

Itä-Helsingin keskusta

Kansainvälinen ideakilpailu 2019–2020

Helsinki East Urban Centre

International ideas competition 2019–2020

Helsinki

Kilpailuohjelma
Competition Programme
17.6.2019

Sisällys

1	Kilpailun järjestäjä, luonne ja tarkoitus	5
2	Kilpailun tavoitteet	6
3	Kilpailukutsu	9
3.1	Osallistumisoikeus ja kilpailusta ilmoittaminen	9
3.2	Palkinnot ja lunastukset	10
3.3	Palkintolautakunta	11
3.4	Kilpailun säännöt ja kilpailuohjelman hyväksyminen	12
3.5	Kilpailuasiakirjojen luovutus	12
3.6	Kilpailun aikataulu	12
4	Kilpailutekniset tiedot	13
4.1	Ohjelma-asiakirjat	13
4.2	Kilpailuseminaari	14
4.3	Kilpailua koskevat kysymykset ja lisätiedot	14
4.4	Kilpailuehdotusten julkisuus	14
4.5	Kilpailun ratkeaminen ja tulosten julkistaminen	15
4.6	Jatkotoimenpiteet kilpailun seurauksena	15
4.7	Kilpailuehdotusten käyttöoikeus	16
4.8	Kilpailuehdotusten vakuuttaminen ja palautus	16
4.9	Kilpailun kieli	16
5	Kilpailualue ja lähiympäristö	17
5.1	Alueen sijainti ja nimistö	17
5.2	Liittyminen ympäristöön	20
5.3	Alueen historia	22
5.4	Kaavatilanne	37
5.5	Maanomistus	40
5.6	Rakennuskanta ja muu rakennettu ympäristö	40
5.7	Maisema ja luonnonympäristö	44
5.8	Liikenne ja pysäköinti	46
5.9	Maaperä ja perustamisolosuhteet	56
5.10	Maanalaiset tilat	56
5.11	Kunnallistekniikka	58
5.12	Ympäristöhäiriöt	58
5.13	Kaupalliset palvelut	60
5.14	Julkiset palvelut	62
5.15	Alueen väestörakenne ja asuntokanta	64
6	Suunnitteluohjeet	65
6.1	Koko aluetta koskevia ohjeita	65
6.2	Osa-aluekohtaiset suunnitteluohjeet	73
7	Kilpailuehdotusten laadintaohjeet	88
7.1	1. vaihe	88
7.1.1	Vaadittavat asiakirjat	88
7.1.2	Esitystapa	89
7.2	2. vaihe	91
7.3	Kilpailusalaisuus	92
7.4	Kilpailuehdotusten sisäänjätto	93
8	Kilpailuehdotusten arvosteluperusteet	94

Contents

1	Organiser, nature and purpose of the competition	5
2	Objectives of the competition	6
3	Invitation to participate	9
3.1	Eligibility and competition announcements	9
3.2	Prizes and purchases	10
3.3	Jury	11
3.4	Competition rules and approval of the competition programme	12
3.5	Availability of the competition documents	12
3.6	Competition schedule	12
4	Competition specifications	13
4.1	Programme documents	13
4.2	Competition seminar	14
4.3	Questions regarding the competition and additional information	14
4.4	Publication of the competition entries	14
4.5	Conclusion of the competition and publication of the results	15
4.6	Further actions after the competition	15
4.7	Usage rights of the competition entries	16
4.8	Insurance and return of the competition entries	16
4.9	Competition language	16
5	Competition area and surroundings	17
5.1	Location and place names in the area	17
5.2	Connection to the surroundings	20
5.3	History of the area	22
5.4	Current plans	37
5.5	Land ownership	40
5.6	Building stock and other built environment	40
5.7	Landscape and natural environment	44
5.8	Traffic and parking	46
5.9	Soil and foundation conditions	56
5.10	Underground facilities	56
5.11	Municipal infrastructure	58
5.12	Environmental disturbances	58
5.13	Commercial services	60
5.14	Public services	62
5.15	Population structure and housing stock in the area	64
6	Planning guidelines	65
6.1	Guidelines concerning the entire area	65
6.2	Subdivision-specific planning guidelines	73
7	Guidelines for creating the competition entries	88
7.1	1st phase	88
7.1.1	Required documents	88
7.1.2	Presentation method	89
7.2	2Nd phase	91
7.3	Competition secrecy	92
7.4	Submissions of the competition entries	93
8	Evaluation criteria for the competition entries	94



Itäkeskuksen sijainti Helsingin metropolialueella. The location of Itäkeskus in the Helsinki metropolitan area.

1 Kilpailun järjestäjä, luonne ja tarkoitus

Helsingin kaupunki järjestää yleisen kansainvälisen kaksivaiheisen ideakilpailun Itäkeskuksen keskeisimpien alueiden sekä Puotilan metroaseman seudun suunnittelusta. Kilpailu järjestetään yhteistyössä Suomen Arkkitehtiiliiton (SAFA) kanssa liiton kilpailusääntöjen mukaisesti.

Kilpailun tarkoituksena on löytää innovatiivisia ja innostavia, Helsingin hiilineutraaliuustavoitetta tukevia sekä teknisesti ja taloudellisesti toteuttamiskelpoisia ehdotuksia alueen jatkosuunnittelun pohjaksi. Kilpailun tuloksia hyödynnetään tulevien asemakaavan muutosten laatimisessa.

Tavoitteena on tuoda uusia toimintoja joukkoliikenteen solmukohtana ja kaupallisten palvelujen keskittymänä tunnetulle alueelle ja muuttaa se läpikulkukeskuksesta kaupunkimaiseksi ja eläväksi Itä-Helsingin keskustaksi, jonka vahvuutena on alueen omaleimainen ja monikulttuurinen identiteetti.

Kilpailun ensimmäisessä vaiheessa tehtävänä on esittää visio tulevaisuuden Itä-Helsingin keskustasta. Palkintolautakunta valitsee kilpailun toiseen vaiheeseen 3–5 parhaaksi ja kehityskelpoisimmaksi arvioimaansa kilpailuehdotuksista. Kilpailun toisessa vaiheessa vision pohjalta laaditaan konkreettisempia suunnitelmia, joilla osoitetaan vision toteuttamiskelpoisuus.

1 Organiser, nature and purpose of the competition

The City of Helsinki is organising an open, international ideas competition in two phases regarding plans for the central quarters of Itäkeskus and the area of Puotila metro station. The competition is being organised in cooperation with the Finnish Association of Architects (SAFA) in accordance with the competition rules of the association.

The purpose of the competition is to find innovative, inspiring and technically and financially feasible suggestions that support Helsinki's objective of carbon neutrality as a basis for further planning of the area. The results of the competition will be utilised in future changes to the detailed plan.

The aim is to provide new functions for the area known as a hub of public transportation and commercial services and turn the area from a transit centre into a vibrant urban area – Helsinki East Urban Centre – the strength of which is its distinctive and multicultural identity.

In the first phase of the competition, the task is to present a vision of the future Helsinki East Urban Centre. The jury will select 3–5 entries that they judge to be the best and most workable for the second phase of the competition. In the second phase, the competitors will draw up more tangible plans based on their vision to demonstrate the feasibility of the vision.

2 Kilpailun tavoitteet

Kilpailun tavoitteena on antaa lähtölaukaus itäisen Helsingin tärkeimmän aluekeskuksen muuttamiselle toiminnoiltaan ja ilmeeltään urbaaniksi keskustaksi. Kilpailualueen eri osa-alueet halutaan nivoa yhtenäiseksi ja toimivaksi kaupunkikeskustaksi. Kilpailualueelle tavoitellaan nykyistä monipuolisempaa kaupunkirakennetta ja toimintojen sekoittumista.

Kaupunkirakenteen tiivistämisen ohella keskeinen tavoite on julkisen kaupunkitilan kehittäminen laadukkaammaksi ja viihtyisämmäksi sekä sosiaalisen omistajuuden jakaminen aiempaa laajemmin.

Jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien parantaminen ja kilpailualueita halkovien liikenneväylien estevaikutuksen vähentäminen teknistaloudellisesti toteutettavissa olevin ratkaisuin ja liikenneväylien välityskyky turvaten on kilpailutehtävän keskeinen haaste.

Imago ja identiteetti

Kilpailulla haetaan Itä-Helsingin keskustalle uutta, urbaanin keskustan imagoa ja identiteettiä, jonka lähtökohtana on alueelle ominainen särmikkyys ja omaleimaisuus. Alue muuttuu läpikulkukeskuksesta kaupunkikeskustaksi, joka on eloista aamusta yöhön. Kilpailuehdotuksilta odotetaan innovatiivisia ja innostavia kokonaisratkaisuja alueen kehittämisen lähtökohdaksi.

Itäkeskuksen alue on jo nyt tärkein tai yksi tärkeimmistä monikulttuurisen Itä-Helsingin sosiaalisista keskuksista. Myös tulevaisuuden Itä-Helsingin keskustan identiteetti on monikulttuurinen ja kansainvälinen.

Hiilineutraali Helsinki

Kilpailuehdotuksen suunnitteluratkaisujen tulee edistää Hiilineutraali Helsinki-toimenpideohjelman päämäärää. Helsinki on sitoutunut kaupunkistrategiassaan erittäin kunnianhimoisiin ilmastopäästövähennystavoitteisiin. Helsingin tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2035, mikä tarkoittaa, että päästöjä vähennetään 80 % ja jäljelle jäävä osuus kompensoidaan.

2 Objectives of the competition

The objective of the competition is to take the first steps to transform the most important regional centre of eastern Helsinki into a centre with an urban look and functions. The goal is to link the different subdivisions of the competition area into a coherent and functional urban centre. The idea is to pursue a more diverse urban structure and mixed functions for the competition area.

In addition to making the urban structure denser, the central goals include developing the public urban space into a more pleasant area of higher quality and dividing social ownership more widely.

A core challenge of the competition is the improvement of pedestrian and bicycle connections and the reduction of the barrier effect of the traffic routes crossing the competition area with technically and financially feasible solutions while securing the capacity of the traffic routes.

Image and identity

The competition seeks a new image and identity for an urban centre for the Helsinki East Urban Centre, the starting point of which is the characteristic edge and distinctiveness of the area. The area will be transformed from a transit centre to an urban centre that is bustling with life from morning until late at night. The competition entries are expected to be innovative and inspiring comprehensive solutions to serve as a starting point for the development of the area.

The Itäkeskus area is already the most important or one of the most important social centres of the multicultural East Helsinki. The identity of the future Helsinki East Urban Centre is also multicultural and international.

Carbon-neutral Helsinki

The planning solutions of the entries must further the goal of the Carbon-neutral Helsinki Action Plan. Helsinki has committed to very ambitious climate emissions reduction objectives in its City Strategy. Helsinki's goal is to become carbon-neutral by 2035, which means that emissions will be reduced by 80% and the remainder will be compensated for.

Suurin osa Helsingin ilmastopäästöistä syntyy rakennusten lämmityksestä ja sähkön käytöstä sekä liikenteestä.

Rakennusten päästövähennyspotentiaalista suurin osa tulee lämmön kulutuksen tehostumisesta. Uusien rakennusten tulisi olla lähellä nollaenergiatasoa. Merkittävä päästövähennyspotentiaali on myös paikallisessa lämmön ja sähkön tuotannossa. Maalämmön osuus koko lämmöntuotannosta tulisi vuonna 2035 olla noin 15 % (tällä hetkellä 0,5 %) ja aurinkosähkön osuus sähkönkulutuksesta noin 15 % (tällä hetkellä 0,1 %). Rakentamisen ja rakennusmateriaalien osuus koko elinkaaren aikaisista päästöistä on noin 20 prosentin luokkaa. Rakentamisen päästöt voidaan pienentää rakennusmateriaalivalinnoilla sekä materiaalien että rakenteiden uudelleenkäytöllä.

Suurin osa liikenteen päästöistä Helsingissä syntyy henkilöautoliikenteestä. Matkasuoritteeseen ja kulkumuotojakaumaan voidaan vaikuttaa esimerkiksi kaupunkirakennetta tiivistämällä, eheyttämällä ja monipuolistamalla sekä kestävien kulkutapavaihtoehtojen houkuttelevuutta parantamalla.

Toiminnot ja tehokkuus

Keskustamaiseen kaupunkirakenteeseen kuuluu toimintojen sekoittuminen. Kilpailualueelle halutaan tuoda uusia toimintoja kaupallisten palveluiden rinnalle. Erityisesti asumisen osuutta kilpailualueella halutaan kasvattaa. Asumisen osalta tavoitteena on viihtyisä asuminen monipuoliset asuntokoot ja asukastyypit huomioiden. Kilpailijoiden toivotaanideoivan alueelle myös muita uusia toimintoja.

Kilpailussa ei ole asetettu numeerisia tavoitteita uudisrakentamisen tai asukaiden määrästä. Aluekohtaisissa suunnitteluohjeissa on paikoin ohjausta toimintojen määrällisestä suhteesta toisiinsa nähden, mutta ei toimintokohtaisia enimmäis- tai vähimmäismääriä. Myös rakentamisen korkeus on jätetty kilpailijoiden harkintaan.

Uudistuva kaupunkirakenne

Tavoitteena on uudistaa kilpailualueen kaupunkirakenne keskustamaiseksi. Uusi rakentaminen ja kaupunkitilat liittyvät olemassa olevaan ympäristöön kaupunkikuvallisesti tasapainoisella tavalla.

Most of the climate emissions in Helsinki come from buildings' heating and electricity use and traffic.

Most of the emissions reduction potential of buildings lies in optimising the consumption of heating. New buildings should be close to zero-energy levels. A significant emissions reduction potential can also be found in local heat and electricity production. The proportion geothermal heating accounts for of total heat production should by 2035 be approximately 15% (currently 0.5%) and the proportion solar power accounts for electricity production approximately 15% (currently 0.1%). Construction and construction materials account for approximately 20 per cent of emissions for the entire life cycle. The emissions from construction can be reduced through choices of construction materials and reuse of both materials and structures.

Most of the traffic emissions in Helsinki are produced by passenger cars. The mileage and distribution of transport modes can be affected, for example, by making the urban structure denser, more harmonised and more versatile and by improving the attractiveness of sustainable modes of transport.

Functions and density

Mixed functions are a part of a centre-like urban structure. The plan is to bring new functions alongside the commercial services in the competition area. In particular, the proportion of housing in the competition area should be increased. The goal in terms of housing is pleasant housing with attention to diverse apartment sizes and types of residents. The competitors are asked to generate ideas of other new functions in the area as well.

No numerical objectives are set for the amount of new construction or the number of residents. The subdivision-specific planning guidelines feature some guidelines as to the amount of functions in proportion to each other but no function-specific maximum or minimum amounts. Building height has also been left to the consideration of the competitors.

Transforming urban structure

The goal is to transform the urban structure in the competition area to be more centre-like. The new construction and urban spaces will be connected to the existing surroundings in a balanced way.

Kaupunkitilat

Tavoitteena on kehittää alueelle viihtyisiä kaupunkitiloja (aukioita, puistikoita, jalankulun ja oleskelun katu ympäristöä) kaupunkilaisten yleiseen käyttöön muokkaamalla nykyisiä kaupunkitiloja ja luomalla uusia. Tavoitteena on nykytilan netta selkeästi parempien edellytysten luominen kaupunkitiloissa tapahtuvalle ihmisten liikkumiselle, toiminnalle, kohtaamiselle ja oleskelulle. Tavoitteena on myös viherympäristön lisääminen kilpailualueella.

Yksi nykyisistä ongelmista alueen kaupunkitiloissa ja alueen yleisessä ilmapiirissä on sosiaalisen omistajuuden puute. Sitä ruokkii epämääräisessä käytössä olevien, epämääräisesti rajattujen ja usein myös huonossa kunnossa olevien kaupunkitilojen määrä sekä tiloihin rajautuvien rakennusten toiminnallinen yksipuolisuus ja katutasen passiivisuus.

Kilpailun tavoitteena ovat sosiaalista omistajuutta kehittävät ratkaisut. Ne liittyvät kokonaisvaltaisesti kaikkiin suunnitteluratkaisuihin, mutta eritoten kaupunkitilojen arkkitehtonisiin ratkaisuihin, yksityisen ja julkisen ympäristön tunnistettavuuteen sekä toimintojen laatuun ja sijoitteluun julkisen ympäristön äärellä.

Liikenne ja pysäköinti

Liikenne ympäristön suunnittelussa tavoitteena on parantaa koko liikkumisympäristöä yleisesti ja jalankulun ja pyöräilyn ympäristöä ja yhteyksiä erityisesti – niin osa-alueiden sisällä kuin niiden välillä. Jalankulun ja pyöräilyn ympäristön suunnittelussa selkeästi haastavin osatavoite on aluetta halkovien moottoriväylien estevaikutusten vähentäminen.

Autoliikenteen osalta tavoitteena on arviolta nykyisen välityskyvyn tason säilyttäminen alueen läpi kulkevilla pääväylillä.

Tavoitteena on kehittää alueen autopysäköintiä tilankäytöltään kompakteilla, pääosin maanpäällisillä keskitetyn pysäköinnin ratkaisulla, jotka integroituvat arkkitehtonisesti ja toiminnallisesti ympäristöönsä. Tavoitteena on nykyisten parkkikenttien poistaminen uutta rakentamista ja viihtyisiä kaupunkitiloja varten.

Toteutettavuus

Suunnitteluratkaisuilta odotetaan teknistaloudellista toteuttamiskelpoisuutta. Ensimmäisessä tulee tutkia ratkaisuja, jotka eivät johda laajamittaiseen kansirakentamiseen ja siten Itäväylän maanpäälliseen tunnelointiin (yli 50 metriä leveä kansi väylän päällä muodostaa teknisesti tunnelin, kapeammat ovat teknisesti siltoja).

Urban spaces

The goal is to develop pleasant urban spaces in the area (squares, small parks, street environment for pedestrians and leisure) for public use by modifying the existing urban spaces and creating new ones. The aim is to create considerably better resources for mobility, activities, encounters and leisure in urban spaces. Another goal is to add more of a green environment to the competition area.

One of the current problems in the urban spaces and general atmosphere of the area is the lack of social ownership. This is sustained by the amount of urban spaces in undefined use, with undefined borders and the spaces often also in poor condition, as well as the lack of functional diversity and the passive street levels of the buildings bordering the spaces.

The competition aims to find solutions that develop social ownership. These are comprehensively linked to all planning solutions but especially the architectural solutions for urban spaces, the identifiability of private and public environments and the quality and placement of functions around the public spaces.

Traffic and parking

With traffic environment plans, the goal is to improve the traffic environment in general and the environment and connections for pedestrian and bicycle traffic in particular – both within subdivisions and between them. Clearly the most challenging partial objective in planning the pedestrian and bicycle environment is the reduction of the barrier effect of the motorways crossing the area.

For motor traffic, the goal is to retain approximately the same capacity on the main roads going through the area.

The goal is to develop car parking in the area with compact, primarily aboveground centralised parking solutions that are architecturally and functionally integrated into their environment. The goal is to clear the current parking areas for new construction and pleasant urban spaces.

Feasibility

The planning solutions are expected to be technically and financially feasible. The competitors should primarily investigate solutions that do not lead to large-scale deck construction and thus to the aboveground tunnelling of Itäväylä (a deck over 50 metres wide above a road technically forms a tunnel, while narrower decks are technically bridges).

3 Kilpailukutsu

3.1 Osallistumisoikeus ja kilpailusta ilmoittaminen

Kilpailu on kaikille avoin yleinen arkkitehtuurikilpailu. Kilpailijoiden toivotaan muodostavan monialaisia työryhmiä. Vaativan ja monipuolisen kilpailutehtävän ratkaiseminen edellyttää kokemusta ja asiantuntemusta arkkitehti-, maisema- ja liikennesuunnittelusta, sekä teknistaloudellisten ja kestävän kehityksen mukaisten ratkaisujen arviointia.

Kilpailun toiseen vaiheeseen valitaan 3–5 työryhmää. Suunnittelutyöryhmää voi täydentää kilpailun toisessa vaiheessa. Kilpailun toisessa vaiheessa työryhmään tulee nimetä korkeakoulututkinnon suorittaneet arkkitehti, maisema-arkkitehti ja liikennesuunnittelun asiantuntija.

Kilpailun palkintolautakunnan jäsenet ja sihteeri sekä näiden yhtiökumppanit ovat esteellisiä osallistumaan kilpailuun. Esteellisiä ovat myös kilpailuhankkeen valmisteluun tai siihen liittyvään päätöksentekoon osallistuneet henkilöt ja heidän yhtiökumppaninsa.

Kilpailu on Suomen hankintalain mukainen suunnittelukilpailu. Kilpailusta on julkaistu hankintailmoitus Euroopan unionin virallisen lehden täydennysosassa / TED-tietokannassa osoitteessa <https://ted.europa.eu>.

