille korttelipihoille, jolloin näkymät ovat intiimejä.

Yksiöt ovat väljähköjä. Huoneistojakaumassa on varsin paljon hieman yli 60 m<sup>2</sup>:n asuntoja. 57- 65 m<sup>2</sup> asunnot on suositeltavaa ratkaista yleensä kolmioina. Neliöt ovat sopivia kooltaan (83–84 m<sup>2</sup>). Ylisuuria asuntopohjia ei esitetty. Parvekkeet ovat isoissa perheasunnoissa pieniä.

Ehdotuksen liiketilat on sijoitettu asiakkaiden saavutettavuuden ja huollon kannalta toimivasti Reposalmentien varteen ja niiden määrä on järkevä.

Poistumisturvallisuus edellyttää jatkotutkimista, mm. korkeammista rakennusosista poistumisen osalta. Myös pelastustiereittien mitoitus ja poistuminen varikolta mietityttävät. Yhteistilat on esitetty ja niitä on riittävästi.

## Kansipiha ja maisema

Maisemakonseptilla on onnistuneesti oma identiteetti, lähiömäinen ja tavanomainen vaikutelma on vältetty.

Piha-alue koostuu kiinnostavasta sarjasta toisiinsa kytkettyjä erikokoisia ja luonteisia ulkotiloja. Ulkotilat on elämyksellisesti koettavissa: portaat, yhteispiha, portit ja taskupihat muodostavat hienon tilasarjan kotiin saapuvalle.

Keskelle rakentuu yhteinen suuri pihakansi, joka avautuu korttelien välistä osaksi ympäröivää maisemaa. Piha tukee yhteisöllisyyttä. Asukkaat johdatetaan kotiin yhteispihan kautta ja ihmiset kohtaavat pihalla. Ehdotuksessa on paljon kaikille avointa pihatilaa, mutta toisaalta piha-alueita on helppo rajata yksityisemmäksi. Sosiaalisuuden tasoon voi asukas itse vaikuttaa.

Pihakansi on häivytetty ja se ei merkittävästi erotu

maisemassa. Kortteleiden pienet yksityisluonteiset pihat ovat maanvaraisia, tämän ansiosta suuret puut ovat mahdollisia. Taskupihat ovat astetta liiankin pieniä ja jäävät pimeiksi. Korkeiden rakennusosien sijoittelu varjostaa niitä entisestään.

Ehdotuksen vesikatot näkyvät hyvin asuntotorneista ja ne on esitetty tehtäväksi viherkattoina, mikä on hyvä. Hulevesipainanne on esitetty, mutta se ei johda minnekään.

## Liikenne

Ehdotuksen liikeneratkaisussa on joitakin merkittäviä avoimeksi jääviä kohtia ja puutteita, jotka edellyttävät suurehkoja muutoksia. Hybridikorttelin ja varikon kaikki autopaikat on sijoitettu kolmikerroksisen pysäköintitaloon varikon keskelle. Pysäköintitalon periaate on yksinkertainen ja tehokas. Autopaikan hinta on tavanomainen, kaikkein edullisin ehdotuksista.

Pysäköintitalosta ei ole yhteyttä suoraan asuinkerrostalojen porrashuoneisiin. Ensin on noustava pihakannelle ja käveltävä sieltä sisään asuinkortteleihin. Joihinkin asuntoihin päästäkseen on kuljettava lisäksi yhden porrashuoneen kautta alas ja sitten toisen kautta ylös. Tätä ratkaisua on kehitettävä käyttäjäystävällisemmäksi.

Polkupyöräparkkiratkaisua ei ole erikseen esitetty. Polkupyöräpaikat on ilmeisesti hajautettu. Vaikka huoltoliikennetarvetta muodostuu laajalle alueelle, on se hyvin järjestettävissä. Asuntojen huoltoajo on toimiva ja tapahtuu ulkokehältä pienten korttelipihojen kautta, pysäköintihalli ei voi toimia huoltoajoreittinä. Tämä saattaa johtaa ”huoltoajon” lisääntymiseen ja heikentää kokonaisuuden liittymistä ympäröivään puistoon.

Reposalmentein varren liiketiloja voidaan jossain määrin huoltaa rakennusten edustoille muodostuvien pienten aukoiden kautta, vaikka se ei olekaan täysin optimaalinen ratkaisu. Tästä suunnasta myös kadun varren huoltotaskut voisivat ratkaisuna tulla kyseeseen.