Lisäksi kilpailukutsu on julkaistu SAFA:n verkkosivujen kilpailukalenterissa, SAFA:n jäsentiedotteessa ja Arkkitehti uutisissa.

3 Invitation to participate

3.1 Eligibility and competition announcements

The competition is a public architecture competition open to everyone. The competitors are encouraged to form multidisciplinary teams. Solving the challenging and diverse competition task requires experience and expertise in architecture, landscaping and traffic planning and the ability to evaluate technical, financial and sustainable solutions.

For the second phase of the competition, 3–5 teams will be selected. You can add new people to your team in the second phase of the competition. In the second phase, the team must have appointed an architect, a landscape architect and a traffic planning specialist, each with an academic degree.

The members and secretary of the jury and their business partners are ineligible to take part in the competition. People who have participated in the preparation of the competition project or related decision-making and their business partners are also ineligible.

The competition is a design contest as specified in the Finnish Act on Public Procurement and Concession Contracts. A procurement notice on the competition has been published in the Supplement to the Official Journal of the European Union / TED database at <https://ted.europa.eu>.

The competition invite has also been published in the competition calendar on the SAFA website, SAFA's newsletter and the Arkkitehti uutiset magazine.

3.2 Palkinnot ja lunastukset

Kilpailun palkintoina ja lunastuksina jaetaan yhteensä 190 000 – 250 000 euroa seuraavasti:

I palkinto	80 000 €
II palkinto	60 000 €
III palkinto	50 000 €

Lunastukset 0–2 kpl à 30 000 €

Palkinnot ja mahdolliset lunastukset jaetaan kilpailun toisen vaiheen jälkeen.

Palkintolautakunta valitsee kilpailun toiseen vaiheeseen 3–5 parhaaksi ja kehityskelpoisimmaksi arvioimaansa kilpailuehdotusta. Kaikille kilpailun toiseen vaiheeseen valituille työryhmille maksetaan 20 000 euron osuus yllä mainituista palkinto- ja lunastussummista toisen vaiheen alkaessa.

Mikäli palkintolautakunta päättää lunastaa kilpailun ensimmäisen vaiheen ehdotuksia, joita ei valita toiseen vaiheeseen, lunastuksen suuruus on 10 000 euroa.

Palkintojen ja lunastusten lisäksi palkintolautakunta voi jakaa myös kunniamainintoja.

Palkintolautakunta voi yksimielisellä päätöksellä jakaa palkintoihin varatun summan toisinkin Suomen Arkkitehtiliiton kilpailusääntöjen mukaisesti.

Palkintosummille anotaan verovapautta.

Suomen Arkkitehtiliitto (SAFA) perii kilpailusääntöjensä mukaisesti 7 % palkinnoista ja lunastuksista. Palkinnot maksetaan Suomen Arkkitehtiliiton kautta.

3.2 Prizes and purchases

A total of 190,000–250,000 euros will be distributed as prizes and purchases as follows:

I prize	€80,000
II prize	€60,000
III prize	€50,000

0–2 purchases at €30,000

The prizes and potential purchase payments will be distributed after the second phase of the competition.

The jury will select 3–5 entries that they judge to be the best and most workable for the second phase of the competition. All teams selected for the second phase of the competition will be given a share of 20,000 euros of the aforementioned amounts at the beginning of the second phase.

In case the jury decides to purchase entries from the first phase of the competition, that are not selected for the second phase, the amount of the purchase will 10 000 euros.

In addition to the prizes and purchases, the jury may also give honourable mentions.

By a unanimous decision, the jury may also distribute the prize money differently in accordance with the competition rules of the Finnish Association of Architects.

A tax exemption for the prize money is being applied for.

The Finnish Association of Architects (SAFA) claims 7% of the prizes and purchase payments in accordance with the competition rules. The prize payments are made through the Finnish Association of Architects.

3.3 Palkintolautakunta

Kilpailun palkintolautakuntaan kuuluvat:

Kilpailun järjestäjän nimeäminä:

- Anni Sinnemäki, pj apulaiskaupunginjohtaja
- Rikhard Manninen maankäyttöjohtaja
- Marja Piimies asemakaavapäällikkö
- Reetta Putkonen liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö
- Sami Haapanen tonttipäällikkö
- Jussi Luomanen kaupunkitila- ja maisemasuunnittelupäällikkö
- Anri Linden yksikön päällikkö, asemakaavoitus
- Mikko Näveri asemakaavoitus

Maanomistajan ominaisuudessa:

- Timo Heikkilä aluejohtaja, Kesko
- Johanna Haltia kauppakeskusjohtaja, kauppakeskus Itis

Suomen Arkkitehtiliiton nimeäminä:

- Miia-Liina Tommila arkkitehti SAFA
- Panu Lehtovuori yhdyskuntasuunnittelun professori, arkkitehti SAFA

Palkintolautakunta kuulee ehdotuksia arvioidessaan ainakin kaupunkitila- ja maisemasuunnittelun, liikennesuunnittelun, teknillistaloudellisen suunnittelun ja rakennetun kulttuuriympäristön asiantuntijoita. Kestävään kehitykseen liittyvissä teemoissa asiantuntijana kuullaan Hiilineutraali Helsinki -projektin päällikköä Kaisa-Reeta Koskista.

Lisäksi palkintolautakunta voi kuulla muita tarpeelliseksi katsomiaan asiantuntijoita. Asiantuntijat voivat osallistua palkintolautakunnan kokouksiin. Asiantuntijat ja kilpailun sihteeri eivät osallistu päätöksentekoon.

Kilpailun sihteerinä toimii arkkitehti SAFA Annina Vainio, Sitowise Oy.

3.3 Jury

The competition jury includes the following:

Appointed by the organiser of the competition:

- Anni Sinnemäki, chair deputy mayor
- Rikhard Manninen land use director
- Marja Piimies head of detailed planning
- Reetta Putkonen head of traffic and street planning
- Sami Haapanen head of land property development and plots
- Jussi Luomanen head of urban space and landscape planning
- Anri Linden unit manager, detailed planning
- Mikko Näveri detailed planning

In the role of land owner:

- Timo Heikkilä district director, Kesko
- Johanna Haltia head of operations, Itis shopping centre

Appointed by the Finnish Association of Architects:

- Miia-Liina Tommila architect SAFA
- Panu Lehtovuori professor of urban planning, architect SAFA

The jury will consult experts of at least urban space and landscape planning, traffic planning, technical and financial planning and built cultural environments when evaluating the entries. On themes related to sustainable development, the jury will consult the project manager of the Carbon-neutral Helsinki project Kaisa-Reeta Koskinen.

In addition to this, the jury may consult any other experts they deem useful. The experts may participate in the meetings of the jury. The experts and the secretary will not participate in decision-making.

The competition secretary is Annina Vainio, architect SAFA, Sitowise Oy.

3.4 Kilpailun säännöt ja kilpailuohjelman hyväksyminen

Kilpailussa noudatetaan tätä kilpailuohjelmaa ja Suomen Arkkitehtiliiton kilpailusääntöjä.

Kilpailuohjelma liitteineen on kilpailun järjestäjän, palkintolautakunnan ja Suomen Arkkitehtiliiton kilpailutoimikunnan hyväksymä.

3.5 Kilpailuasiakirjojen luovutus

Kilpailuohjelma liitteineen on ladattavissa 17.6.2019 lähtien maksutta kilpailun verkkosivuilta www.itahelsinginkeskusta.com.

Kilpailijoita kehoitetaan seuraamaan kilpailun verkkosivuja koko kilpailun ajan. Kilpailun verkkosivuilla tiedotetaan kilpailuun liittyvistä asioista tarvittaessa myös kilpailuajan kuluessa.

Kilpailijoilla on oikeus käyttää kilpailuohjelman ja sen liitteiden aineistoja ainoastaan kilpailuehdotuksen laatimiseen. Aineiston käyttö muuhun tarkoitukseen on kielletty.

3.6 Kilpailun aikataulu

ohjelma-asiakirjojen julkistaminen	17.06.2019
kilpailuseminaari	07.08.2019
kilpailukysymysten jättö	09.08.2019
vastaukset kilpailukysymyksiin	23.08.2019
1. vaiheen sisäänjättö	25.10.2019
1. vaiheen tulos	Alustavasti 01/2020
kilpailukysymysten jättö	Alustavasti 02/2020
vastaukset kilpailukysymyksiin	Alustavasti 02/2020
kilpailuehdotusten sisäänjättö	Alustavasti 04/2020
kilpailun tulos	Alustavasti 08/2020

3.4 Competition rules and approval of the competition programme

The competition will follow this competition programme and the competition rules of the Finish Association of Architects.

The competition programme and its appendices have been approved by the organiser of the competition, the jury and the competition committee of the Finish Association of Architects.

3.5 Availability of the competition documents

The competition programme and its appendices will be available for download free of charge from the competition website www.helsinkieasturban.com as of 17 June 2019.

The competitors are asked to check the competition website regularly throughout the whole competition. The website will be used to communicate matters related to the competition even during the competition if needed.

The competitors are allowed to use the materials of the competition programme and its appendices solely for the purpose of creating their competition entries. Using the materials for any other purpose is prohibited.

3.6 Competition schedule

publication of programme documents	17 June 2019
competition seminar	7 August 2019
submission of competition questions	9 August 2019
answers to competition questions	23 August 2019
1st phase submissions	25 October 2019
1st phase results	Provisionally January 2020
submission of competition questions	Provisionally February 2020
answers to competition questions	Provisionally February 2020
submissions of competition entries	Provisionally April 2020
competition results	Provisionally August 2020

4 Kilpailutekniset tiedot

4.1 Ohjelma-asiakirjat

Kilpailun ohjelma-asiakirjoihin kuuluvat tämä kilpailuohjelma sekä sen liitteet. Jos liiteaineistojen ja kilpailuohjelman välillä on ristiriitoja, kilpailuohjelman tiedot ovat ensisijaisia.

Kilpailun järjestäjä varaa oikeuden täydentää kilpailuasiakirjoja 23.8.2019 asti. Mahdolliset täydennykset julkaistaan kilpailun verkkosivuilla.

Kilpailuohjelman liitteet:

1. Pohjakartta (dwg/A1 pdf)
2. Suunnittelun osa-alueet (pdf)
3. Ortoilmakuva (A1 ja A0 pdf)
4. 3d-malli (skp/dwg)
5. Valokuvia
 - a. Valokuvia alueelta 01 (jpg) + sijaintikartta
 - b. Valokuvia alueelta 02 (jpg) + sijaintikartta
6. Piirustuksia nykyisestä rakennuskannasta (pdf)
7. Muita suunnitelmia
 - a. Eritasoliittymän suunnitelma vuodelta 2014 (dwg/pdf)
 - b. Luonnos Östersundominen pikaraitiotiestä ja siihen liittyvistä kaduista (pdf)
 - c. Punos-hanke (pdf) (saatavilla vain suomeksi)
 - d. Gotlanninkatu 1-3 (pdf) (saatavilla vain suomeksi)

Kilpailualueesta 150 m korkeudelta kuvattuja näkymiä on katsottavissa osoitteessa <https://itakeskus.weup.city> ja 50 m korkeudelta kuvattuja osoitteessa https://tietoa.fi/weup/helsingin_kaupunki/itakeskus/.

4 Competition specifications

4.1 Programme documents

The programme documents for the competition include this competition programme and its appendices. If there are any discrepancies between the appendices and the competition programme, the information in the competition programme takes precedence.

The competition organiser reserves the right to add to the competition documents until 23 August 2019. Any additions will be published on the competition website.

Appendices to the competition programme:

1. Base Map (DWG / A1 PDF)
2. Planning subdivisions (PDF)
3. Orthophotograph (A1 and A0 PDF)
4. 3D model (SKP/DWG)
5. Photographs
 - a. Photographs of the area 01 (JPG) + location map
 - b. Photographs of the area 02 (JPG) + location map
6. Drawings of the current building stock (PDF)
7. Other plans
 - a. Plan of the interchange from the year 2014 (DWG/PDF)
 - b. Draft of the Östersundom light rail and related streets (PDF)
 - c. Punos project (pdf) (Only available in Finnish)
 - d. Gotlanninkatu 1-3 (pdf) (Only available in Finnish)

Views of the competition area photographed from heights of 150 metres are available at <https://itakeskus.weup.city> and from height of 50 meters at https://tietoa.fi/weup/helsingin_kaupunki/itakeskus/.

4.2 Kilpailuseminaari

Kilpailusta kiinnostuneille järjestetään avoin kilpailuseminaari 7.8.2019 klo 10.00–12.00 kulttuurikeskus Stoa Musiikkisalissa (Turunlinnantie 1, Helsinki).

Kilpailuseminaarin esitykset tulevat saataville kilpailun verkkosivuille seminaarin jälkeen.

Kilpailuseminaarissa on mahdollista esittää kilpailun järjestäjälle kysymyksiä. Kilpailuseminaarissa esitetyt kysymykset ja niihin annettavat vastaukset julkaistaan kilpailun verkkosivuilla 23.8.2019 mennessä.

Kilpailuseminariin pyydetään ilmoittautumaan 1.8.2019 mennessä kilpailun verkkosivuilla olevan lomakkeen kautta.

4.3 Kilpailua koskevat kysymykset ja lisätiedot

Kilpailijoilla on mahdollisuus esittää kilpailua koskevia kysymyksiä. Kysymykset tulee esittää 9.8.2019 klo 16.00 mennessä kilpailun verkkosivujen kautta.

Kaikki kysymykset ja kilpailun järjestäjän niihin antamat vastaukset julkaistaan kilpailun verkkosivuilla 23.8.2019 mennessä.

Kilpailun toisen vaiheen kysymysten jättämisestä tiedotetaan erikseen jatkokon valittuja.

4.4 Kilpailuehdotusten julkisuus

Kaikki hyväksytyt kilpailuehdotukset julkaistaan kilpailun verkkosivuilla sekä ensimmäisen vaiheen, että toisen vaiheen kilpailuajan päätyttyä. Yleisöllä on mahdollisuus kommentoida kilpailuehdotuksia. Yleisön palaute annetaan tiedoksi palkintolautakunnalle.

4.2 Competition seminar

An open competition seminar will be organised for those interested in the competition on 7 August 2019 at 10.00–12.00 in the Music Hall of Stoa Culture Centre (Turunlinnantie 1, Helsinki).

The presentations of the competition seminar will be available on the competition website after the seminar.

During the seminar, there will be an option to ask the competition organisers questions. The questions asked at the seminar and answers to them will be published on the competition website by 23 August 2019.

Participants are asked to register for the seminar by 1 August 2019 using the form on the competition website.

4.3 Questions regarding the competition and additional information

Competitors may ask questions regarding the competition. The questions must be submitted by 16.00 on 9 August 2019 via the competition website.

All questions and the organiser's answers to them will be published on the competition website by 23 August 2019.

The submission schedule for questions in the second phase of the competition will be announced separately to the competitors selected for the second phase.

4.4 Publication of the competition entries

All approved competition entries will be published on the competition website after both the first and second phases. The public will have the opportunity to comment on the competition entries. The public's feedback will be presented to the jury.

4.5 Kilpailun ratkeaminen ja tulosten julkistaminen

Kilpailun toiseen vaiheeseen valittujen ehdotusten tekijöille annetaan tieto jatkokon pääsystä luottamuksellisesti. Kilpailun toiseen vaiheeseen valittujen ehdotusten nimimerkkejä tai tekijöitä ei julkaista ennen kuin kilpailun toinen vaihe on päätynyt.

Kilpailun ratkaisusta annetaan välittömästi tieto palkittujen ja lunastettujen ehdotusten tekijöille.

Kilpailun tulos julkistetaan erikseen järjestettävässä julkistamistilaisuudessa, jonka ajankohdasta ilmoitetaan kilpailun verkkosivuilla. Kilpailun tulos ja arvostelupöytäkirja julkaistaan myös kilpailun verkkosivuilla.

Lisäksi kilpailun tulos julkistetaan SAFA:n verkkosivuilla ja Arkkitehtuurikilpailuja -lehdessä.

4.6 Jatkotoimenpiteet kilpailun seurauksena

Palkintolautakunta antaa suosituksen jatkotoimenpiteistä kilpailun tuloksen perusteella.

Kilpailun järjestäjän tavoitteena on, että kilpailun voittaja jatkaa kilpailuehdotuksen kehittämistä asemakaavan viitesuunnitelmaksi Helsingin kaupungin ohjauksessa. Kilpailun järjestäjä tulee neuvottelemaan mahdollisesta jatkotoimeksiannosta kilpailun voittajaehdotuksen laatijoiden kanssa. Hankintalain mukaisesti jatkotoimeksianto tilataan voittajalta, tai jos voittajia on useita, kaikki voittajat kutsutaan neuvotteluun. Alueelle tullaan todennäköisesti laatimaan useita erillisiä asemakaavan muutoksia. Jatkotoimeksiannoissa tilaajaosapuolena voivat olla kaupungin lisäksi myös alueen yksityiset maanomistajat.

4.5 Conclusion of the competition and publication of the results

The authors of the entries selected for the second phase will be confidentially informed of their selection. The pseudonyms or authors of the entries selected for the second phase will not be published until the end of the second phase.

The conclusion of the competition will immediately be announced to the authors of the prizewinning and purchased entries.

The results of the competition will be published at a separately organised publication event, the details of which will be announced on the competition website. The results and evaluation report of the competition will also be published on the competition website.

4.6 Further actions after the competition

The jury will give a recommendation for further actions based on the results of the competition.

The objective of the competition organiser is that the winner of the competition continues developing the winning entry into a reference plan for the detailed plan under the guidance of the City of Helsinki. The competition organiser will negotiate the potential further commission with the authors of the winning entry. According to the Act on Public Procurement and Concession Contracts, the further commission will be ordered from the winner or, in the event of multiple winners, all winner will be invited to the negotiations. Several separate changes to the detailed plan in the area will probably be drawn up. In the further commissions, the ordering parties may also be private landowners in the area, in addition to the City.

4.7 Kilpailuehdotusten käyttöoikeus

Palkittujen ja lunastettujen kilpailuehdotusten omistusoikeus siirtyy kilpailun järjestäjälle. Ehdotusten tekijänoikeuden jää kilpailuehdotusten tekijöille. Kilpailun järjestäjällä ja jatkotoimeksiannon saaneella suunnittelijalla tai suunnittelijoilla on oikeus käyttää hyväksi kilpailuehdotusten aiheita ja ideoita tekijänoikeuslain mukaisesti.

Kilpailun järjestäjällä ja SAFA:lla on oikeus julkaista palkittujen ja lunastettujen ehdotusten materiaaleja korvauksetta.

4.8 Kilpailuehdotusten vakuuttaminen ja palautus

Kilpailijoiden lähettämää aineistoa ei vakuuteta eikä palauteta. Kilpailijoita pyydetään säilyttämään alkuperäinen aineisto.

4.9 Kilpailun kieli

Kilpailukielet ovat suomi ja englanti.

Kilpailun ohjelma-asiakirjat ovat saatavissa suomeksi ja englanniksi. Mikäli eri versioissa on ristiriitoja, noudatetaan suomenkielistä aineistoa.

Kilpailua koskevat kysymykset voi esittää suomeksi tai englanniksi. Vastaukset kaikkiin kysymyksiin annetaan suomeksi ja englanniksi.

Kilpailuehdotus tulee laatia suomen tai englannin kielellä.

4.7 Usage rights of the competition entries

The ownership of the prizewinning and purchased competition entries will be transferred to the organiser of the competition. The copyright of the entries will remain with the authors of the entries. The competition organiser and the designer or designers who receive the further commission have the right to use the themes and ideas in the competition entries in accordance with copyright legislation.

The competition organiser and SAFA have the right to publish the materials of the prizewinning and purchased entries without compensation.

4.8 Insurance and return of the competition entries

The materials submitted by the competitors will not be insured or returned. Competitors are asked to keep the original materials.

4.9 Competition language

The competition languages are Finnish and English.

The programme documents for the competition will be available in Finnish and English. If there are any discrepancies between the versions, the Finnish-language material takes precedence.

Questions concerning the competition can be asked in Finnish or English. Answers to all questions will be given in Finnish and English.

The competition entry must be drawn up in Finnish or English.

5 Kilpailualue ja lähiympäristö

5.1 Alueen sijainti ja nimistö

Kilpailualue sijaitsee itäisessä Helsingissä. Virallisten kaupungin aluerajausten mukaan kilpailualue sijoittuu Vartiokylän kaupunginosaan ja siellä *Puotinharjun, Itäkeskuksen ja Puotilan* osa-alueille. Alue kuitenkin tunnetaan yleisesti Itäkeskuksena lukuun ottamatta Puotilan metroaseman sisäänkäynnin ympäristöä, joka on osa Puotilan asuinalueita.

Kilpailualueeseen kuuluvat Itäkeskuksen liike- ja palvelutoimintojen keskusta-korttelit molemmin puolin Itäväylää, Puotilan metroaseman korttelit sekä Meripellontien ja Itäväylän kinalossa sijaitseva kallioinen viheralue, Meripellonmäki. Kilpailualueeseen kuuluu lisäksi runsaasti katuja ja muita liikennealueita. Kilpailualueen koko on yhteensä noin 53 hehtaaria.

5 Competition area and surroundings

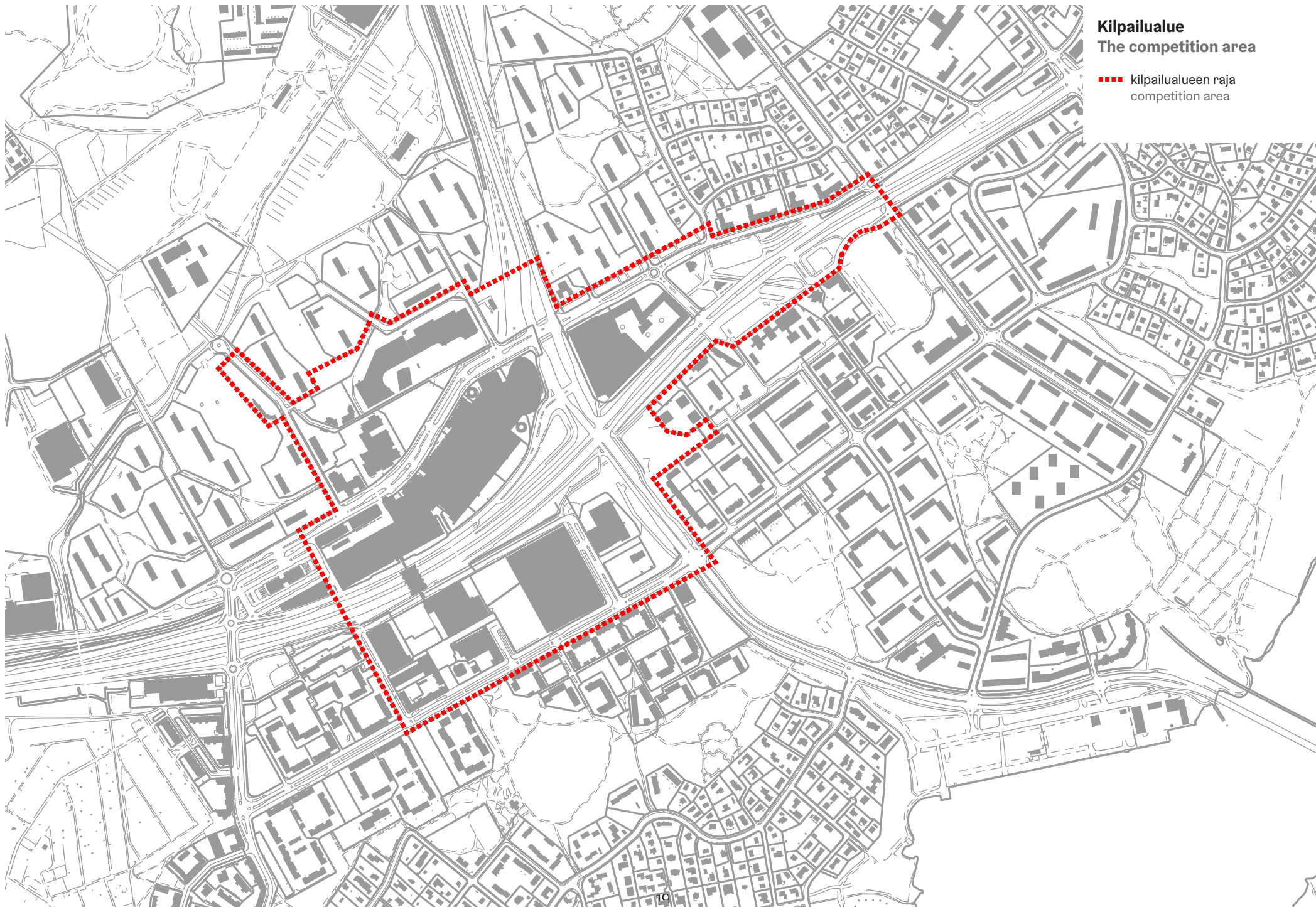
5.1 Location and place names in the area

The competition area is located in eastern Helsinki. According to the City's official area division, the competition area is located in the Vartiokylä district and within it the Puotinharju, Itäkeskus and Puotila subdivisions. However, the area is generally known as Itäkeskus, apart from the surroundings of the entrance to Puotila metro station, which is a part of the Puotila residential area.

The competition area includes the central business and service blocks of Itäkeskus on both sides of Itäväylä, the blocks of Puotila metro station and the rocky green area, Meripellonmäki, located at the corner of Meripellontie and Itäväylä. In addition to this, the competition area includes lots of streets and other traffic areas. The total size of the competition area is approximately 53 hectares.







Kilpailualue
The competition area

■■■■ kilpailualueen raja
competition area

5.2 Liittyminen ympäristöön

Kilpailualueen läntinen puolisko (Kehä I:n ja Meripellontien länsipuoli) rajoittuu pohjoisessa 1960-luvulla rakennettuun Puotinharjun asuinkerrostalojen alueeseen ja etelässä 1970- ja 1980-lukujen vaihteessa rakennettuun Itäkeskuksen liikerakennusten ja asuinkerrostalojen alueeseen. Kilpailualueen länsirajalla alue liittyy edellä mainittujen asuinalueiden kortteleihin sekä koko alueen kannalta tärkeään Itäkeskuksen metroasemaan ja bussiterminaaliin.

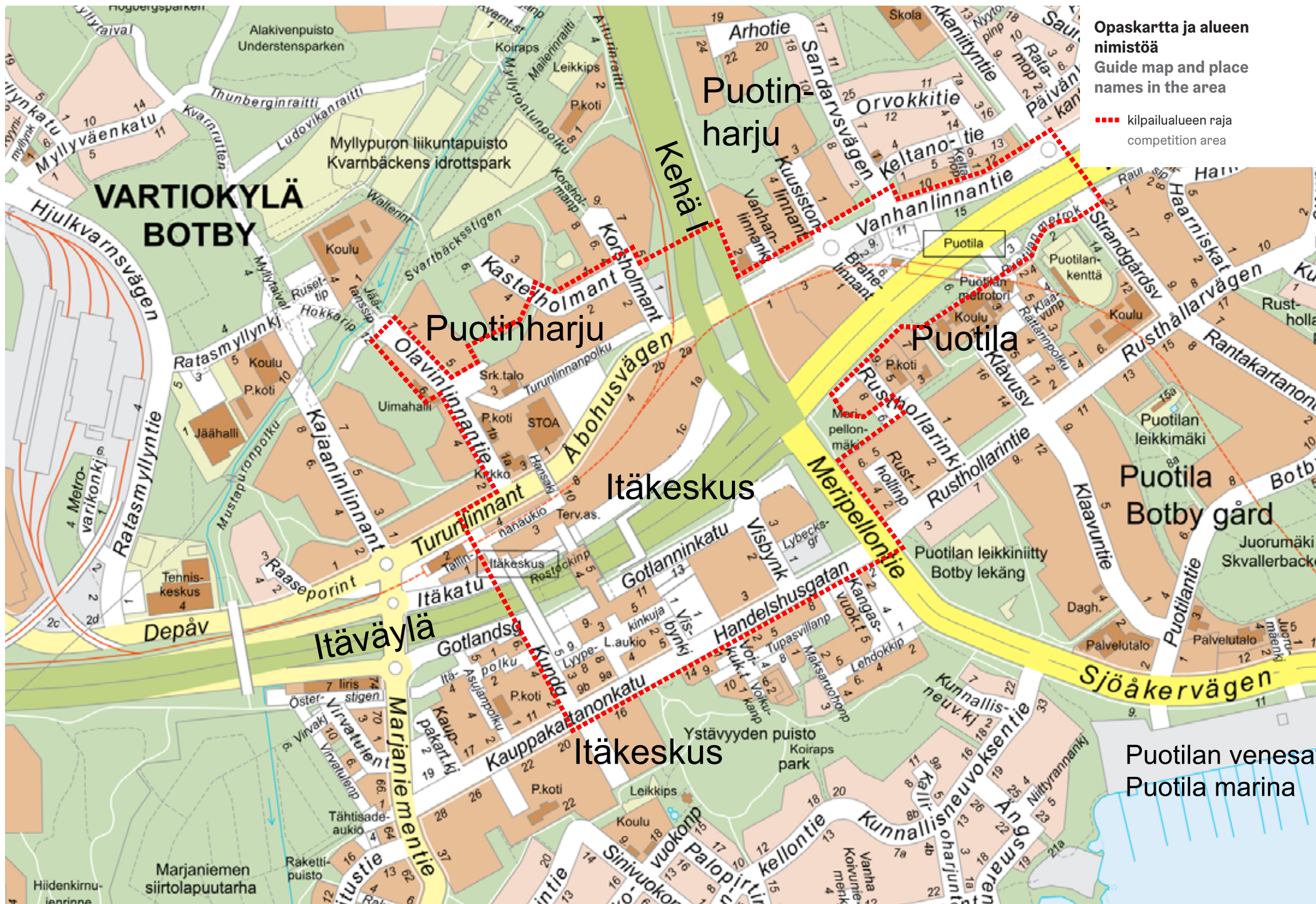
Itäinen puolisko kilpailualueesta rajoittuu pohjoisessa muutamiin 1960-luvulla ja 2000-luvun alussa toteutettuihin kerrostalokortteleihin ja niiden taustalla sijaitsevaan pientalojen alueeseen. Kilpailualueen itäisen puoliskon eteläpuolella sijaitsee pääasiassa 1960-luvulla rakennettu Puotilan asuinalue.

5.2 Connection to the surroundings

The western half of the competition area (west of Ring I and Meripellontie) is bordered to the north by the Puotinharju area of residential blocks constructed in the 1960s and to the south by the Itäkeskus area of business premises and residential blocks built at the turn of the 1970s and 1980s. On the western border, the competition area connects to the blocks of the aforementioned residential areas and Itäkeskus metro station and bus terminal, which are important to the entire area.

The eastern half is bordered to the north by a few apartment blocks built in the 1960s and early 2000s and an area of single-family houses located behind them. To the south of the eastern half of the competition area is the Puotila residential area built primarily in the 1960s.





5.3 Alueen historia

Kilpailualueella ja sen lähiympäristöllä on näyttävä asema Helsingin ja oikeastaan koko Suomen kaupunkikehityksen lähihistoriassa. Laajojen historiallisten kehysten sisällä alue liittyy Suomen myöhäiseen kaupungistumiseen 1900-luvun jälkipuoliskolla, aikana jolloin eurooppalaisittain takapajuisesta ja vähävaraisesta Suomesta tuli vauras kulutusyhteiskunta. Aluksi tämän tapahtui lähiöitymällä ja modernin, amerikkalaisin vivahtein vauhtiraidoitettun autokaupungin rakentamisella. Seuraavassa vaiheessa urbanismi ajoi sisään pysäköintilaitokseen ja metrotunneliin ja kaupunkilaiset jalkautuivat kaupallisten palatsien käytäville, kun kansainväliset vaikutteet ja ihanteet rakennettiin ulkoa ehkä vaatimattomien mutta sisäisesti ylitsepursuilevien kauppakeskusten ja markettien muodossa. 2000-luvun aikana Helsingistä ja eritoten Itä-Helsingistä on tullut myös väestöltään kansainvälinen ja etnisesti kirjava.

1800-luvulta toiseen maailmansotaan: Itä-Helsingin kaupunkisuunnittelun varhaiset vaiheet

1800-luvun lopulla teollistuminen kasvatti Suomen suurimpien kaupunkien väestöä ja muutti niiden kaupunkirakennetta. Maaseudulta kaupunkiin muuttaneet työläiset asettuivat joko asumaan ilman suurempaa viranomaisvalvontaa rakennettuihin esikaupunkiin tai asuivat vuokralla kantakaupungissa. Helsingin väkiluku kaksinkertaistui 1900-luvun kahden ensimmäisen vuosikymmenen aikana noin 150 000 asukkaaseen. Alkoi käydä selväksi, että kaupungin alue ei riittäisi uudelle väestölle.

Asemakaavoitus oli kasvupaineiden johdosta ulotettava Helsingin rajojen ulkopuolelle, myös itään. Eliel Saarisen vuonna 1915 julkaistussa Munkkiniemi-Haaga-suunnitelmassa esitettiin vientiteollisuutta palveleva teollisuusalue satamineen, junanratoineen ja asuinalueineen sijoitettavaksi Herttoniemeeseen, josta kaupunkirakenne jatkuisi samankaltaisena laajojen teollisuusalueiden ja puutarhakaupunkimaisten asuinalueiden yhdistelmänä pohjoiseen ja itään. Perusrakenne toistui Saarisen, Sjöströmin ja Jungin vuoden 1918 ehdotuksessa Suur-Helsingin yleiskaavaksi, joka tunnetaan myös nimellä Pro Helsingfors.

Itään Porvoota kohti johtava väylä, ”Herttoniemen boulevard”, esiintyi Birger Brunilan kaavaluonnoksissa jo 1920-luvun alussa. Tielinja toteutui jonkin verran boulevardia vaatimattomamman muodossa, kun uusi Porvooseen johtava tie (vuodesta 1967 lähtien Itäväylä) rakennettiin työttömyystöinä vuosina 1936–1939. Tässä vaiheessa nykyisen Itäkeskuksen alue ja kilpailun suunnittelualue olivat vielä läheisen Puotilan kartanon historiaan liittyvää viljelysmaata, jota täplittivät metsäiset kalliioselänteet. Eikä alue ollut 1930-luvulla vielä Helsinkiä vaan osa Helsingin maalaiskuntaa, joka nykyään tunnetaan nimellä Vantaa.

5.3 History of the area

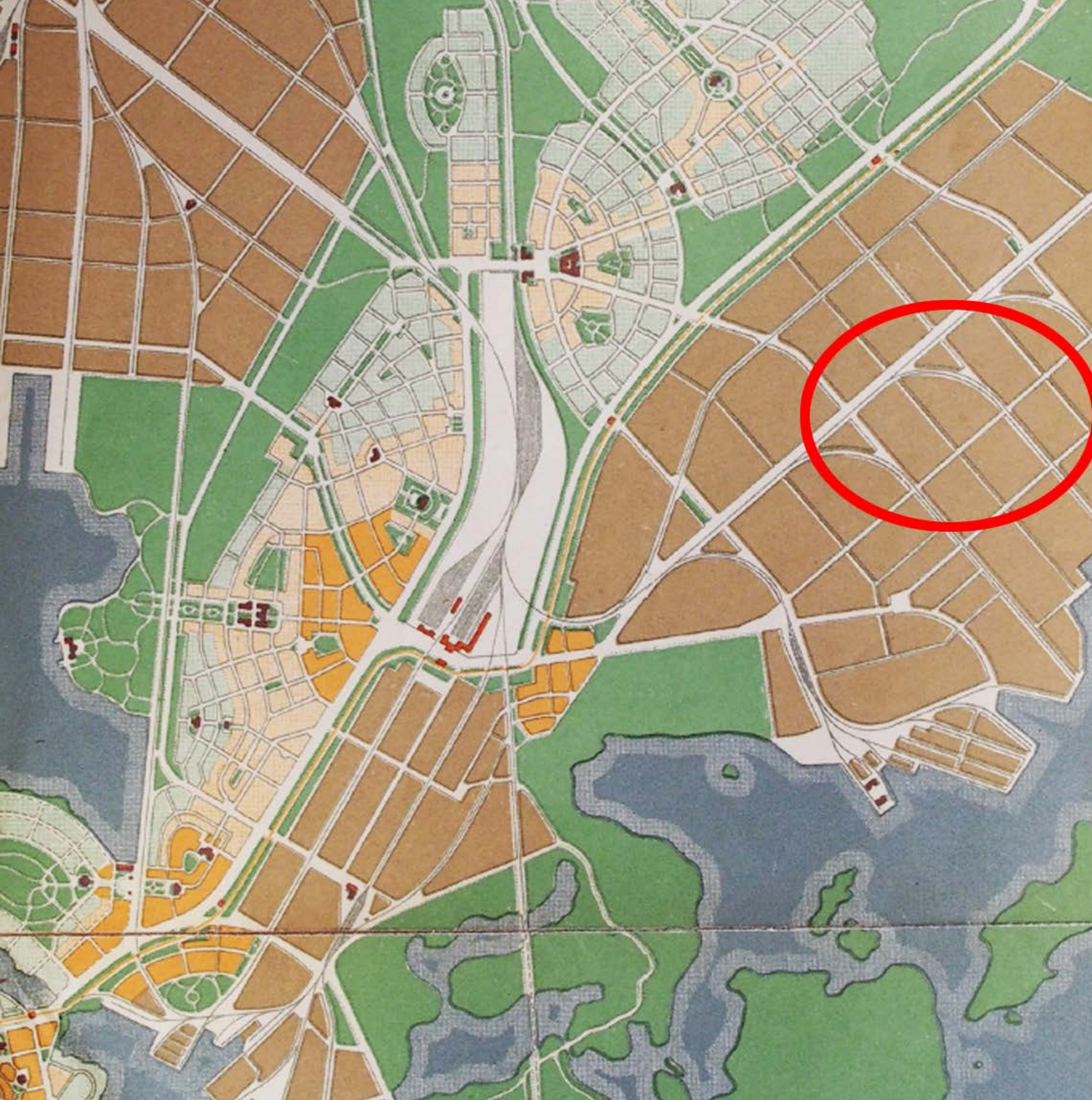
The competition area and its surroundings have remarkable significance in the recent history of the urban development of Helsinki and the whole of Finland, in fact. In a broad historical context, the area is connected to the late urbanisation of Finland in the second half of the 20th century during a time when Finland, which had been backward and impoverished compared to the rest of Europe, became a wealthy consumer society. At first, this happened through suburbanisation and the construction of a car city with an American feel. In the next stage, urbanism struck the parking facilities and metro tunnels, and residents moved to the corridors of commercial palaces, as international influences and ideals were realised in the form of shopping centres and markets, which may have had a humble outward appearance but were lavish on the inside. During the 21st century, the population of Helsinki and especially East Helsinki has also become international and ethnically diverse.

From the 19th century to the Second World War: Early stages of city planning in East Helsinki

At the end of the 19th century, industrialisation increased the population of the largest cities in Finland and changed their urban structure. The workers moving to cities from the countryside either settled in suburbs constructed without much of authority supervision or rented apartments in the inner city. The population of Helsinki doubled during the first two decades of the 20th century to approximately 150,000 residents. It started to become clear that the city's area would not be enough for its new population.

Due to the pressure to grow, detailed planning had to be extended to beyond the borders of Helsinki, including eastwards. Eliel Saarinen's Munkkiniemi-Haaga plan published in 1915 presented an industrial area to serve the export industry, complete with a port, a railway and residential areas, to be located in Herttoniemi, from where the urban structure would continue to the north and east as a similar combination of vast industrial areas and residential areas resembling garden cities. The basic structure recurred in the 1918 Greater Helsinki city plan proposal by Saarinen, Sjöström and Jung, also known as Pro Helsingfors.

The route leading east towards Porvoo called 'Herttoniemi boulevard' appeared as early as in Birger Brunila's city plan drafts in the early 1920s. The route was realised in a somewhat more modest form, as the new road to Porvoo (known since 1967 as Itäväylä) was constructed as unemployment work between 1936 and 1939. At this point, the present-day Itäkeskus area and the competition area were still farmland dotted with forested rocky ridges, connected to the history of the nearby Puotila Manor. And the area was not even part of Helsinki in the 1930s but rather part of Helsingin maalaiskunta, known today as Vantaa.



Ote Suur-Helsingin yleiskaavasta vuodelta 1918. Tässä vaiheessa itäisestä Helsingistä kaavailtiin pääasiassa teollisuuden ja satamatoimintojen hallitsemaa aluetta (ruskealla merkityt korttelit). Nykyinen Itäkeskuksen alue / kilpailualue on merkitty summittaisesti karttaan.

Excerpt from the Greater Helsinki city plan from 1918. At this time, the plan was for eastern Helsinki to become an area mostly dominated by industry and port operations (blocks in brown). The present-day Itäkeskus / competition area marked roughly on the map.