Pysäköintihallin rakenteita ei ole esitetty riittävästi, mm. kantavia pilarilinjooja puuttuu. Pysäköinti on esitetty toteutettavaksi varikon yhteydessä ensin, mikä tarkoittaisi asuntorakentamisen toteuttajalle suurta etupainotteista investointia. Toisaalta esitetty kustannus on kaikkein edullisin. Pysäköinnin toteuttamista varikon toteuttamisen jälkeen asuntorakentamisen yhteydessä tulisi selvittää.

## Toteutettavuus

Toteutettavuuden kannalta on myönteistä, että asuinrakennukset voidaan toteuttaa useassa eri vaiheessa, vaikka kortteli kerrallaan.

Kokonaisuus koostuu seitsemästä pienestä korttelista. Jokaisen vaiheen jälkeen osakokonaisuus on valmiin oloinen. Aloituskortteli sijoittuu varikon ja pysäköintitalon päälle. Pohjapiirustuksessa aloituskorttelin rakenteita ei ole esitetty. Pihakannen maisemoinnin vaiheistusta ei ole esitetty ja toteuttaminen vaiheittain on mahdollista, toki kaupunkikuvallisesti haastavaa. Sama haaste on kaikissa ehdotuksissa.

Pysäköinti on esitetty toteutettavaksi varikon yhteydessä ensimmäisessä vaiheessa, mikä tarkoittaisi asuntorakentamisen toteuttajalle suurta etupainotteista investointia.

Pysäköintiratkaisun toteutettavuuden osalta on tarpeen tutkia toteutusta mahdollisimman vähäisellä häiriöllä raitiotieliikenteelle.

## Kehityskelpoisuus

Kehityskelpoisuutta arvioitaessa ehdotuksen vahva arkkitehtoninen konsepti sallii esimerkiksi hankkeen koon muuttamisen, varikon sisäänajon sijainnin muuttamisen, varikon huoltotilarpeiden huomioinnin ja hybridin pysäköinnin muuttamisen perusajatusta hukkaamatta.

Pysäköinnin toteuttamista ilman etupainotteista investointia tulisi tutkia. Pysäköinnin toteuttamista varikon ja asuntorakentamisen toteuttamisen jälkeen tulisi selvittää. Olisi tarpeen myös tutkia pysäköintiratkaisun vaiheittainen toteuttamismahdollisuus tai pysäköinnin hajauttaminen.

Kortteleiden pienien sisäpihojen lisäksi olisi luontevaa tutkia matalampien rakennusosien kattojen päälle tulevia terasseja. Yhteispihan liittymistä ympäröivään puistoon tulee parantaa. Pienten sisäpihojen aukeaminen yhteispihalle on mielenkiintoinen aihe ja sitä tulee jatkossa kehittää vielä pidemmälle. Samalla tulee kehittää pysäköintihallin saavutettavuutta.

Scapes, näkymä hybridikortteliin



## VENUS



Ehdotus koostuu kaarevista pienkortteleista. Valittu teema tuo mieleen historiallisten rata-alueiden arkkitehtuurin, mutta nyt urbaanina modernina uudelleentulkintana.

### Kokonaisuus

Arkkitehtonisella konseptilla on vahva oma luonne. Ehdotus luo Yliskylälle uuden identiteetin, joka yhdistyy myös varikon tarinaan. Rataliikennearkkitehtuuria muistuttava perusratkaisu on kiinnostava ja lopputulos ei ole lähiömäinen.

Maanpäällisen arkkitehtuurin ääriviivat tuodaan varikolta maan alta pintaan. Tätä teemaa olisi voinut hyödyntää voimakkaamminkin, jotta perusidea olisi paremmin hahmotettavissa myös todellisuudessa. Arkkitehtuuri on modernia ja taitavaa: kaarevat muodot ovat varikon ja arkkitehtuurin punainen lanka. Lähestymistapa luo yllättäviä ja elämyksellisiä ulkotiloja. Uusi kaupunkirakenne pyrkii erottumaan selkeästi ympäröivästä luonnosta ja muodostamaan sille vastaparin. Kaarevat muodot viestivät, että kyseessä on alueen urbaani keskus kukkulalla.