1946–1960: Suuri alueliitos ja lähiöiden suunnittelua

Helsingin suuri alueliitos toteutui sotavuosien jälkeen vuonna 1946. Laajoja alueita Helsingin maalaiskuntaa ja pieniä itsenäisiä kuntia kuten Kulosaari liitettiin valtiollisella päätöksellä Helsinkiin. Liitoksen seurauksena Helsinki sai yli 50 000 uutta asukasta ja kaupungin pinta-ala viisinkertaistui. Samaan aikaan muuttoliike maalta kaupunkiin jatkui, sodan aiheuttamia tuhoja oli korjattava ja rintamamiehiä ja sotaleskiä asutettava.

Kaupungin nopeasta kasvusta seurannutta asuntopulaa lievittämään kaavoitettiin uusille alueille kerrostaloalueita, joita kutsuttiin professori Otto I. Meurmanin keksimällä uudissanalla ”lähiö”. Lähiöiden suunnittelun keskeinen periaate oli uusien kaupunginosien sijoittaminen erilleen olemassa olevasta kaupunkirakenteesta siten, että niiden välille jäi luonnontilaiseksi jätetty alue. Uusien kaupunginosien tuli Meurmanin mukaan olla 2 000 – 10 000 asukkaan suuruisia ja omavaraisia kaupan ja palveluiden suhteen. Funktionalismin periaatteiden mukainen toimintojen erottaminen edellytti työpaikkojen sijoittamista toisaalle. Elämän lähiössä oletettiin olevan perhekeskeistä ja luonnonläheistä.

Itäisessä Helsingissä ensimmäinen lähiö rakennettiin Herttoniemeen 1950-luvun aikana.

Lähiöteoria vaikutti voimakkaasti vuoden 1960 Helsingin yleiskaavaan, jossa asuma- ja viheralueet yhdistettiin viheralueiden toisistaan erottamiksi ryhmiä. Yhtenä niistä nykyisen Itäkeskuksen ympäröimä alue olisi saanut oman suurkeskuksen. Ehdotukseen sisältyi jo aikaisemmin vuonna 1953 laadittu luonnos, jossa lähiöt oli sijoitettu nauhamaisesti uusien esikaupunkiratojen ja olemassa olevien ratojen varrelle. Suunnitelmat esikaupunkeihin liikenneväyistä pikaraitiotiestä päivittyvät myöhemmin metrokseksi. Metrotoimikunta perustettiin jo vuonna 1959, mutta rakentamispäätöstä ja metron valmistumista saatiin odottaa vielä pitkään.

Puotilan kerrostaloalue (kilpailualueen itä- ja eteläpuolella) sai asemakaavansa vuonna 1959 ja Puotinharjun alue (osittain kilpailualueeseen kuuluva ja osittain kilpailualueen länsi- ja pohjoispuolella) vuonna 1961. Puotilan alueen ensimmäisen asemakaavan laati arkkitehti Airi Maria Fröjdman. Puotinharjun alueen suunnittelusta vastasi arkkitehti Pentti Ahola.

1946–1960: The great annexation and the planning of suburbs

The great annexation of Helsinki happened after the war in 1946. Large areas of Helsingin maalaiskunta and small independent municipalities such as Kulosaari were annexed to Helsinki by a governmental decision. As a result of the annexation, Helsinki received 50,000 new residents and its surface area quintupled. At the same time, the migration from the countryside to cities continued, the damage caused by the war had to be repaired and veterans and war widows had to be helped.

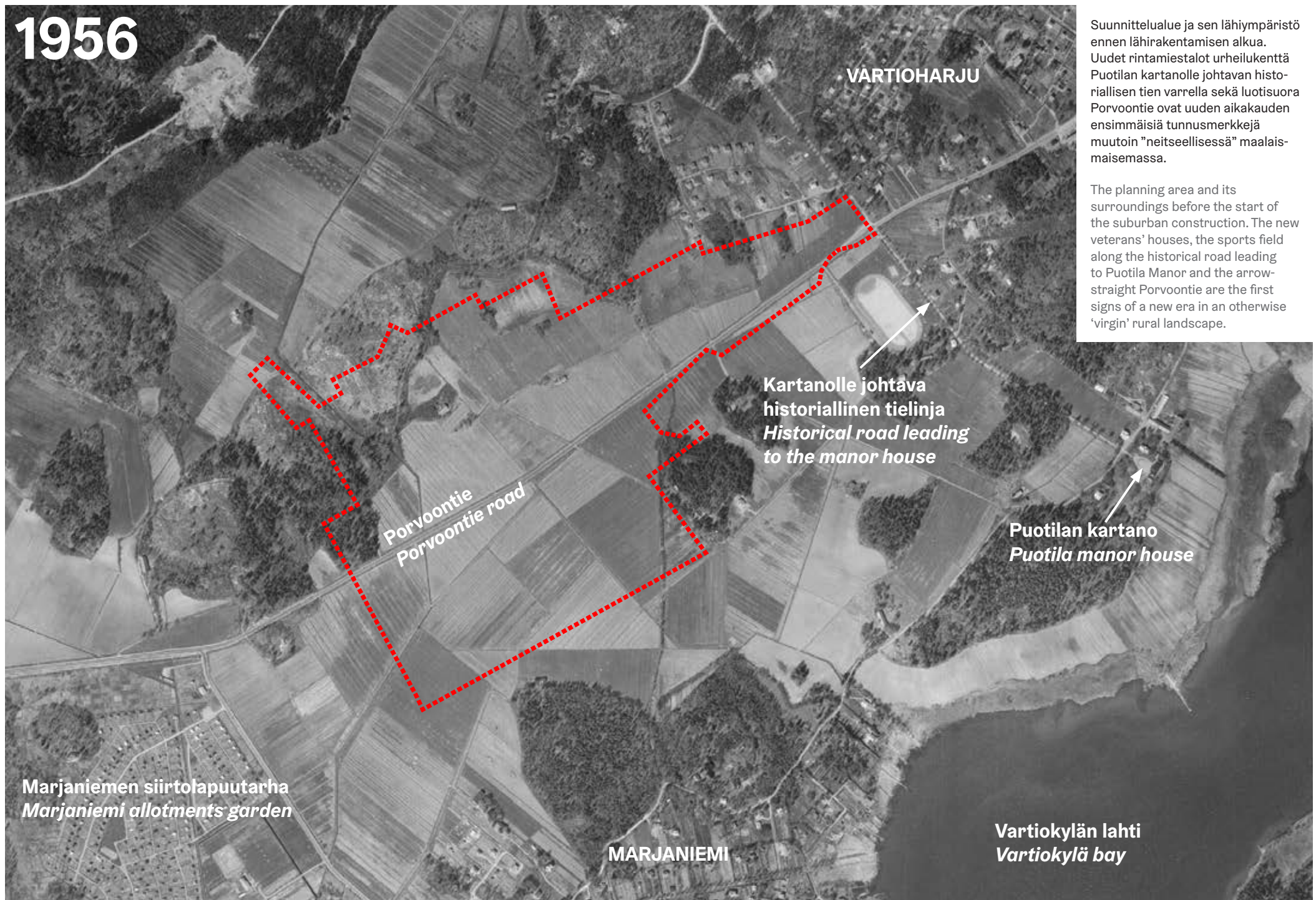
To alleviate the housing shortage following the rapid growth of the city, plans for new areas of apartment blocks were drawn up. These areas came to be called by the neologism invented by Otto I. Meurman as 'lähiö' or suburb. A core principle of planning these suburbs was to locate the new neighbourhoods separated from the existing urban structure, leaving an area in natural state in between. The new neighbourhoods were to house 2,000–10,000 people and be self-sufficient in terms of business and services. The separation of functions in line with the principles of functionalism demanded the placement of jobs elsewhere. Life in the suburbs was expected to be family-oriented and close to nature.

The first suburb of eastern Helsinki was constructed in Herttoniemi during the 1950s.

The suburb theory strongly affected Helsinki's city plan of 1960, in which the housing suburbs were connected into groups separated by green areas. As one of these, the area surrounded by the present-day Itäkeskus would have received its own major centre. The proposal included a draft drawn up earlier in 1953, in which the suburbs were placed in a band along new suburban tracks and existing tracks. The plans for light rail connections running to the suburbs were later updated to a metro. The metro committee was established in 1959, but there was still a long wait before the building decision and completion of the metro.

The Puotila apartment building area (to the east and south of the competition area) got its detailed plan in 1959 and the Puotinharju area (partly in the competition area and partly to the west and north) in 1961. The first detailed plan for the Puotila area was drawn up by architect Airi Maria Fröjdman. The plans for the Puotinharju area were drawn up by architect Pentti Ahola.

1956



Suunnittelualue ja sen lähiympäristö ennen lähirakentamisen alkua. Uudet rintamiestalot urheilukenttä Puotilan kartanolle johtavan historiallisen tien varrella sekä luotsisuora Porvoontie ovat uuden aikakauden ensimmäisiä tunnusmerkkejä muutoin "neitseellisessä" maalaismaisemassa.

The planning area and its surroundings before the start of the suburban construction. The new veterans' houses, the sports field along the historical road leading to Puotila Manor and the arrow-straight Porvoontie are the first signs of a new era in an otherwise 'virgin' rural landscape.

1960-luku: Puotila ja Puotinharju, lähiörakentamisen ensimmäinen vaihe

Sekä Puotilan että Puotinharjun kerrostaloalueet toteutettiin pääasiassa 1960-luvun ensimmäisen puoliskon aikana. Puotilassa toteutuksesta vastasi kaksi rakennusliikettä, Haka ja Sato. Puotinharjussa toteuttajien kirjo oli suurempi. Noin viiden vuoden aikana uusia asuntoja syntyi yli 15 000 asukkaalle (nyttemmin asukasmäärä on pienentynyt väestörakenteen muututtua).

Lähekkäisistä suunnittelu- ja rakentamisvuosista huolimatta Puotilan ja Puotinharjun asuinalueet ovat hämmästyttävän erilaisia. Puotilassa matalat, pääosin vain kolmikerroksiset ja käsityönä rapatut asuintalot muodostavat suljettuja ja intiimejä pihapiirejä siinä missä Puotinharjun asema-kaava ja sinne toteutuneet, maastoon sijoitettuja kompassin neuloja muistuttavat, julkisivuiltaan linjakkaan pelkistetyt rakennukset edustavat aikansa tyylipuhdasta modernismia suomalaisittain jopa sankarilliseksi luonnehdittavassa mittakaavassa. Merkittäviä eroja on myös liikenne-ratkaisussa: Puotilassa on traditionaalinen, joskin harva katuverkko, ja alun perin kaupunkirataa suunniteltiin rohkeasti keskelle koko aluetta. Puotinharjussa liikennejärjestelyt ovat suunnittelu-ajankohta huomioiden modernimpia: Eri liikennemuodot ovat erotettu tehokkaasti toisistaan ja ulkosyöttöinen autoliikenne virtaa yhden kokoojakadun kautta (Turunlinnantie-Vanhalinnantie). Puotinharjun kaavasuunnittelijan, Pentti Aholan tuotannossa erityisesti Le Corbusier -vaikutteet olivatkin yleisesti vahvoja, ja niitä sekä muita ns. CIAM-ihanteiden mukaisen kaupunkisuunnittelun ja arkkitehtuurin tunnusmerkkejä voi vaivatta havaita Puotinharjun alueelta, joka on säilynyt monin paikoin muuttamattomana.

Yhteinen piirre Puotilan ja Puotinharjun alueilla on koulujen sijoittelu enemmän tai vähemmän erilleen asuntokortteleista ja kaupallisten palveluiden keskittäminen ostoskeskukseen. Puotilassa ostari, jota tosin suunnitellaan purettavaksi ja korvattavaksi uudella liikekeskuksella, on edelleen naapurustonsa selkeä keskipiste, mutta Puotinharjussa 1960-luvulla rakennettu ja myöhemmin laajennettu ostari on ajautunut kaupunkirakenteessa ja -kehityksessä sivuraiteelle.



Itäkeskuksen nykyisten asuinkortteleiden alue vuonna 1966. Laiduntavien lehmien taustalla näkyy vastavalmistuneita Puotinharjun alueen kerrostaloja.

The area of the current residential blocks of Itäkeskus in 1966. Behind the grazing cows, you can see the newly built apartment buildings of the Puotinharju area.

The 1960s: Puotila and Puotinharju, the first phase of suburban construction

Both the Puotila and Puotinharju areas of apartment blocks were primarily constructed during the first half of the 1960s. The construction in Puotila was carried out by two construction companies, Haka and Sato. In Puotinharju, the range of builders was larger. Over approximately five years, new apartments were constructed for over 15,000 residents (the population has since decreased due to changes in the population structure).

Despite the proximity in terms of the years of planning and construction, the residential areas of Puotila and Puotinharju are remarkably different. Puotila has low, mostly only three-storey, hand-plastered apartment buildings that form closed and intimate courtyards, whereas the detailed plan for Puotinharju and the buildings there, with their streamlined and minimalistic façades and an appearance resembling compass needles set in the ground, are the epitome of Finnish modernism on a scale that could be described heroic. There is also a significant difference in the traffic arrangements: Puotila has a traditional, albeit sparse, street network and the city track was originally planned to be placed right in the middle of the entire area. In Puotinharju, the traffic arrangements are more modern considering the time when they were planned: different modes of transport have been effectively separated from each another, and the motor traffic flows on the outside of the area through one collector street (Turunlinnantie-Vanhalinnantie). What Pentti Ahola, the planner of Puotinharju, produced was especially strongly influenced by Le Corbusier. These influences and other characteristics of urban planning and architecture in accordance with the so-called CIAM ideals can easily be seen in the Puotinharju area, which has remained unaltered in many places.

A common feature in both the Puotila and Puotinharju areas is the placement of schools more or less away from the residential blocks and the concentration of commercial services into a shopping centre. The shopping centre in Puotila, which is, however, earmarked for demolition and replacement with a new business centre, is still clearly the centre of its neighbourhood. In Puotinharju, the shopping centre built in the 1960s and later expanded has been left behind in the urban structure and development.



Ilmakuva ostoskeskus Puhoksesta pian valmistumisen (1965) jälkeen. Helsingin kaupungin-museo.

Aerial view of Puhos shopping centre soon after it was completed (1965). Helsinki City Museum.

1969

nykyinen Kehä I
current Kehä I motorway

VARTIOHARJU

Puhos

PUOTINHARJU

Itäväylä rakenteilla
Itäväylä motorway under
construction

PUOTILA

MARJANIEMI

Vartiokylän lahti
Vartiokylä bay

silta Vuosaareen
bridge to Vuosaari

Puotinharjun ja Puotilan asuinlähiöt rakennettiin 1960-luvun aikana. Raideliikenteen yhteyttä ei vielä saatu aikaiseksi. Porvoontien laajentaminen monikaistaiseksi moottoriväyläksi eli Itäväyläksi sen sijaan oli saatu alulle. Yhteys Vuosaareen valmistui vuonna 1966, kun alue liitettiin Helsinkiin. Nykyinen Kehä I oli tässä vaiheessa vielä kaksikaistainen katu.

The residential suburbs of Puotinharju and Puotila were built during the 1960s. Rail traffic objectives had not yet been achieved. On the other hand, the expansion of Porvoontie into a multi-lane motorway, Itäväylä, had been started. The connection to Vuosaari was completed in 1966 when the area was annexed to Helsinki. The current Ring I was still a two-lane street at this point.

1970-luku: Itäkeskuksesta aluekeskus, lähiörakentamisen toinen vaihe

Helsingin kaupunginvaltuuston vuonna 1969 tekemä päätös metron rakentamisesta vaikutti merkittävällä tavalla kilpailualueen ja koko Itä-Helsingin kehitykseen sekä tulevien suunnitelmien periaatteisiin. Uusiin suunnitteluperiaatteisiin vaikuttivat myös lähiörakentamisen ensimmäisten vaiheiden tuloksia kohtaan esitetty kritiikki. 1950- ja 1960-luvulla toteutettuja lähiöitä pidettiin toiminnallisesti ja sosiaalisesti liian yksipuolisina ja toisaalta maankäytöltään tuhlailevina. Kritiikkiä kiihdyttivät päivittyneet kaupunkisuunnittelun ihanteet, mutta myös jatkuvat kaupungin kasvupaineet. Helsingin keskustassa ne olivat aiheuttaneet asukkaiden pakoa ja toimistumista. Uusien esikaupunkikeskusten oli tarkoitus vähentää työpaikkojen ja palveluiden yksipuolista sijoittumista ja keskustahakuisen liikenteen ruuhkautumista.

Puotinharjun ja Puotilan välimaastoon sijoittuvasta alueesta suunniteltiin itäisen Helsingin yli 100 000 asukkaalle aluekeskus, Itäkeskus. Aluekeskuksen sijainnista päätettiin vuonna 1972. Aluetta koskeva yleissuunnitelma hyväksyttiin vuonna 1974 ensimmäisen asteen yleiskaavana. Asema-kaavoja laadittiin nopeaan tahtiin seuranneina vuosina, mutta varsinkin liikekortteleiden kaavoja muutettiin ja laajennettiin useaan otteeseen seuraavina vuosikymmeninä.

Suunnitelma Itäkeskuksesta laajensi rakennetun kaupungin Puotinharjun puolelta toiselle puolelle Itäväylää, alueelle joka 1970-luvulle saavuttaessa oli vielä pääasiassa viljelysmaata. Metrorata ja Itäkeskuksen metroasema sijoitettiin aikaisempien raideliikennesuunnitelmien mukaisesti Puotinharjun puolelle uutta keskustaa. Metron päälle osoitettiin liike- ja toimistorakennusten keskittymä, joka laajeni katettujen siltojen kautta Itäväylän toiselle puolelle. Uudet asuinkorttelit sijoitettiin Kauppakartanonkaduksi nimetyn bulevardin varrelle. Keskusta-alueen vieressä pääväylien, Itäväylän ja nykyisen Kehä I:n risteyksestä hahmoteltiin mittavaa eritasoliittymää.

Anja Kervanto Nevanlinna kuvaa (Helsingin kaupungin historia vuodesta 1945, neljäs osa) Itäkeskuksen suunnitelmaa seuraavasti: ”Aluekeskuksen ydin oli pohjois-eteläsuuntainen kolmen aukion sarja ja niitä yhdistävä kävelyakseli jalankulkusiltoineen Itäväylän (Vanhan Porvoontien) ja samansuuntaisen, Puotinharjun puoleisena kokoojakatuna toimivan Turunlinnantien ylitse. Eteläisempi Hansasilta oli katettu. Pohjoisaukiota sävyttivät sen ympärille keskitetyt julkiset palvelut, keskimmäisen aukion kautta kuljettiin metroasemalle, bussiterminaaliiin ja kauppakeskukseen, kun taas eteläisen aukion luonne painottui toimistotiloihin ja sen vierelle rakennettuihin uusiin asuintaloihin. Julkisten tilojen sarja yhdisti samalla vanhat asuinalueet kaupunkimaisemmaksi kokonaisuudeksi.”

The 1970s: Itäkeskus transforms into a regional centre, the second phase of suburban construction

Helsinki City Council's 1969 decision to construct the metro had a significant impact on the development of the competition area and the entirety of East Helsinki and the principles of future plans. The new planning principles were also affected by the criticism of the results of the first phases of suburban construction. The suburbs constructed in the 1950s and 1960s were considered to lack functional and social diversity and consume too much land. The criticism was catalysed by the updated ideals of urban planning but also the continuous pressure to expand the city. The pressure had caused the centre of Helsinki to become less residential and more business-oriented. The new suburban centres were meant to reduce the unbalanced distribution of jobs and services and the congestion of traffic towards the city centre.

The intention was for the area between Puotinharju and Puotila to become a regional centre, Itäkeskus, for the over 100,000 residents of eastern Helsinki. The location of the regional centre was decided in 1972. The master plan concerning the area was approved in 1974 as a first degree city plan. Detailed plans were drawn up at a fast pace in the following years, but the plans for business blocks in particular were changed and expanded several times during the following decades.

The plan for Itäkeskus expanded the built city from the Puotinharju side to the other side of Itäväylä, to an area that was still largely farmland at the start of the 1970s. The metro track and Itäkeskus metro station were placed in accordance with the earlier rail traffic plans on the Puotinharju side of the new centre. A concentration of business and office buildings was designated on top of the metro, extending via roofed bridges to the other side of Itäväylä. The new residential blocks were placed along a boulevard named Kauppakartanonkatu. Next to the central area, at the junction of the main roads Itäväylä and the current Ring I, a large-scale interchange was outlined.

Anja Kervanto Nevanlinna (Helsingin historia vuodesta 1945, fourth volume) describes the plans for Itäkeskus as follows: 'The core of the regional centre was a set of three squares from north to south and a connecting pedestrian axis with footbridges over Itäväylä (Vanha Porvoontie) and the parallel Turunlinnantie functioning as a collector street on the Puotinharju side. The southern Hansasilta bridge was roofed. The northern square was characterised by the public services concentrated around it, the central square had access to the metro station, bus terminal and shopping centre, whereas the southern square focused on office premises and the new residential buildings built next to it. At the same time, the set of public spaces connected the old residential areas into an urban entity.'

1970-luvun alkuvuosina laaditun suunnitelman ero vain jokunen vuosi aikaisemmin valmistuneeseen, funktionalismin ja modernismin ihanteita tyylipuhdasti toistavaan Puotinharjun alueeseen ei ehkä olisi voinut olla suurempi. 1970-luvulla hahmoteltu Itäkeskus on esimerkki uudesta kaupunkisuunnitteluihanteesta, jota Suomessa on kutsuttu myös kompaktikaupungiksi. Sen myötä teki paluun rakennuksiin rajatut kadut ja aukiot, ruutukaavoitus (ja melkein myös umpikorttelit) ja ennen kaikkea kaupunki julkisena, sosiaalisena elinympäristönä. Valitettavasti vuoden 1974 jälkeen alueella tapahtuneet lukuisat suunnitelmamuutokset ovat vesittäneet alkuperäisiä tavoitteita. Lisäksi on todettava, että kaikista edeltävien vuosikymmenten funktionalistisista ihanteista, joilla pyrittiin kaiken kattavaan kaupunkirakenteen ja -elämän segregointiin, ei suinkaan päästy eikä edes haluttu eroon. Siitä ovat osoituksena nykypäivänä alueella havaittavissa olevat monet epäkohdat ja puutteet, joihin tämän kilpailun avulla on tavoitteena puuttua.

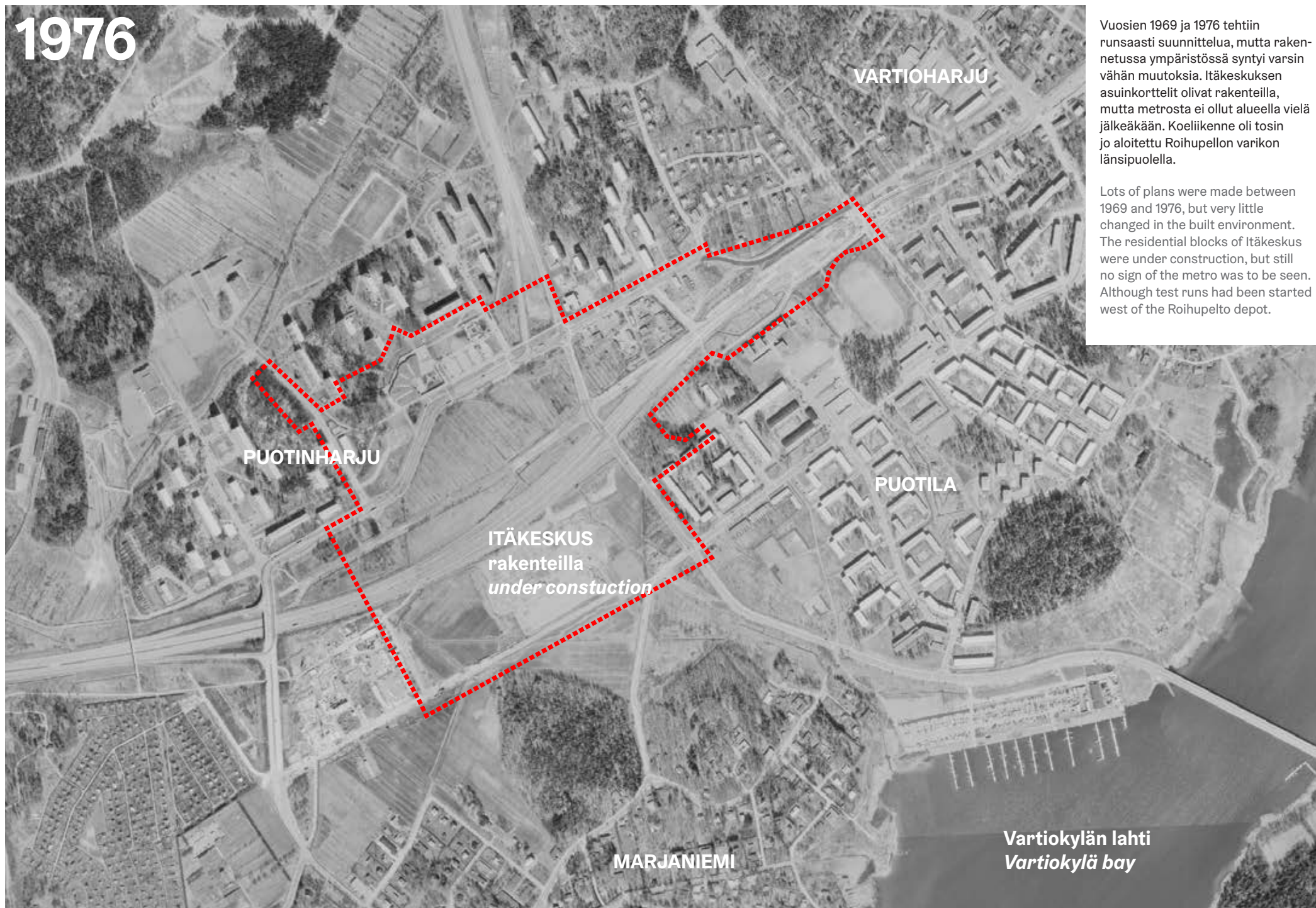
The difference between the plan drawn in the early years of the 1970s compared to the Puotinharju area, completed just a few years earlier perfectly following the ideals of functionalism and modernism, could probably not have been more remarkable. Conceived in the late 1970s, Itäkeskus is an example of a new kind of ideal of urban planning, which has also been called 'compact city' in Finland. It meant the comeback of streets and squares bordered with buildings, grid planning (and almost even closed blocks) and, above all, the notion of the city as a public, social living environment. Unfortunately, since 1974, the numerous plan changes in the area have undermined the original goals. It also bears mentioning that not all the ideals of functionalism from the previous decades, aiming for the all-encompassing segregation of the urban structure and life, were cast off or even wanted to be cast off. Indicative of this, many faults and deficiencies can be detected in the area, which this competition is aiming to tackle.

Itäkeskuksen yleiskaavan havainnekuva, 4.12.1973. Kuvasta on tunnistettavissa monia elementtejä alueen nykyisestä ympäristöstä, mutta asuinkortteleita lukuun ottamatta poikkeavasti toteutuneina.



Illustration of the Itäkeskus city plan, 4 December 1973. Many elements of the present-day area can be identified in the image but differently implemented, apart from the residential blocks.

1976



Vuosien 1969 ja 1976 tehtiin runsaasti suunnittelua, mutta rakennetuissa ympäristössä syntyi varsin vähän muutoksia. Itäkeskuksen asuinkorttelit olivat rakenteilla, mutta metrosta ei ollut alueella vielä jälkeäkään. Koeliikenne oli tosin jo aloitettu Roihupellon varikon länsipuolella.

Lots of plans were made between 1969 and 1976, but very little changed in the built environment. The residential blocks of Itäkeskus were under construction, but still no sign of the metro was to be seen. Although test runs had been started west of the Roihupelto depot.

1980- ja 1990-luvut: Itäkeskuksesta kulutuskeskus, yleissuunnitelman urbaani sommitelma hahmottuu

Maailman pohjoisin metrojärjestelmä avattiin liikenteelle vuonna 1982. Hypermarketti K-City-market oli valmistunut Itäväylän eteläpuolelle vuonna 1977, mutta Itäkeskuksen keskustakortteleiden rakentaminen pääsi toden teolla vauhtiin vasta metron valmistuttua. Metroasemaan linkittyvän kauppakeskuksen ensimmäinen rakennusosa valmistui 1984. Samana vuonna avautuivat myös mm. kirjaston ja esittävän taiteen tiloja sisältävä monitoimitalo (nykyään kulttuuri-keskus Stoa) ja kirkko seurakuntatiloineen (Matteuksen kirkko). Hengen ja sivistyksen ravintoa tarjoilevat rakennukset ja mahtipontisella veistoksella viimeistelty aukio, jonka laidalle julkiset toiminnot sommiteltiin, oli epäilemättä tarkoitus muodostua lähiympäristönsä ja ehkä koko itäisen Helsingin symboliseksi keskukseksi. Jaloista aikeista huolimatta koolla on loppujen lopuksi merkitystä: Seuraavina vuosina alueen kollektiivinen keskipiste pirstaloitui alati laajenevien kaupallisten rakennuskompleksien puolijulkiselle käytäville. Samalla kun kauppakeskus Itäkeskstä (alkuperäiseltä nimeltään Itäkeskus) kasvoi 1990-luvun aikana pohjoismaiden suurin lajissaan ja jopa kilpailija Helsingin keskustan kaupalliselle tarjonnalle, tien toisella puolella Stoaan aukion laidalle kyyristyneet julkiset rakennukset tuntuivat kuin kutistuneen. Vaikutelmaa edelleen korostaa aukion tilallinen keskeneräisyys, joka ei ole kohentunut viimeisen 35 vuoden aikana.

Kauppakeskus Itäkesken merkittävin laajennusosa valmistui valtakunnallisen laman keskellä vuonna 1992. Edellisen vuosikymmenen aikana Helsingin keskustassa virinnyt avoimesti kulutuskeskeinen city-kulttuuri saapui esikaupunkivyöhykkeelle 200 metriä pitkän lasikatteisen kauppagallerian muodossa. Bulevardiksi nimetty kauppakäytävä (ja siihen liittyvät aikaisemmin valmistuneet haarat) on edelleen Itäkeskuksen alueen tärkein katu, kun mittarina pidetään jalankulkijoiden ja ns. urbaanin aktiviteetin määrää. Vuoden 1974 yleissuunnitelman ajatus metroasemalta kohti itää suunnatusta liikerakennusten rajaamasta kävelykadusta loppujen lopuksi toteutui, mutta yksityisen kiinteistön sisätilana.

Siinä missä kauppakeskus Itis kasvoi horisontaaliseksi pilvenpiirtäjäksi ja eräänlaiseksi Itäväylän rinnakkaiskaduksi, toiselle puolelle Itäväylää kohosi vertikaaliseksi vastinpariksi alueen ainoa tornirakennus, arkkitehtonisesti maineikas Maamerkki. Hoikan vartensa ja konstruktivististen tehosteosiensa ansiosta kerroslukumääränsä (16) korkeammalta vaikuttava, vuonna 1987 valmistunut torni suunniteltiin nimensä mukaisesti Itäkeskuksen eteläisen liikekeskusta-alueen maamerkiksi, jota kohti suunnistamalla löytää Lyypekin aukion. Nykyisellään apeaan tilaan taantunut aukio on eteläinen päätepiste jo vuoden 1974 yleissuunnitelmassa hahmotellulle tilasarjalle ja sosiaaliselle ja kaupalliselle käytävälle, joka kulkee Maamerkin juurelta Hansasilan ja kauppakeskus Itäkesken kautta Tallinnanaukiolle ja sieltä joko metroasemalle tai eteenpäin Stoaan aukiolle ja pienin ponnistuksin aina Puhoksen ostarin atriumpihalle.

The 1980s and 1990s: Itäkeskus transforms into a consumer centre, the urban layout of the master plan takes shape

The northern-most metro system in the world was opened for traffic in 1982. The hypermarket K-Citymarket had been completed on the southern side of Itäväylä in 1977, but the construction of the central blocks of Itäkeskus only truly took off after the metro was completed. The first building part of the shopping centre linked to the metro station was finished in 1984. The Itäkeskus Multifunction House (now Stoa, the Cultural Centre of Eastern Helsinki), with services such as a library and premises for the performing arts, and a church and parish facilities (St Matthew's Church) were also opened the same year. The buildings offering spiritual and cultural nourishment and the square finished with a grandiose sculpture, around which the public functions were arranged, were undoubtedly intended to become the symbolic centre of the surrounding area and perhaps the entirety of eastern Helsinki. Despite the noble goals, size does eventually matter: over the following years, the collective centre of the area was fragmented into the semi-public corridors of commercial building complexes. While the Itis shopping centre (originally called Itäkeskus) grew in the 1990s to be the largest of its kind in the Nordic countries and even a competitor to the commercial offering of the centre of Helsinki, the public buildings huddled by the Stoa square on the other side of the road seemed as if they had shrunk. The impression is further emphasised by the incompleteness of the space, which has not improved over the last 35 years.

The most significant extension to Itis was completed during the national depression in 1992. The openly consumerist city culture that had been kindled in the centre of Helsinki during the previous decade arrived in the suburbs in the form of a 200-metre-long glass-roofed shopping gallery. This shopping corridor named 'Bulevardi' (with its earlier completed branches) is still the most important street in the Itäkeskus area when measured by the number of pedestrians and the amount of so-called urban activity. The idea of the 1974 master plan for a pedestrian street bordered by commercial buildings leading east from the metro station was eventually realised, but as an indoor space in private property.

While the Itis shopping centre grew into a horizontal skyscraper and a kind of a parallel street next to Itäväylä, its vertical counterpart rose on the other side of Itäväylä: the only tower building in the area, the architecturally prestigious Landmark. The tower, built in 1987, appears taller than its number of floors (16) due to its slender figure and constructivist accents. As its name suggests, it was designed as a landmark for the southern business centre of Itäkeskus and by heading towards it you could find Lyypekin aukio square. The square, which has these days declined into a melancholic state, is the southern endpoint of the set of spaces already outlined in the 1974 master plan and the social and commercial corridor running from the foot of the Landmark via Hansasilta bridge and the Itis shopping centre to Tallinnanaukio square and onwards either to the metro station or forward to Stoa square and, with a little effort, all the way to the atrium of the Puhos mall.

Kauppakeskus Itäkeskuksen 1.
rakennusvaihe ja Tallinnanaukio
rakenteilla vuonna 1984. Kuva: Jan
Alanco, Helsingin kaupunginmuseo.

The first building phase of Itäkeskus
Shopping Centre and Tallinnanaukio
under construction in 1984. (Jan
Alanco, Helsinki City Museum)



1988



Vuoteen 1988 mennessä Itäkeskus-
kuksen kaikki asuntokorttelit olivat
valmiita. Julkisten rakennusten
keskittymä oli valmistunut Stoa
aukion laidalle, kauppakeskus
Itiksen ensimmäinen rakennusosa
oli valmis, samoin toisella puolella
Itäväylää Maamerkki-torni ja liike-
rakennukset sen juurella. Metro oli
korvannut itäväylää ruuhkautaneet
bussit vuonna 1982.

By 1988, all the residential blocks
of Itäkeskus were complete.
The concentration of public
buildings had been completed by
Stoa square, the first part of Itis
shopping centre was finished,
as was the Landmark tower on
the other side of Itäväylä and the
commercial buildings at its foot.
The metro had replaced the buses
causing congestion on Itäväylä in
1982.

2000-luku: Itäkeskus laajenee kohti Puotilaa ja rakentuu purkamalla

Itäkeskuksesta tuli Helsingin metron ensimmäinen ja toistaiseksi myös ainoa risteysasema, kun uusi metrolinja Vuosaareen avattiin liikenteelle vuonna 1998. Samassa yhteydessä Puotila sai oman metroaseman. Puotilan metroasema sijoitettiin Itäväylän alle siten, että toinen sisäänkäynneistä on Puotilan asuinalueen puolella ja toinen alueella, jota pitäisi kutsua Puotinharjuksi, mutta jota useat ehkä pitävät osana Itäkeskusta paremman nimen ja identiteetin puutteessa.

Uuden metroaseman ympäristö kaavoitettiin vuosituhaten vaihteessa toimistorakentamista varten, mutta asemakaavasta on käytännössä toteutunut vain metro. Noin kymmenen vuotta myöhemmin, vuosina 2009–2011, Puotilan metroaseman rakentumattomien kortteleiden ja Kehä I:n väliin valmistui hypermarketin (Itäkeskuksen Prisma) ja asuinkerrostalon yhdistelmä. Itäväylän ja Kehä I:n risteyksen suuntaan suurieläisesti pyllistävä marketti oli laajennus Itäkeskuksen alueen jo entisestään massiiviseen kaupalliseen keskittymään, mutta tällä kertaa ilman sujuvaa sisäyhteyttä aluetta hankalasti jakavien moottoriväylien yli.

2010-luvulla saavuttiin alueen tulevaisuuden kannalta radikaalin käännekohdan äärelle, kun aikuisen ikään päässyt rakennuskanta on väistämättä mittavan peruskorjauksen tai sitäkin mittavamman kehityksen sekä purkupallon tiellä. Maamerkki-tornin varjossa sijainneet Citymarket (valmistunut 1977) ja Omekin talona tunnettu toimistorakennus (valmistunut 1984) olivat alueen ensimmäiset historiaan hävinneet rakennukset. Ensimmäiset purkutoimenpiteet liittyivät Keskon kauppakeskus Easton -hankkeeseen, jonka ensimmäinen rakennusvaihe valmistui vuonna 2017. Kaksi vuotta sitten valmistui myös alueen ensimmäinen merkittävä peruskorjaus ja käyttötarkoituksen muutos, kun Maamerkki muutettiin toimistokäytöstä asunnoiksi ja nimeltään Helmitorniksi.

The 21st century: Itäkeskus expands towards Puotila and is built by demolishing

Itäkeskus became the first and so far the only interchange station in the Helsinki metro network when the new metro line to Vuosaari was opened for traffic in 1998. At the same time, Puotila received its own metro station. Puotila metro station was placed below Itäväylä with one of the entrances on the side of the Puotila residential area and the other in the area that should be called Puotinharju but which many perhaps consider a part of Itäkeskus for lack of a better name or identity.

Plans for the surroundings of the new metro station were drawn up at the turn of the millennium for the purpose of office buildings but, in practice, the only part of the plan that has been realised is the metro. Approximately ten years later, in 2009–2011, a combination of a hypermarket (Itäkeskus Prisma) and an apartment building was completed between the unbuilt blocks of Puotila metro station and Ring I. Theatrically showing its behind towards the junction of Itäväylä and Ring I, the market expanded the already massive commercial concentration of the Itäkeskus area but now without smooth indoor access over the motorways splitting the area.

In the 2010s, a drastic turning point was reached in terms of the future of the area, as the aged building stock is now inevitably facing large-scale renovations or even larger-scale development and demolition. The K-Citymarket (completed in 1977) and the office building known as the Ome building (completed in 1984) located at the foot of the Landmark tower were the first ones to be lost to history. The first demolitions were related to Kesko's project to build the shopping centre Easton, the first construction phase of which was completed in 2017. The first significant renovation and change in the intended use of a building was also finished two years ago when the Landmark tower was transformed from an office building to a residential building called Helmitorni ('Pearl Tower').

2001



Uusi metrolinja Vuosaaren ja Puotilan metroasema sen varrelle valmistuivat vuonna 1998. Itäkeskuksessa kauppakeskus Itis oli saavuttanut arviolta nykyisen laajuutensa.

The new metro line to Vuosaari and Puotila metro station along it were completed in 1998. Itis shopping centre in Itäkeskus had roughly reached its present-day size.

2018



2010-luvun merkittävimmät rakennushankkeet alueella ovat olleet hypermarketti Prisma ja sen viereen toteutettu asuinkerrotalo. 1970-luvulla rakennetun Citymarketin korvasi vuonna 2017 valmistunut kauppakeskus Eastonin 1. rakennusvaihe.

In the 2010s, the most significant construction projects in the area were the hypermarket Prisma and the apartment building constructed next to it. The K-Citymarket constructed in the 1970s was replaced by the first building part of the shopping centre Easton completed in 2017.

5.4 Kaavatilanne

Yleiskaava

Vuonna 2018 voimaan tulleessa uudessa yleiskaavassa kilpailualue on merkitty lähes kauttaaltaan keskusta-alueeksi, jota koskevan määräyksen mukaan alueen tulisi olla mm. toiminallisesti monipuolista, ympäristöään tehokkaammin rakennettua, maantasokerroksiltaan aktiivista ja kävelypainotteista ympäristöä. Suunnittelualue täyttää nykytilanteessa edellä mainittuja vaatimuksia vain osittain ja lähinnä sisäänpäin kääntyneiden hypermarkettien ja ostoskeskusten muodossa. Yleiskaavamääräyksen yhteydessä todetaan tavoitteellisesti, että ”keskustoja tiivistetään ja kehitetään urbaanina kaupunkirakenteena”.

Liikenneverkon osalta yleiskaavan on merkitty varauksia pikaraitioteille. Näistä varauksista länteen liikennöivä Raide-Jokeri on jo toteutumassa. Myös pyöräliikenteen nopea runkoverkko eli baanaverkko on merkitty yleiskaavaan. Liikenneyhteyksien sijainnit yleiskaavassa ovat ohjeellisia.