Kaikki julkisivut on esitetty hyvin vaaleina. Kokonaisuudesta tulee yksiaineinen, mutta hieman pienoismallia muistuttava. Eri materiaalit tai eri sävyiset rakennusmassat voisivat antaa lisää pelimerkkejä arkkitehtuurin hienosäätöön. Ansoistaan huolimatta kokonaisuus vaikuttaa hieman liian formalistiselta ja vieraalta ympäristössään. Hybridikorttelista tulee mieleen yliopiston kampus, ei niinkään kodikas asuinalue. Poikkeuksia kaarevaan muotokieleeseen olisi voinut olla enemmän ja rakennusmassat ovat osin liian korkeita.

### Varikko

Varikon sijoitus Reposalmentien suuntaisesti on kompakti ja toimiva perusratkaisu. Sijoitus

katutasoon +5,4 on järkevä. Sisään- ja ulosajoreitit on sijoitettu hybridikorttelin koillisnurkkaan ja ohitusraiteella on oma reitti ulos. Kiertomahdollisuus varikolla on hyvä. Varikon sisäänajo koilliskulmassa on periaatteeltaan hyvin ratkaistu. Toiminnallisesti hyviä ominaisuuksia ovat lisäksi hallin ulosajon melko suora tai loiva kaarre, ylimääräinen sisäänajoreitti, joka mahdollistaa "ohiajamisen" ja vaunujen sijoittaminen pääosin suoralle. Säilytysraiteilta ulosajo vaatii raidegeometrian kehittämistä (s-mutkan erisuuntaisten kaarteiden välistä puuttuu suora elementti). Perusratkaisusta johtuen tämä on melko helposti ratkaistavissa. Säilytys- ja huoltohallit kannattaisi erottaa tilallisesti. Pesukone ja huoltomonttu eivät voi sijaita samassa paikassa. Varikolla ei ole huomioitu kaikkia huoltotarpeita esim. työvaunuihin liittyen. Henkilökunnan tiloihin on tuotu luonnonvaloa, mutta ei itse varikon sisään. Kuorma-autojen huoltoajo tapahtuu samasta sisäänajosta raitiovaunujen kanssa.

Pesutoiminto ei voi olla esitetyllä tavalla kaarteessa. Hyväksyttävän ratkaisun esittäminen johtaisi erittäin suuriin muutoksiin kokonaisratkaisun osalta. Varikon sisäänajo koilliskulmassa ei esitetyssä muodossaan toimi. Varikon luoteiskulmalla kiertävä raide on raitiovaunujen kaarekirskunnan vuoksi ympäröivän asuinrakennuksen runkomelunhallinnan kannalta vaativa. Kellaripysäköinti on sijoitettu varikon alle ja se on toteutettava samaan aikaan varikon kanssa. Ratkaisulla on suuri vaikutus rakenteisiin, kustannuksiin ja toteutettavuuteen. Asuinrakentamista on osoitettu noin kymmenes varikon päälle, mikä yleisesti lisää rakennuskustannuksia.

### Asuminen

Ehdotus sisältää monipuolisesti eri asuntotypologioita, myös rivi- ja pienkerrostaloja. Ne antavat vaihtelua ja pienentävät kokonaisuuden mittakaavaa inhimillisemmäksi. Varikkoon rajautuvat asunnot jäävät tosin pimeiksi. Korttelirakenne omine pihoineen ja yhteiset sisääntuloreitit pihakannen kautta edistävät asumisen yhteisöllisyyttä. Toisaalta kortteleiden väliin syntyy myös paljon "ei-kenenkään-alueita". Suuresta osasta asuntoja avautuu mielenkiintoisia ja vaihtelevia näkymiä ympäristöön. Korkeisiin osiin sijoittuvista asunnoista näkyy meri. Jotkut asunnot aukeavat osittain korttelipihoille, jolloin näkymät ovat tiiviin intiimejä.

Pienasuntojen pinta-alat suhteessa huonelukuun vaikuttava sopivilta, 4h ja 5h asunnot ovat suurehkoja. Kolmioita on esimerkinkaltaisissa pohjapiirustuksissa varsin vähän. 6h+k ja yli 130 m<sup>2</sup> asunnoille kysyntää on vähemmän, näin suurten asuntojen lukumäärän on yleisesti tarpeen olla rajallinen.

Yhteistilojen määrää ei pysty varmuudella arvioimaan, mutta se vaikuttaa alimitoitelta. Liiketilat on sijoitettu toimivasti Reposalmentien varteen.