Itäväylä on merkitty kaupunkibulevardiksi. Kaupunkibulevardista määrätään yleiskaavassa seuraavaa: *”Liikenneväylä, jota kehitetään osana laadukasta urbaania kaupunkiympäristöä tiivistettävässä kaupunkirakenteessa. Kaupunkibulevardi palvelee autoilijoita, joukkoliikennettä, kävelijöitä ja pyöräilijöitä. Pituus ja liittymäratkaisut ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa.”*

5.4 Current plans

City plan

The new city plan that came into effect in 2018 flagged the competition area almost completely as a centre area, which means that the area is required to be functionally diverse, more effectively constructed than its surroundings, active on its ground floors and pedestrian-oriented, among other things. Currently, the planning area only partly meets the aforementioned requirements and mostly in the form of introverted hypermarkets and shopping centres. A goal set in connection with the city plan regulation is that ‘centres will be made denser and developed as urban city structure.’

Regarding the traffic network, the city plan includes reservations for light rail connections. Of these reservations, Jokeri Light Rail running to the west, is already being implemented. The Baana network, a fast trunk network for bicycle traffic, has also been marked in the city plan. The locations of traffic connections in the city plan are approximate.

Itäväylä has been marked as a city boulevard. City boulevards are regulated in the city plan as follows: *‘A traffic route developed as a part of a high-quality urban city environment in a densified urban structure. The city boulevard serves cars, public transport, pedestrians and cyclists. The length and junction solutions will be decided on in more detailed planning.’*



Voimassa olevat asemakaavat

Alueella on voimassa lukuisia asemakaavoja 1960-luvulta 2010-luvulle. Voimassa olevat asemakaavat eivät rajoita suunnittelua kilpailualueella, eikä niitä ole tarvetta huomioida. Tavoitteena on laatia alueelle asemakaavamuutoksia kilpailun tuloksia hyödyntämällä.

Vireillä olevat asemakaavat

Kilpailualueen ulkopuolella on vireillä joitakin asemakaavan muutoksia ja rakennushankkeita, jotka tulee ottaa huomioon mm. kaupunkikuvallisen kokonaisuuden ja kulkureittien suunnittelussa.

Merkittävin vireillä oleva suunnitelma on Jokerikortteli Punokseksi nimetty kaava- ja rakennushanke Itäkeskuksen metro- ja bussiaseman ja lähitulevaisuudessa myös pikaraitiotien päätepysäkin alueelle. Hanke sijoittuu aivan kilpailualueen viereen. Punos-hankkeen luonnossuunnitelmien mukaan nykyisen bussi- ja metro-aseman aukiomaisen tilan päälle rakennettaisiin hybridirakennus, jonka katutasoon sijoittuisi uusi joukkoliikenneterminaali ja pieniä liiketiloja, yläpuolelle liike- ja palvelutilojen kerros ja niiden päälle asuntoja ja niiden pihatiloja sekä mahdollisesti myös toimisto- tai hotellitiloja. Punos-hankkeen luonnos on kilpailuohjelman liitteenä (saatavilla vain suomenkielisenä). Hahmotelma luonnoksen rakennusmassoista sisältyy kilpailun liiteasiakirjoina oleviin pohjakarttaan ja 3d-malliin.

Valid detailed plans

The area has numerous valid detailed plans ranging from the 1960s to the 2010s. The valid detailed plans do not limit the plans on the competition area and do not need to be paid attention to. The goal is to make changes to the detailed plans of the area by utilising the results of the competition.

Detailed plans underway

Some construction projects and changes to the detailed plans are underway outside the competition area. These need to be taken into consideration when planning the overall cityscape and traffic routes, among other things.

The most significant plan underway is the plan and construction project named Jokerikortteli Punos in the area of Itäkeskus metro and bus station and also the final stop of the light rail in the near future. The project is located right next to the competition area. According to the draft plans of the Punos project, a hybrid building would be constructed over the square-like space of the bus and metro station. Its ground floor would house a new public transport terminal and small business premises, over which there would be one floor of business and service premises. Above those, there would be apartments and yards and possibly also office and hotel premises. The draft of the Punos project is provided as an appendix to the competition programme (only available in Finnish). An outline of the building masses of the draft is included in the appended map template and 3D model.

Luonnos Itäkeskuksen Jokerikorttelista, näkymä Raaseporintieltä.



A draft of the Itäkeskus Jokerikortteli, the view from Raaseporintie.

Kilpailualueen lähistöllä osoitteessa Gotlanninkatu 1-3 on vireillä asemakaavan muutos opiskelija-asuntoja sisältävän kerrostalon rakentamisesta nykyisen puiston paikalle. Hankkeen luonnos on kilpailuohjelman liitteenä (saatavilla vain suomenkielisenä). Hahmotelma luonnoksen rakennusmassasta sisältyy kilpailun liiteasiakirjoina oleviin pohjakarttaan ja 3d-malliin.

Puotilassa, osoitteessa Rusthollarintie 2 on vireillä asemakaavan muutos, jossa tavoitteena on mahdollistaa 1960-luvulla rakennetun Puotilan ostarin purkaminen ja korvaaminen uudella liikekeskuksella, jonka päällä on asuntoja. Hanke sijaitsee noin 250 m etäisyydellä kilpailualueesta, eikä sillä ole mainittavaa vaikutusta kilpailualueen suunnitteluun.

Kilpailualueen ulkopuolella on lisäksi esisuunnitteluasteella useita asuinkerrostalotonttien täydennysrakentamishankkeita, ja on oletettavaa, että niitä käynnistyy tulevaisuudessa lisää. Kaupungin tavoitteena on, että kaupunkirakennetta tiivistävää ja aluetta kehittävää lisärakentamista tapahtuu tulevaisuudessa paitsi kilpailualueella, myös sen ympärillä.

Near the competition area at Gotlanninkatu 1-3, a change to the detailed plan is underway regarding the construction of an apartment building for student housing in place of the current park. The draft of the project is provided as an appendix to the competition programme (only available in Finnish). An outline of the building mass of the draft is included in the appended map template and 3D model.

In Puotila at Rusthollarintie 2, a change to the detailed plan is underway enabling the demolition of Puotila mall, constructed in the 1960s, and its replacement with a new business centre with apartments above it. The project is located approximately 250 metres away from the competition area and does not have a significant impact on the planning of the competition area.

There are also several complementary construction projects for apartment building plots in the preliminary planning phase, and it can be assumed that more will be started in the future. The City's goal is that additional construction that makes the urban structure denser and develops the area will take place in the near future both in the competition area and around it.

Luonnos opiskelija-asunnoista Gotlanninkadun ja Marjaniementien kulmaan.



A draft of the student apartments at the corner of Gotlanninkatu and Marjaniementie.

5.5 Maanomistus

Kilpailualueella on kaupungin omistamia kiinteistöjä, liikenne- ja viheralueita ja kaupungin omistamia kiinteistöjä, jotka on vuokrattu pitkäaikaisilla vuokrasopimuksilla. Vuokratonteilla olevat rakennukset ovat yksityisessä omistuksessa lukuun ottamatta julkisia rakennuksia. Lisäksi alueella on valtion omistamia liikennealueita (Kehä I ja Itäväylän itäinen haara). Maanomistustilanne ei rajoita suunnittelua.

5.6 Rakennuskanta ja muu rakennettu ympäristö

Rakennuskantaa ja niiden muodostamaa kaupunkikuvaa on selostettu yleisluotoisesti alueen historian kuvauksen yhteydessä.

Osa-alueita koskevissa suunnitteluohjeissa on lyhyesti kuvattu kukin alueen rakennuskantaa.

5.5 Land ownership

The competition area includes properties owned by the City, traffic and green areas and properties owned by the City but rented out with long-term leases. The buildings on the rented plots are privately owned, apart from the public buildings. In addition to this, the area includes state-owned traffic areas (Ring I and the eastern branch of Itäväylä). The situation with land ownership does not restrict the planning.

5.6 Building stock and other built environment

The building stock and the cityscape formed by it is generally described in connection with the description of the history of the area.

The planning guidelines for each subdivision briefly describe the building stock in the area.



Maanomistus Land ownership

-  kaupungin omistama
city-owned
-  kaupungin omistama ja
vuokrattu pitkäaikaisesti
city-owned with a
long-term lease
-  yksityinen omistus
privately owned
-  valtion tiealue
state-owned road
-  kilpailualue
competition area

Rakennuskanta valmistumisajakohdat
The completion years of the buildings

2000–2019

1980–1999

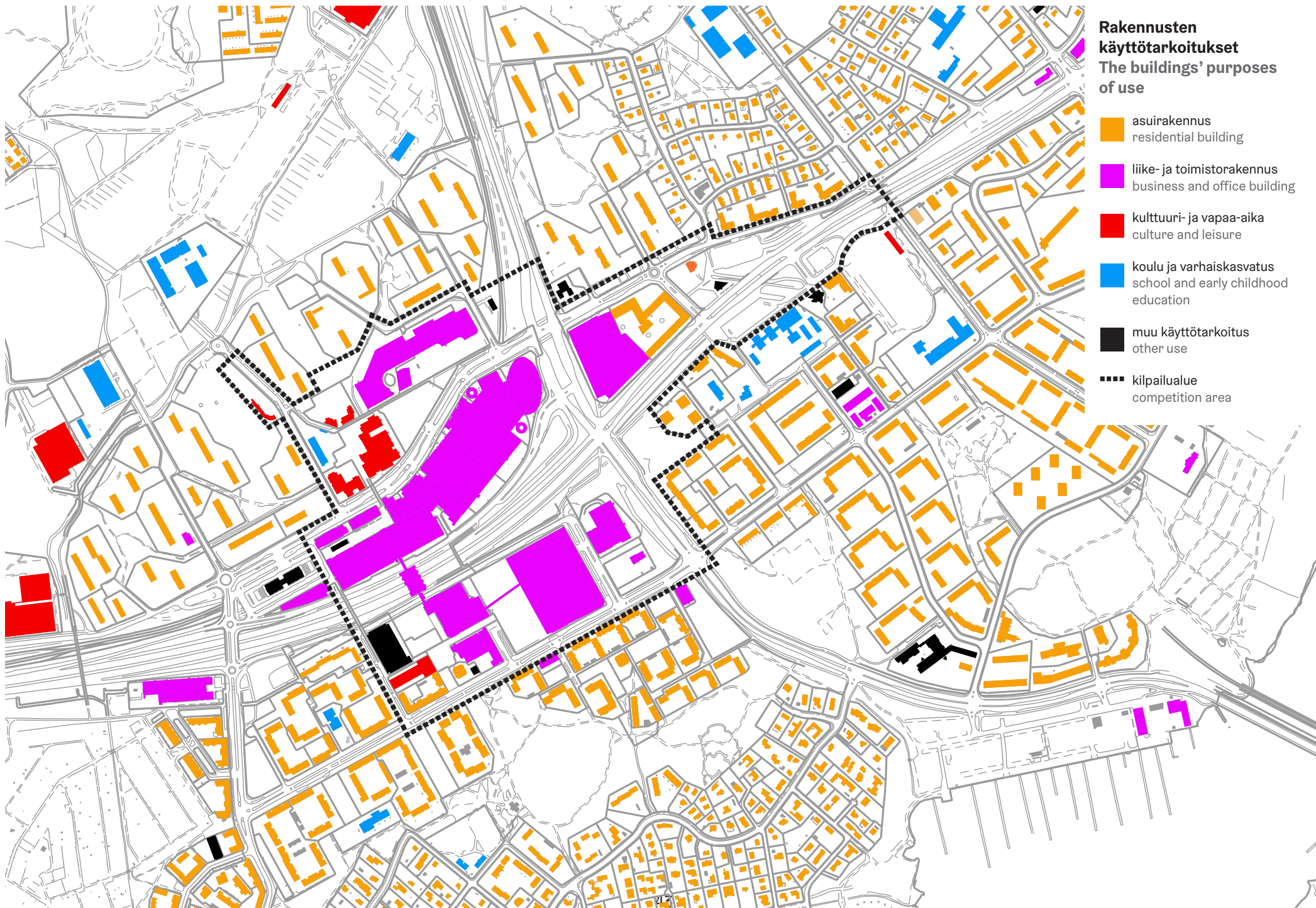
1970–1979

1960–1969

–1959

■■■ kilpailualue
competition area





5.7 Maisema ja luonnonympäristö

Kilpailualueen pinta-alasta vain vähäinen osa on luonnonympäristöksi laskettavaa aluetta. Tällaisia alueita ovat mm. Puhoksen ostarin takana kohoava metsäinen ja kallioinen harju sekä Meripellonmäki Itäväylän ja Meripellontien risteyksessä. Valtaosa kilpailualueesta on joko rakennettu tai päällystetty. Kasvillisuus kilpailualueella rajoittuu katuvihreään tai liikennealueiden laidoilla oleviin suojaviheralueisiin. Rakennettuja puistoja kaupunkilaisten yleiseen oleskeluun kilpailualueella ei ole käytännössä lainkaan.

Koska kilpailualueen rakentamattomasta alueesta suurin osa on joko päällystettyjä katuja tai parkkikenttiä, on alueella vähäinen rakentamistehokkuus huomioiden verraten vähän hulevesiä läpäisevää ja viivytävää pintaa. Viherkattoja alueella ei ole nykytilanteessa lainkaan.

Kilpailualueen ulkopuolella on sen sijaan pinta-alallisesti runsaasti puistoja ja muita viheralueita. Osa niistä on toiminnallisia ja avoimena hoidettuja alueita, kuten Myllypuron liikuntapuisto kilpailualueen pohjoispuolella ja Puotilan leikkiniitty Meripellontien vieressä. Osa on metsäisiä ulkoilualueita kuten Ystävydenpuisto kilpailualueen eteläpuolella.

Kilpailualueella ei ole vesistöjä. Vartiokylänlahti eli yhteys merelliseen Helsinkiin on kuitenkin lähellä, parinkymmenen minuutin mittaisen kävelymatkan tai reilun viiden minuutin mittaisen polkupyörämatkan päässä. Vartiokylänlahden rannalla lähellä kilpailualueita on mm. huvivenesatama ja uimaranta. Kilpailualueen pohjois- ja länsipuolen viheralueilla virtaa Strömsinlahteen laskeva Mustapuro, jossa kutee vuosittain vaelluskaloja.

Virkistysalueiden ja ekologisen verkoston kannalta merkittävimmät viheraluekokonaisuudet kilpailualueen läheisyydessä sijoittuvat Mustapuron laaksoon ja merenrannan tuntumaan. Myös Ystävydenpuiston, Puotilan leikkiniityn ja Juorumäen muodostamalla viheralueiden sarjalla on merkitystä molempien verkostojen kannalta.

5.7 Landscape and natural environment

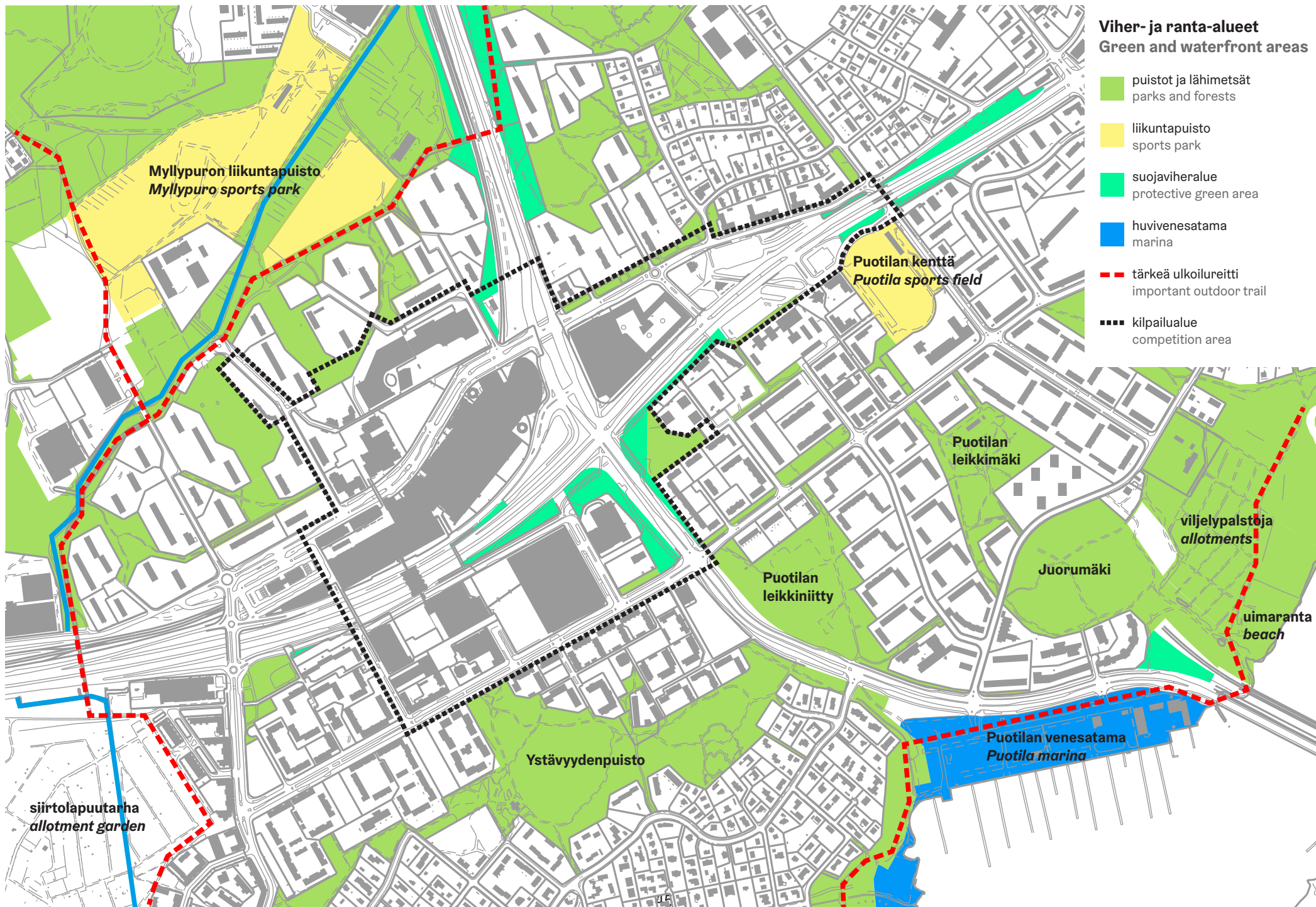
Only a small part of the competition area can be regarded as a natural environment. These areas include the rocky and forested ridge behind the Puhos mall and Meripellonmäki at the junction of Itäväylä and Meripellontie. Most of the competition area is either built or paved. The plant life in the area is limited to roadside greenery or the protective green areas along traffic areas. The competition area contains practically no built parks for public recreational use.

Because most of the unbuilt area in the competition area consists of either paved streets or parking lots, there is relatively little permeable surface area that delays storm waters considering the low building density. At present, the area contains no green roofs.

However, outside the competition area, there are plenty of parks and other green areas by surface area. Some of them are functional and maintained public areas, such as the Myllypuro sports park to the north of the competition area and the Puotila play meadow along Meripellontie. Some are forested outdoor areas, such as Ystävydenpuisto to the south of the competition area.

There are no bodies of water in the competition area. However, Vartiokylänlahti, a connection to maritime Helsinki, is nearby: approximately twenty minutes on foot or just over five minutes by bicycle. Close to the competition area, by the shore of Vartiokylänlahti, there is a marina and a beach, among other things. In the green areas to the north and west of the competition area, the Mustapuro stream flows towards Strömsinlahti with migratory fish swimming through annually.

The most significant green areas near the competition area in terms of recreational areas and the ecological network are located in the Mustapuro valley and by the seaside. The set of green areas formed by Ystävydenpuisto, the Puotila play meadow and Juorumäki are also important for both networks.



5.8 Liikenne ja pysäköinti

Alueen saavutettavuus

Alueen saavutettavuus on erinomainen niin julkisilla liikennevälineillä kuin yksityisautolla.

Helsingin keskustan/päärautatieaseman ja kilpailualueen välinen ajoetäisyys on autolla tai polkupyörällä noin 10 kilometriä (matka-aika noin 20 minuuttia autolla ja noin 40 minuuttia polkupyörällä), metromatka päärautatieasemalta alueelle kestää 15 minuuttia.

Jalankulkuliikenne

Jalankulun kannalta vilkkaat alue keskittyy metroasemien ja kaupallisten palveluiden lähiympäristöön. Osa kulkuyhteyksistä sijoittuu ostoskeskusten sisälle. Nämä yhteydet ovat luonteeltaan puolijulkisia ja käytettävissä vain ostoskeskusten aukioloaikoina. Jalankulkua alueella leimaa myös tasoerot, jotka liittyvät Itäväylän ylittämiseen. Tärkeä, jo vuoden 1974 yleissuunnitelmissa linjattu, vain jalankulkijoille varattu kaupunkitilojen sarja, Lyypekin aukio–Hansasilta/kauppa-keskus–Tallinnanaukio/metroasema–Stoa aukio, kulkee pääosan matkasta noin tasossa +11/+12 ja vain päätepisteet ovat maanpinnan luonnollisessa tasossa (+5,5/+6,5). Koska ostoskeskusten tärkeimmät sisäiset kulkureitit ovat noin tasossa +11/+12, sijoittuu merkittävä osa jalan koettavaa kaupunkia tälle katujen yläpuoliselle tasolle. Syntyneen eritasourbanismin seurauksena etenkin Itäväylän katukuiluun rajoittuvat rakennukset ovat jalankulkijan tasossa arkkitehtonisesti ja toiminnallisesti köyhiä.

Muut jalankulkuympäristön ongelmat ja puutteet vilkkaimpien moottoriväylien aiheuttamaan estevaikutukseen, turvattomuuteen ja epäviihtyisyyteen. Ostoskeskukset luovat estevaikutusta niiden aukioloaikojen ulkopuolella. Tasoerot vaikeuttavat esteetöntä liikkumista. Jalankulkuverkosto katujen varsilla on varsin kattava, mutta laatutasoltaan riittämättömät ratkaisut ovat toteutusajankohdalleen tyypillisiä.

5.8 Traffic and parking

Reachability of the area

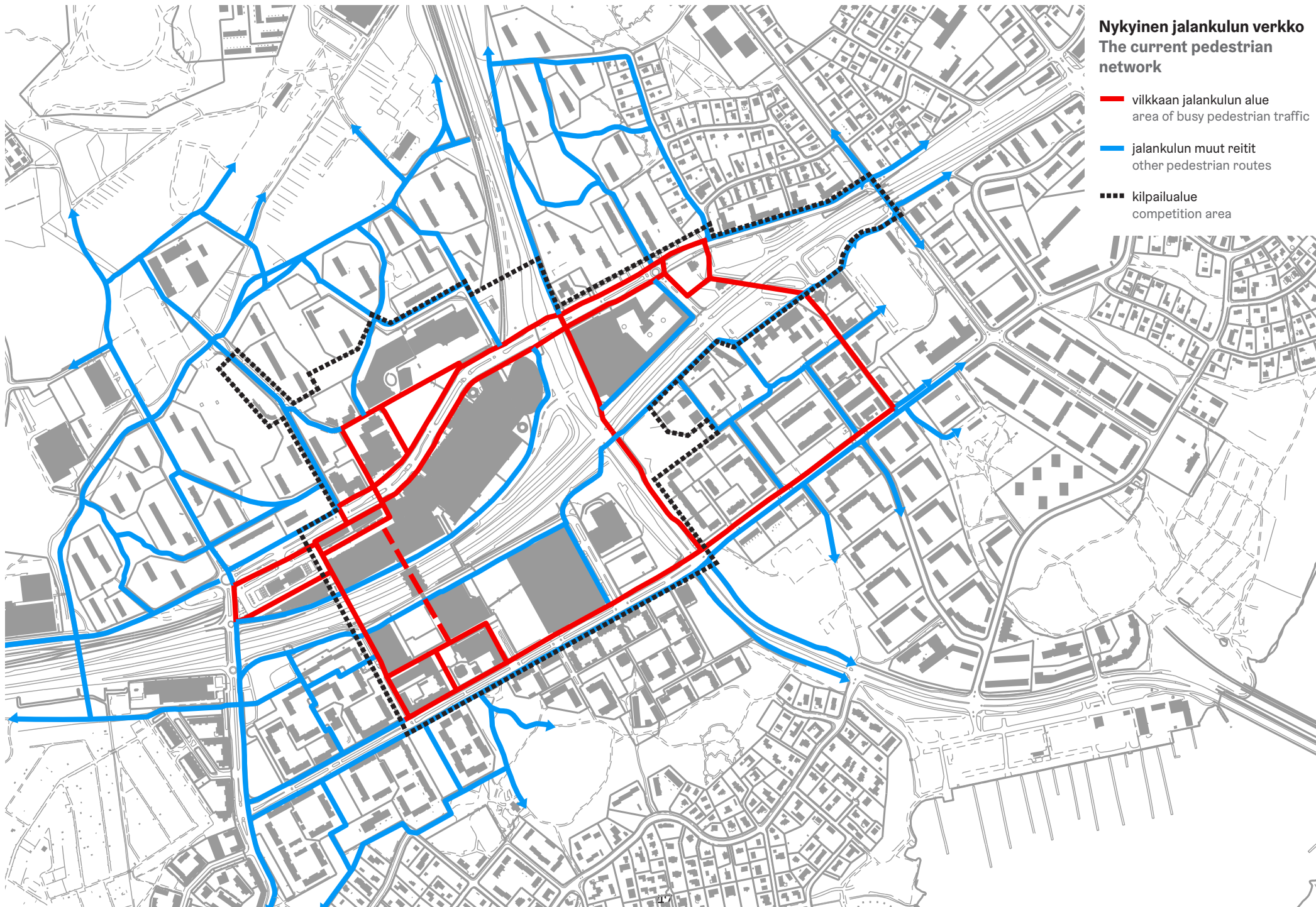
The area is very easy to reach by both public transport and car.

The travel distance between the centre of Helsinki / Central Railway Station and the competition area is approximately 10 kilometres (travel time approximately 20 minutes by car and approximately 40 minutes by bicycle). By metro, the travel time from the Central Railway Station to the area takes about 15 minutes.

Pedestrian traffic

The busiest pedestrian area is centred around the metro stations and commercial services. Some of the routes are located inside the shopping centre. These routes are semi-public in nature and only available during the opening hours of the shopping centre. Pedestrian traffic in the area is also characterised by the elevation differences connected to the crossing of Itäväylä. The important set of urban spaces reserved only for pedestrians outlined already in the 1974 master plan, Lyypekin aukio – Hansasilta / shopping centre – Tallinnanaukio / metro station – Stoa square, runs most of the way with +11/+12 elevation and only its endpoints are at natural ground level (+5.5/+6.5). Because the most important routes inside the shopping centre are at approximately +11/+12, a significant portion of the city experience is located at this level above the street level. As a result of this urbanism at different levels, the buildings bordering the Itäväylä street canyon, in particular, are architecturally and functionally poor at pedestrian level.

The other problems and deficiencies of the pedestrian environment are connected to the barrier effect, insecurity and unpleasantness caused by the busiest motorways. The shopping centres bring about a barrier effect outside their opening hours. The elevation changes hamper accessibility. The pedestrian network along the streets is quite comprehensive, but the solutions of insufficient quality were typical of their time of execution.



Polkupyöräliikenne

Kilpailualueen polkupyöräliikenteen verkko on nykyisellään jo varsin kattava, mutta järjestelyt eivät vastaa laadultaan tavoitetasoa varsinkaan yksisuuntaisten pyöräliikenteen väylien osalta. Pyöräliikenteen väylähierarkiaa ja väylien/reittien likimääräistä sijoitusta ohjaa esikaupunkien pyöräliikenteen tavoiteverkko, joka on kilpailualueen osalta esitetty ja kuvattu tarkemmin suunnitteluohjeiden yhteydessä.

Pyöräliikenteen verkon ja ympäristön ongelmat ja puutteet kilpailualueella liittyvät jalankulun tavoin vilkkaimpien moottoriväylien aiheuttamaan estevaikutukseen, turvattomuuteen ja epäviihtyisyyteen. Laadukkaan pyöräpysäköinnin mahdollisuudet alueella yleisesti riittämättömiä tai puuttuvat kokonaan.

Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen selkärangan alueella muodostaa metro, johon myös bussiliikenne tukeutuu. Itäkeskuksen metroaseman aukio toimii päätepysäkinä valtaosalle kilpailualueen kautta kulkevista bussilinjoista. Itäväylällä liikennöi lisäksi seudullisia busseja mm. Porvoon suunnasta. Niiden pysäkit sijaitseva Itäväylän varressa Itäkeskuksen ja Puotilan metroasemien kohdalla. Kilpailualueen kaduista Turunlinnantie on tärkein liityntälinjaston saapumissuunta Itäkeskuksen metroaseman linja-autoterminaaliin.

Kilpailualueen sisällä metro kulkee tunnelissa lukuun ottamatta pohjoista, Mellunmäkeen johtavaa haaraa, joka muuttuu pintametroksi Turunlinnantien pohjoispuolella. Kauppakeskus Itäkeskuksen kohdalla metro kulkee kauppakeskuksen kellarikerrosten tasossa. Puotilan kautta Vuosaareen johtava haara kulkee betonirakenteisessa tunnelissa välittömästi katutasen alapuolella. Nykyiset metrodat muodostavat sitovan lähtökohdan suunnittelulle.

Bicycle traffic

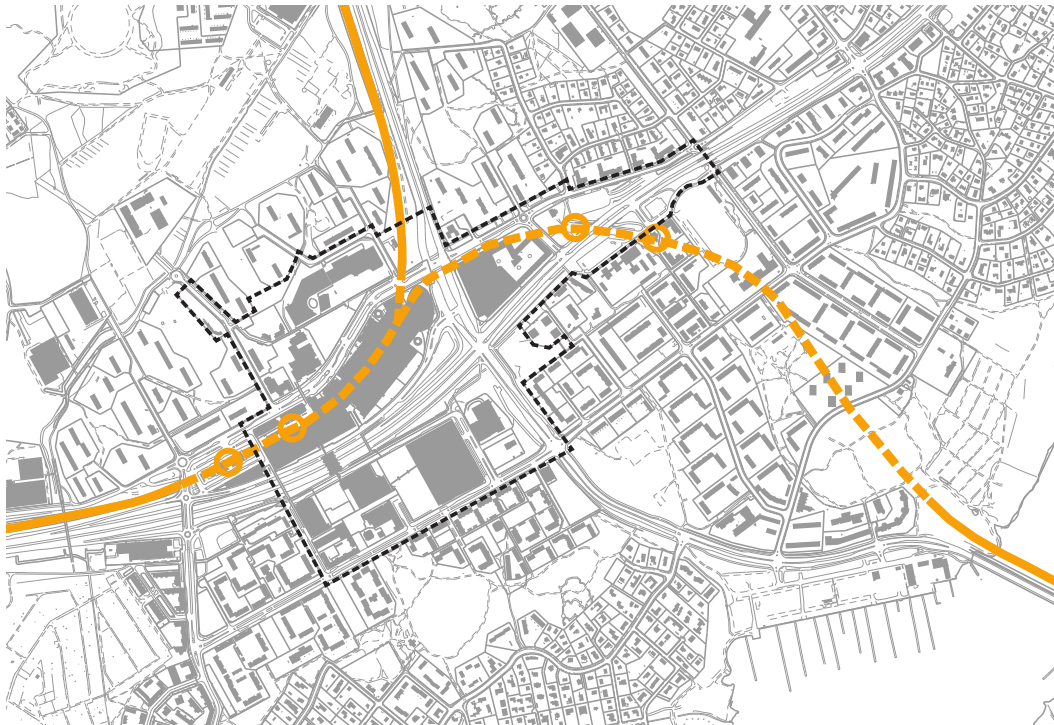
The current bicycle traffic network in the competition area is already quite comprehensive as it is, but the quality of the arrangements does not reach the target level, especially regarding the one-way cycling paths. The path hierarchy and the approximate placement of the paths/routes is guided by the target network of bicycle traffic in the suburbs, the parts of which concerning the competition area are presented and described in more detail in connection with the planning guidelines.

The problems and deficiencies of the bicycle traffic network in the competition area are, similarly to pedestrian traffic, connected to the barrier effect, insecurity and unpleasantness caused by the busiest motorways. High-quality options for bicycle parking are generally inadequate or completely absent in the area.

Public transport

The backbone of public transport in the area is formed by the metro, which the bus traffic also leans on. The square of Itäkeskus metro station functions as a final stop for a majority of the bus lines running through the competition area. Regional buses also run through Itäväylä towards Porvoo, for example. Their stops are located along Itäväylä near Itäkeskus and Puotila metro stations. Of the streets in the competition area, Turunlinnantie is the most important direction of arrival to the bus terminal at Itäkeskus metro station.

Within the competition area, the metro runs through a tunnel, apart from the northern branch to Mellunmäki that comes above ground north of Turunlinnantie. At Itis shopping centre, the metro runs at the level of the basement floors of the shopping centre. The branch running via Puotila to Vuosaari goes through a concrete tunnel immediately below street level. The current metro tracks form a binding starting point for the planning.

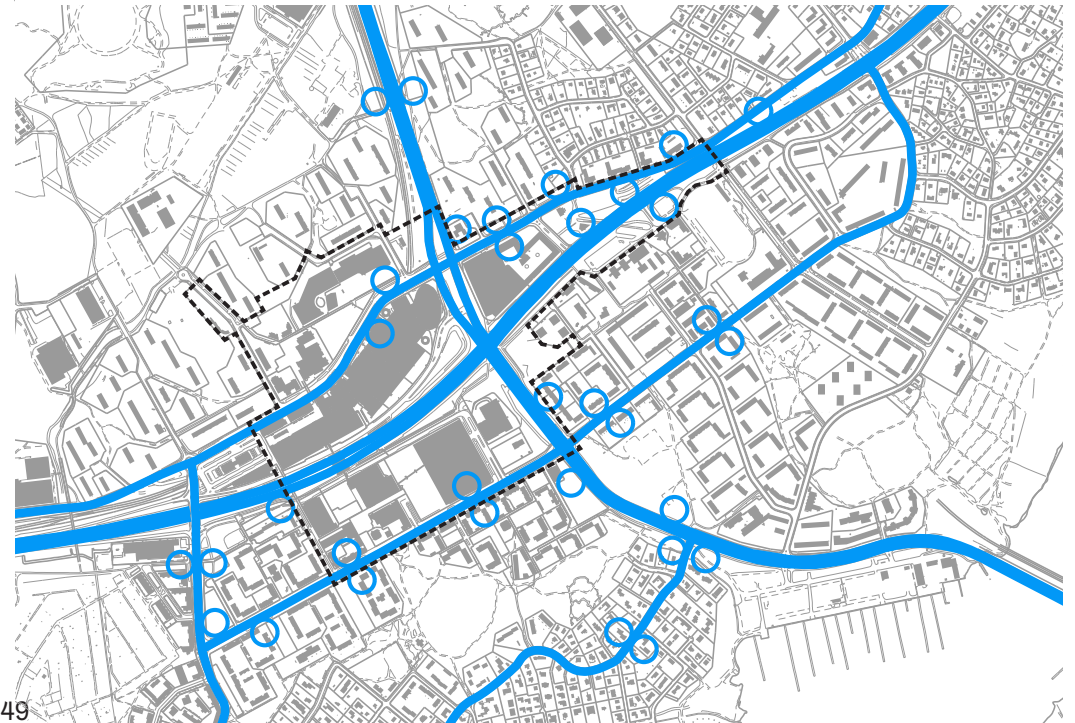


Nykyiset metrolinjat The current metro lines

- maanpäällinen metrolinja
aboveground metro line
- - maanalainen metrolinja
underground metro line
- metroaseman sisäänkäynti
entrance to the metro station
- - - kilpailualue
competition area

Nykyiset bussilinjat The planned rail lines

- bussilinja
bus line
- bussipysäkki
bus stop
- - - kilpailualue
competition area

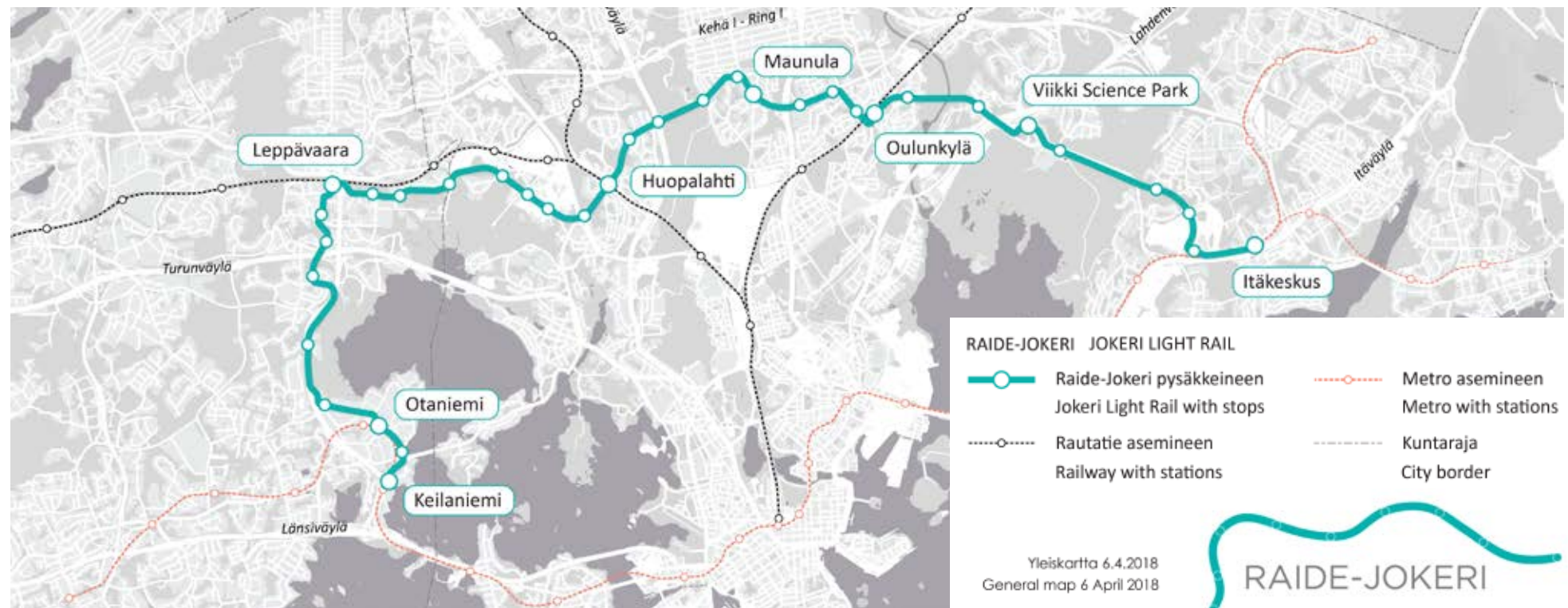


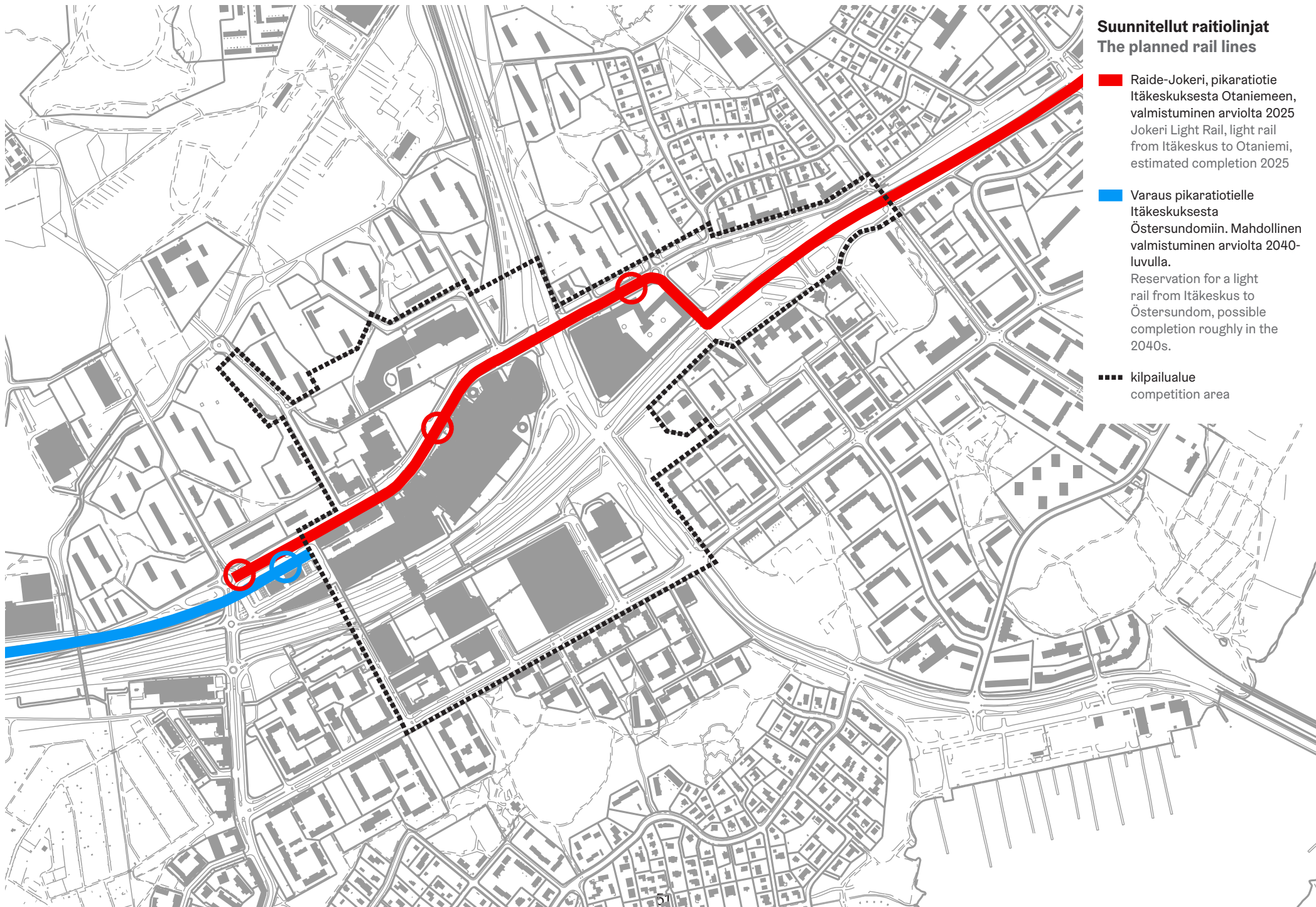
Raide-Jokeri on Helsingin Itäkeskuksen ja Espoon Keilaniemen välille rakennettava pikaraitiolinja, joka korvaa nykyisen, suunnilleen samaa reittiä kulkevan bussilinjan. Raide-Jokerista tulee merkittävä poikittaisyhteys muutoin keskustahakuisessa Helsingin seudun joukkoliikenneverkossa. Raide-Jokeri on tällä hetkellä toteutussuunnittelussa. Viimeisimmän arvion mukaan liikennöinti alkaa vuoden 2024 aikana. Rakennustyöt alkavat jo tämän kilpailun kuluessa. Raide-Jokerin itäinen päätepysäkki sijoittuu edellä mainitulle Itäkeskuksen metroaseman aukiolle, joka sijaitsee aivan kilpailualueen vieressä. Metroaseman aukio on tavoitteena kehittää joukkoliikenneterminaaliksi, jonka yläpuolelle sijoittuu mm. liiketiloja ja asuntoja.