### Kansipiha ja maisema

Pihakansi on häivytetty osaksi kokonaisuutta, mutta korkeusero näkyy kukkulan luonteisena. Pihojen maisematiloista avautuu ympäröivä luontomaisema. Ulkotiloista muodostuu kiinnostava sarja toisiinsa kytkettyjä erikokoisia ja luonteisia ulkotiloja. Kansipiha, kaarevat seinälinjat, korttelipihat ja kapeikot muodostavat elämyksellisiä tiloja. Pihojen yhteisöllisyyttä on pyritty synnyttämään ansiokkaasti.

Maan tasolle sijoittuvat asuntojen pihat ovat etu ja ne ovat onnistuneita mitoitukseltaan. Pihakannen ratkaisuissa on vältetty lähiömäinen ja tavanomainen vaikutelma. Rinne kaakkoon toimii talvella hyvin mäenlaskuun, mutta suuri avoin nurmikkoalue kesällä ei täysin vakuuta.

Suunnitelman kaupunkikuvallisesti ja -tilallisesti merkittävä aihe, puolipyöreä aukio, avautuu pohjoiseen. Aukio on kaupunkitilana mielenkiintoinen, mutta täysin pohjoiseen avautuvana ja korkeiden rakennusten rajaamana siitä ei Suomen oloissa voi tulla lämmintä ja kutsuvaa julkista ulkotilaa.

Kansipihan kokonaisuudessa on paljon muotoaiheita. Ratkaisun ajattomuus ja ympäristöön sopivuus jää askarruttamaan.

### Liikenne

Yhteys pysäköintikellarista suureen osaan asuntoja on hyvä. Yhteydet on esitetty suoraan porrashuoneiden tai korttelipihan kautta. Asuntojen huoltoajo toimii kellaripysäköintihallin kautta, mikä on toimiva periaate. Jätehuolto on esitetty toimivaksi keskitetyllä imujätejärjestelmällä, minkä toteuttaminen näin pienelle alueelle ei ole realistista. Polkupyöräparkit on toimivasti hajautettu hybridikorttelin ulkokehälle ulkokatoksiin. Osa polkupyöräpaikoista on sijoitettu yhteisparkkiin, joka sijaitsee keskeisesti. Raitiotieliikenteen päätepysäkiltä tultaessa jalankulkijoiden täytyy ohittaa varikon suuaukko

kotiin tultaessa ennen kansipihalle nousua. Toisaalta kulku puolipyöreän kaupunkiaukion ohi parantaa kotiin paluun kokemusta. Vaikka huoltoliikennetarvetta syntyy laajalle alueelle, on se hyvin järjestettävissä. Reposalmentien varren liiketiloja voidaan jossain määrin huoltaa rakennusten edustoille muodostuvien pienten aukoiden kautta, vaikka se ei ole täysin optimaalinen ratkaisu. Tätä kautta myös kadunvarren huoltotaskut voisivat tulla kyseeseen.

### Toteutettavuus

Ehdotuksen toteutettavuuteen vaikuttaa merkittävästi valittu pysäköintihalliratkaisu. Pysäköintikellari on esitetty toteutettavaksi kokonaisuudessaan varikon alle. Tällöin pysäköintipaikat on toteutettava ensimmäisessä vaiheessa varikon rakentamisen kanssa samanaikaisesti. Tämä on haastavaa, koska varikolle sen rakentamisvaiheessa ja ensimmäisen vaiheen rakentajalle muodostuu suuri lisäkustannus.

Pysäköintihallin korko on +1,4, korkeusasema edellyttää alapohjalta kalliita vedenpaineenkestäviä rakenteita.

Pysäköintipaikan hinta on siten korkeahko.

Pysäköintihalli on esitetty toteuttavaksi raakatilana ja työmaiden varastotilaksi. Tämä ei riittävästi ratkaise toteuttamiseen liittyviä kustannushaasteita.

Asuinrakennukset voidaan toteuttaa useassa vaiheessa ja vaiheet on selvästi esitetty. Jokaisen vaiheen jälkeen osakokonaisuus sisältää vaihtelevasti kaarimuotoja, jolloin se on verrattain yhtenäisen näköinen. Toteutettaessa vaiheittain keskeneräinen hanke on siten ilmeeltään kohtuullinen.

Kortteleiden osia sijoittuu varikon ja parkkikellarin päälle. Ehdotuksessa varikon kannen päälle sijoittui kuitenkin vähiten (noin kymmenes) asuinrakentamisesta ja keveämpää asuinrakentamista.

Rakenneperiaatteiden esitys on luonnosmainen. Varikon ja pysäköintihallin välipohjan rakenteellinen mitoitus pohdituttaa.

Pysäköintikellarin pohjapiirustuksessa kaikkia tarvittavia rakenteita ei ole esitetty. Varikon pohjapiirustuksessa yläpuolisia rakennusmassoja ei ole esitetty. Kaarevista muodoista rakentuva ratkaisu aiheuttanee joitakin rakennusteknisiä haasteita, vaikka kaaret rakennettaisiin suorista osista.



Pysäköintiratkaisusta johtuen aiheutuu varikon ja pysäköintihallin välisestä rakenteesta kustannuksia, joilla olisi vaikutusta varikkoon ja asuinrakentamiseen. Käytännössä välirakenne olisi erittäin suurikokoinen (n. 9 100m<sup>2</sup>) siltaa muistuttava rakenne, jolle tulee suuria rakenteellisia kuormia.

Oletettavan suurista pysäköintiratkaisuun liittyvistä kustannuksista ja haasteista johtuen esitetty perusratkaisu ei ole toteutettavissa.

### Kehityskelpoisuus

Kehityskelpoisuuden osalta ehdotuksen arkkitehtoninen konsepti kaarineen on voimakas ja sallii isotkin muutokset ja yksityiskohtien muokkaamisen perusajatusta hukkaamatta.

Esitetty pysäköintihalliratkaisu on rajoittaa ehdotuksen kehityskelpoisuutta. Pysäköintitilojen sijoittaminen hybridikorttelin ulkokehälle maan alle saattaa olla mahdollista, mutta lopputulos jäisi arvailun varaan. Pysäköintitilan perusmuoto ei tällöin olisi selkeä ja kompakti. Yhteydet asuntoihin myös kärsisivät.

Venus, näkymä puistosta



## KILPAILUN RATKAISU

### Arviointiryhmän työskentely ja päätös

Arviointiryhmä kokoontui yhteensä viisi kertaa arvioidakseen ehdotuksia. Arviointiryhmä päätti yksimielisesti asettaa kilpailussa ensimmäiselle sijalle ehdotuksen numero 3 nimimerkillä 'Scapes' sen ollen kokonaisuutena kehityskelpoisen ehdotus huomioiden eri arviointikriteerit ja arviointityön.

### Suositus jatkotoimenpiteiksi

Arviointiryhmä suosittelee kohteen jatkosuunnittelua voittaneen ehdotuksen 'Scapes' pohjalta huomioiden alla todetut jatkokehitysohjeet:

- 1) Pohjoisimman kannen päälle sijoittuvan korttelin sijaintia, laajuutta ja ratkaisua tarkastellaan useammalla vaihtoehdolla
- 2) Liikenneratkaisuja kehitetään toimivammiksi
- 3) Varikon tason optimointia suhteessa täyttöjen määrään tarkastellaan
- 4) Varikon sisäisiä toimintoja kehitetään toimivammiksi, huoltotilojen riittävyys tarkastellaan
- 5) Paikoitusratkaisuja ja toteutettavuutta (varikon jälkeen, vaiheittain) tarkastellaan useammalla vaihtoehdolla
- 6) Toteutuksen vaiheistusta arvioidaan lisää
- 7) Kannen laajuutta tarkastellaan ja arvioidaan tarkemmin pihojen ja mahdollisen kansipuiston laajuutta
- 8) Sisäpihoja ja niiden valoisuutta tutkitaan
- 9) Rakenneperiaatteet tarkastellaan (asuintalot ja niiden kantavat rakenteet varikolla/kannella)
- 10) Huomioidaan toteutuskelpoisuus ja kustannustehokkaat ratkaisumallit

Helsingissä 5.3.2018



Pirjo Siren, puheenjohtaja  
Projektinjohtaja, kaupunginkanslia



Anu Kuutti  
Arkkitehti SAFA  
Asemakaavoitus



Leena Mätäsniemi  
Projektipäällikkö, HKL

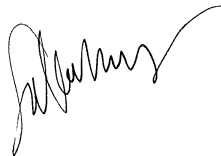


Teemu Kurkela  
Arkkitehti SAFA  
JKMM Oy

Markus Ahtiainen  
Liikenneinsinööri  
Liikenne- ja katusuunnittelupalvelut



Katarina Nordberg  
Kiinteistölakimies  
Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit-palvelut



Salla Mustonen  
Arkkitehti SAFA  
Lupapalvelut

Pöytäkirjan allekirjoituksen jälkeen avattiin kilpailuehdotusten nimikuoret.

**Voittaneen ehdotuksen numero 3, nimimerkki ”Scapes”, tekijöiksi osoittautuivat:**

Tekijät: Anttinen Oiva Arkkitehdit Oy/ Selina Anttinen ja Vesa Oiva

Työryhmä:

AOA: Tuula Jeker, Jemina Valli, Tomi Itäniemi, Kaisa Lintula, Anna Grönlund, Samuli Summanen, Sara Siivonen, Maria Laisi, Outi Bacher, Annamari Vesamo,

Maisema-arkkitehtuuri: Eeva Byman, Minna Maija Sillanpää

Rakenteet: Antti Vilen

Paloasiat: Esko Mikkola

Talotekniikka: Tapani Lehtinen

Akustiikka ja melu: Matti Huhtamies

Liikenne: Juho Kero, Jouni Ikäheimo, Esa Karvonen

**Ehdotuksen numero 1 nimimerkki ”Jatulintarhat”, tekijöiksi osoittautuivat:**

Tekijät: PES-Arkkitehdit Oy/ arkkitehtisuunnittelu

Työryhmä:

PES Arkkitehdit Oy:

Tuomas Silvennoinen, arkkitehti SAFA, pääsuunnittelija

Sami Lauritsalo, arkkitehti

Eleanna Breza, arkkitehti SAFA, ARB

Martin Genet, arkkitehti

Emanuel Lopes, arkkitehti

Valtteri Perna, arkkitehti.yo

Oskari Suomalainen, arkkitehti.yo

Visualisoinnit: ART/Shanghai

Liikennesuunnittelu: Sito Oy

Mikko Vuorinen

Antti Sipiläinen

Tiina Tuomola

Rakennesuunnittelu: Sweco Rakennetekniikka Oy

Juha Valjus

Maisemasuunnittelu: Ramboll Oy

Elina Kalliala

Talotekninen asiantuntija: Granlund Oy

Jukka Tyni

Palotekninen asiantuntija: L2 Palotekniikka

Juha-Pekka Laaksonen

Akustinen asiantuntija: Akukon Oy

Henrik Möller

**Ehdotuksen numero 2 nimimerkki ”Laajasalon Saaristokylä”, tekijöiksi osoittautuivat:**

Tekijät: COBE ApS, Schauman&Nordgren Architects Oy

Työryhmä:

Dan Stubbergaard (COBE)

Eik Bjerregaard (COBE)

Thomas Hobbs (COBE)

Ania Pieranska (COBE)

Rasmus Lassen (COBE)

Elene Jikia (COBE)

Jonas Nordgren (SNA)

Ted Schauman (SNA)

Kristian Kontula (SNA)  
Ella Kaira (SNA)  
David Monteiro (SNA)  
Ayoub Chkairi (SNA)  
Justyna Krokowska (SNA)  
Ulrik Montnemery (SNA)  
Lauri Vesanen (Ramboll)  
Hans Wilkman (Ramboll)

**Ehdotuksen numero 4 nimimerkki ”Venus”, tekijöiksi osoittautuivat:**

Tekijät: Verstas Arkkitehdit Oy  
Väinö Nikkilä, arkkitehti SAFA  
Jussi Palva, arkkitehti SAFA  
Riina Palva, arkkitehti SAFA, pääsuunnittelija  
Ilkka Salminen, arkkitehti SAFA

Työryhmä:  
Ilkka Törmä, arkkitehti SAFA, MRes  
Otto Autio, tekniikan kandidaatti  
Jukka Kangasniemi, tekniikan kandidaatti

Maisemasuunnittelu: Masu Planning Oy  
Malin Blomqvist, maisema-arkkitehti MDL MARK  
Inka Norros, maisema-arkkitehti MARK  
Avustajat:  
Jakke Mäki-Hollanti, maisema-arkkit.yo  
Franka Oroza, arkkitehti  
Liikennesuunnittelu: Sitowise Oy  
Seppo Karppinen, DI  
Kati Vaaja, DI  
Patrick Jensen, ratasuunnittelu  
Anne Kangasaho, melu- ja tärinäsuunnittelu  
Rakennesuunnittelu: Ramboll Oy  
Tapio Aho, DI, rakennesuunnittelu  
Seppo Jussila, DI, rakennesuunnittelu  
Jyri Outinen, TT, palotekninen suunnittelu