Kilpailualueen läpi kulkee yleiskaavaan merkitty varaus pikaraitiotielle, joka toteutuessaan yhdistäisi Itäkeskuksen Östersundomin alueeseen. Tämän raitiotien mahdollinen toteutus tapahtuu näillä näkymin varsin kaukaisessa tulevaisuudessa, arviolta 2040-luvulla, mutta alueen suunnittelussa on varauduttava raitiotien vaatimaan tilaan katutilassa.

Jokeri Light Rail is a light rail connection to be constructed from Itäkeskus in Helsinki to Keilaniemi in Espoo, replacing the current bus line running roughly the same route. Jokeri Light Rail will become a significant transverse connection in the otherwise centre-oriented public transport network in the Helsinki region. The implementation planning of Jokeri Light Rail is currently underway. According to the latest estimate, the light rail will start running in 2024. The construction work will start during the course of this competition. The eastern final stop of Jokeri Light Rail will be located in at the aforementioned Itäkeskus metro station square located right next to the competition area. The aim is for the metro station square to be developed into a public transport terminal, above which there would be business premises and apartments, among other things.

A reservation for a light rail connection marked in the city plan runs through the competition area, the implementation of which would connect Itäkeskus to the Östersundom area. According to current plans, the possible implementation of this light rail connection will be a long way in the future, roughly in the 2040s, but the space required by the light rail must be taken into consideration in the planning.





Suunnitellut raitiolinjat The planned rail lines

■ Raide-Jokeri, pikaratiotie
Itäkeskuksesta Otaniemeen,
valmistuminen arviolta 2025
Jokeri Light Rail, light rail
from Itäkeskus to Otaniemi,
estimated completion 2025

■ Varaus pikaratiotielle
Itäkeskuksesta
Östersundomiin. Mahdollinen
valmistuminen arviolta 2040-
luvulla.
Reservation for a light
rail from Itäkeskus to
Östersundom, possible
completion roughly in the
2040s.

---- kilpailualue
competition area

Autoliikenteen verkko

Kilpailualueen keskellä risteävät moottoritiemäiset väylät, Itäväylä, Kehä I ja Meripellontie ovat alueen autoliikenteen selkeät pääväylät, joista erityisesti Itäväylällä ja Kehä I:llä on seudullista merkitystä. Meripellontie on tärkeä alueellinen väylä, tärkein Vuosaaren kaupunginosaan johtavista kaduista. Näillä väylillä valtaosa liikenteestä on ohikulkuliikennettä. Muut kilpailualueella olevat kadut palvelevat pääasiassa alueen sisäistä tai sinne johtavaa liikennettä.

Itäväylän ja Kehä I:n liittymä

Kilpailualueen keskellä sijaitsee pinta-alaltaan mittava, liikennevaloin ohjattu tasoristeysten kokonaisuus. Lähekkäin sijaitsevat Kehä I:n Itäväylän ja Turunlinnantien liittymät sekä Meripellontien ja Kauppakartanonkadun liittymä kytkeytyvät yhdeksi toiminnalliseksi kokonaisuudeksi, jossa yhden liittymän ruuhkautuminen heijastuu myös muiden liittymien toimivuuteen. Liittymien kautta kulkee merkittävä osa itäisen Helsingin sekä kauppakeskus Itiksen liikenteestä, ja ne ovat ajoittain erittäin ruuhkautuneita. Risteyksissä ei kohtaa ainoastaan suuret määrät autoliikennettä, mutta myös jalankulku- ja pyöräliikennettä. Suurten risteävien liikennevirtojen takia liikenneturvallisuus on huono. Liittymäalue on koko Helsingin alueella yksi pahimmista liikenneonnettomuuksien kasautumispaikoista. Vuosina 2008–2011 alueen liittymissä tapahtui 12 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta.

Helsingin kaupunki laati 2010-luvun alkupuolella yhteistyössä valtion (Uudenmaan ELY-keskus) kanssa suunnitelman Itäväylän ja Kehä I:n risteysalueen muutoksesta osittaiseksi eritasoliittymäksi. Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta valitsi huhtikuussa 2013 liittymän jatkosuunnittelun pohjaksi suunnitelmavaihtoehtoon ”kaukalon”. Suunnitelmassa Itäväylä alittaa Kehä I:n liittymän noin 500 metriä pitkässä kaukalossa. Kehä I ylittää Turunlinnantien ja Vanhanlinnantien liittymän sillalla, jonka pituus on noin 240 metriä. Visbynkadulta on tässä vaihtoehdossa uusi silta Itäväylän yli Itäkadulle. Kaikki liittymät säilyvät valo-ohjattuina. Suunnitelma eritasoliittymästä on kilpailuohjelman liitteenä (pdf ja dwg). Suunnitteluohjeissa on kerrottu tarkemmin sen huomioimisesta kilpailussa.

Motor traffic network

The motorway-like roads Itäväylä, Ring I and Meripellontie intersecting in the middle of the competition area are clearly the main roads for motor traffic in the area. Itäväylä and Ring I in particular are important on a regional scale. Meripellontie is an important road for the area, being the most important street leading to the Vuosaari district. The majority of the traffic on these roads is bypassing traffic. The other streets in the competition area mostly serve the area's internal traffic or traffic leading there.

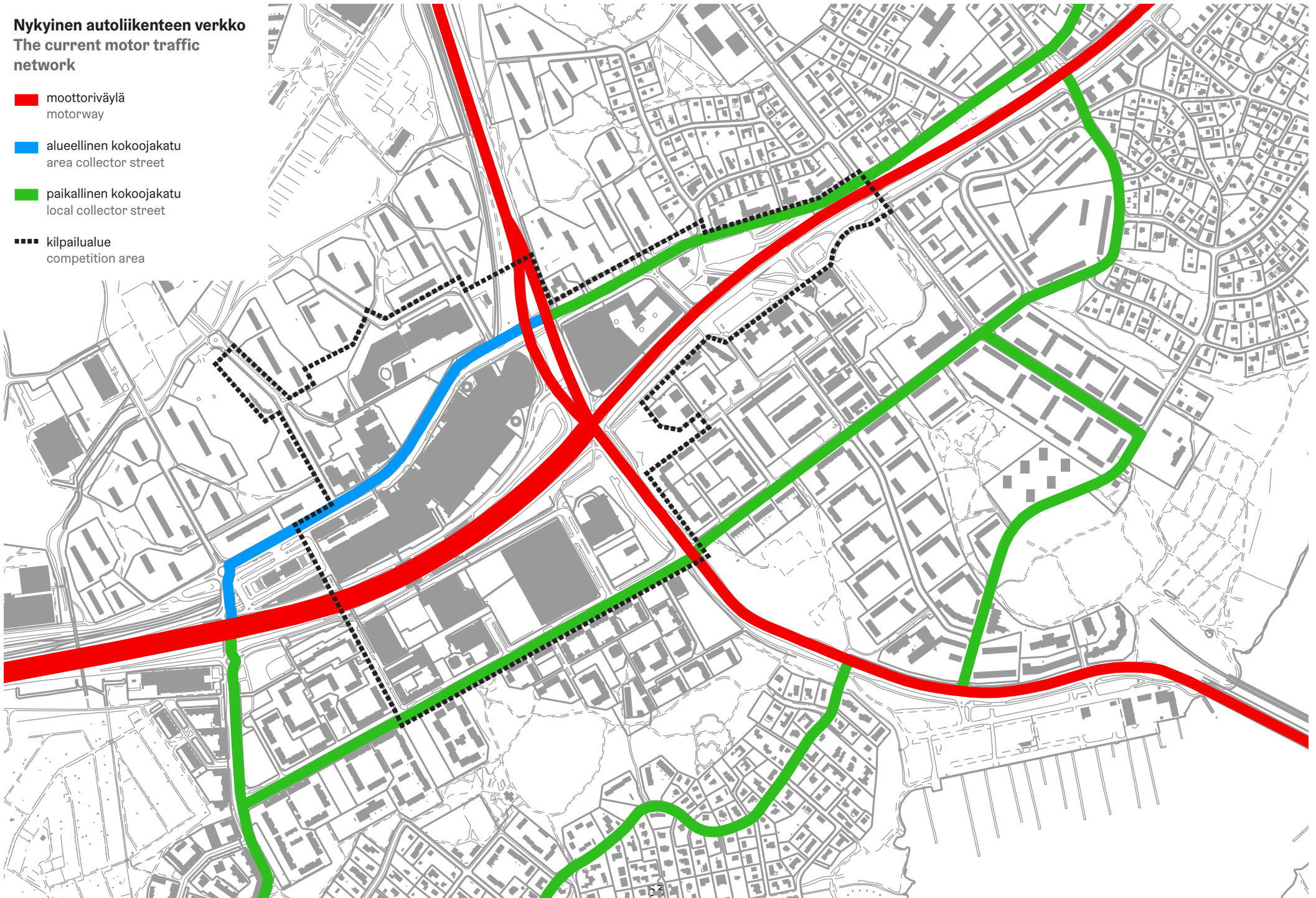
Junction of Itäväylä and Ring I

In the middle of the competition area, there is a large area of intersections controlled with traffic lights. The closely spaced junctions of Ring I, Itäväylä and Turunlinnantie and the Meripellontie and Kauppakartanonkatu junction link into one functional entity where congestion at one junction is reflected in the functionality of the other junctions. A significant amount of the traffic of eastern Helsinki and Itis shopping centre goes through these junctions, and they are very congested at times. In addition to motor traffic, large amounts of pedestrian and bicycle traffic also pass through these intersections. Due to the large intersecting traffic flows, traffic safety is poor. This intersection area is one of the worst places in the entire Helsinki area in terms of the accumulation of traffic accidents. In 2008–2011, the junctions in the area saw 12 accidents involving personal injury.

At the beginning of the 2010s, the City Of Helsinki in cooperation with the state (Uusimaa Centre for Economic Development) drew up a plan for transforming the junction of Itäväylä and Ring I partially into an interchange. In April 2013, the City Planning Committee of Helsinki chose the ‘trough’ model as a basis for the further planning of the junction. With this plan, Itäväylä will pass under Ring I in a trough approximately 500 metres long. Ring I will cross the Turunlinnantie and Vanhanlinnantie junction along a bridge approximately 240 metres long. In this model, Visbynkatu will cross Itäväylä to Itäkatu along a new bridge. All junctions will remain light-controlled. A plan for the interchange is appended to the competition programme (PDF and DWG). The planning guidelines describe in more detail how this should be taken into consideration in the competition.

Nykyinen autoliikenteen verkko
The current motor traffic network

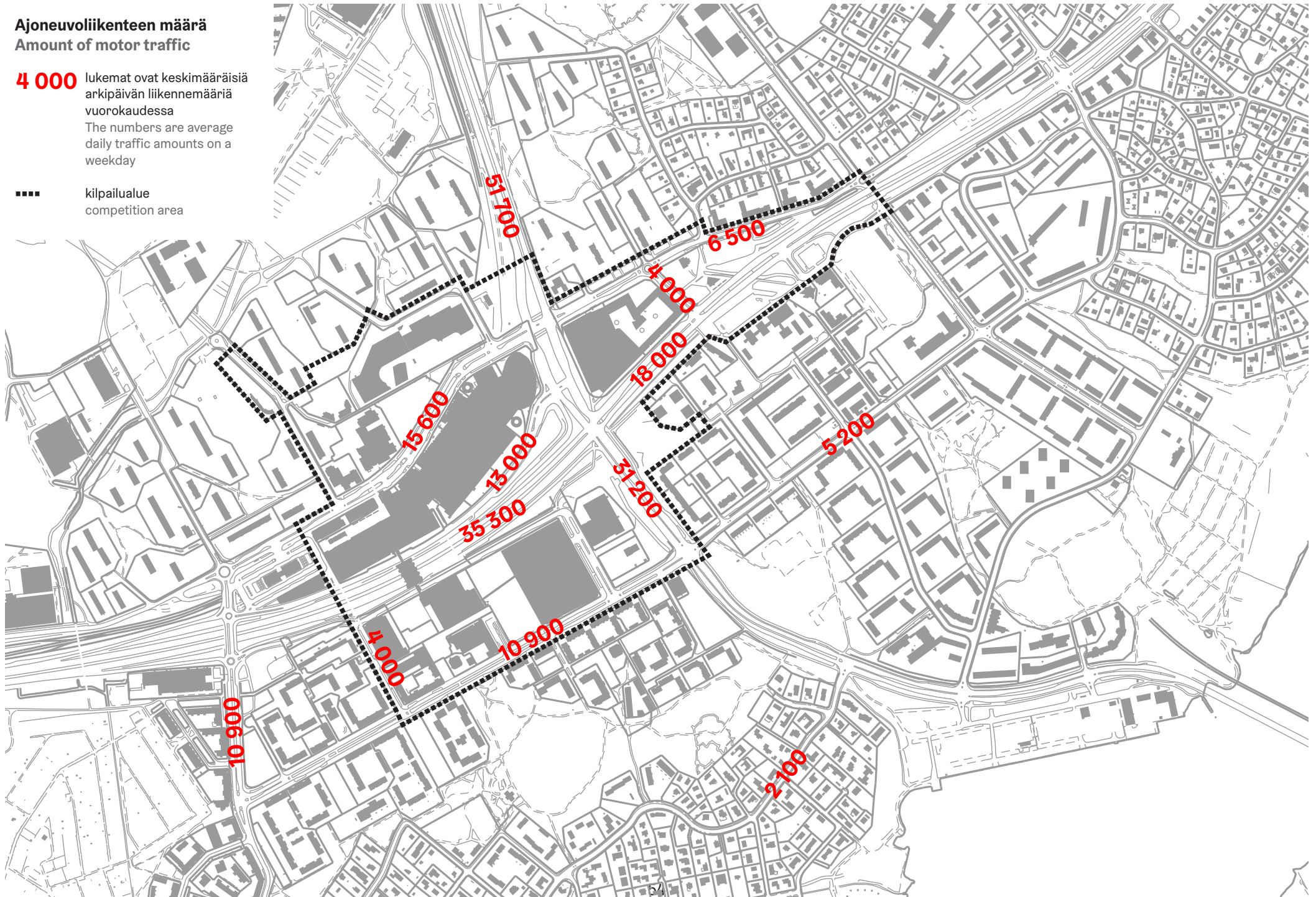
-  moottoriväylä
motorway
-  alueellinen kokoojakuja
area collector street
-  paikallinen kokoojakuja
local collector street
-  kilpailualue
competition area



Ajoneuvoliikenteen määrä Amount of motor traffic

4 000 lukemat ovat keskimääräisiä
arkipäivän liikennemääriä
vuorokaudessa
The numbers are average
daily traffic amounts on a
weekday

.... kilpailualue
competition area



Pysäköinti

Pysäköinti kilpailualueella on nykyään järjestetty joko tonteittain tai tonttiryhmittäin maanpinnan yläpuolelle rakennettuihin laitoksiin tai avonaisille parkkikentille. Pysäköinti alueella on kauttaaltaan maksutonta ja vaihtelevasti aikarajoitettua. Erityisesti alueella olevat isot kaupalliset toimijat, Itis, Easton ja Prisma tarjoavat asiakkailleen runsain mitoin maksuttomia pysäköintimahdollisuuksia. Kilpailualueen noin 5200 pysäköintipaikasta noin 70 % sijoittuu edellä mainittujen liikekeskusten pysäköintilaitoksiin.

Puotilan metroaseman kortteleissa on nykyään noin 330 autopaikkaa liityntäpysäköintiä varten. Myös liityntäpaikat ovat maksuttomia.

Kilpailualueen länsipuolella on Itäkeskuksen metroaseman liityntäpysäköintilaitos, jossa on 430 autopaikkaa ja 254 pyöräpaikkaa.

Maanalaiset pysäköintilaitokset ovat tyypillisesti osoittautuneet alueella toteuttamiskelvottomiksi kustannussyistä, sillä pohjaveden pinta on varsin lähellä maanpintaa. Tarkempi pysäköintipaikkojen määrällinen ohjeistus on esitetty suunnitteluohjeissa. Kilpailualueella säilyville nykyisille toiminnoille pysäköintipaikkoja tulee olla nykyinen pysäköintipaikkamäärä.

Parking

The parking in the competition area is currently arranged into aboveground car parks or open parking areas either by plots or plot groups. The parking everywhere in the area is free of charge and variably time-limited. The large commercial operators in the area in particular – Itis, Easton and Prisma – offer their customers plenty of free parking opportunities. Roughly 70% of the approximately 5,200 parking spaces in the area are located in the car parks of the aforementioned shopping centres.

The blocks of Puotila metro station currently include approximately 330 parking spaces for Park-and-Ride parking. The Park-and-Ride spaces are also free of charge.

To the west of the competition area, there is the Park-and-Ride carpark of Itäkeskus metro station with 430 parking spaces for cars and 254 for bicycles.

Underground car parks have typically proven unworkable in the area due to the costs because the surface level of the ground water is very close to ground level. More detailed directions on the number of parking spaces are given in the planning guidelines. The current functions remaining in the area need to keep their current number of parking spaces.

5.9 Maaperä ja perustamisolosuhteet

Kilpailualueella maanpinnan topografia on pääosin loivapiirteinen. Suurin osa alueesta sijoittuu savialueelle lukuun ottamatta Puhoksen ostarin itäpuolella ja uimahallin tontin kohdalla kohoavia moreeni- ja avokalliokukkuloita. Vallitseva rakennusten ja rakenteiden perustamistapa on paaluperustus. Maanpinnan korkeusaseman kasvattaminen savialueilla edellyttää pohjanvahvistustoimenpiteitä painumien hallitsemiseksi. Maanpinnan tasausmuutosten yhteydessä tulee tarkastella niiden vaikutusta hulevesien hallintaan. Pohjaveden pinnan korkeusasema on lähellä maanpintaa suurella osalla aluetta. Tästä johtuen kellarien rakentaminen edellyttää alueella joko osittain tai kokonaan maastonvesipaine-eristettyjä rakenteita joitain harvoja poikkeuksia lukuun ottamatta.

5.10 Maanalaiset tilat

Kilpailualueella huomioon otettavia maanalaisia tiloja ovat metron tunneli ja kaksi kallion sisään louhittua yleistä väestösuojaa kilpailualueen pohjoisosassa Kalliosuojista Olavinlinnantien länsipuolella sijaitsevaa luolan rauhanaikainen käyttö on Itäkeskuksen uimahalli. Olavinlinnantien itäpuolella olevaa luolaa käytetään auto-varikkona.

Puotilan metroaseman kautta kulkeva metrolinja sijaitsee betonirakenteisessa tunnelissa, jonka katto on välittömästi kadun rakenteiden alapuolella.

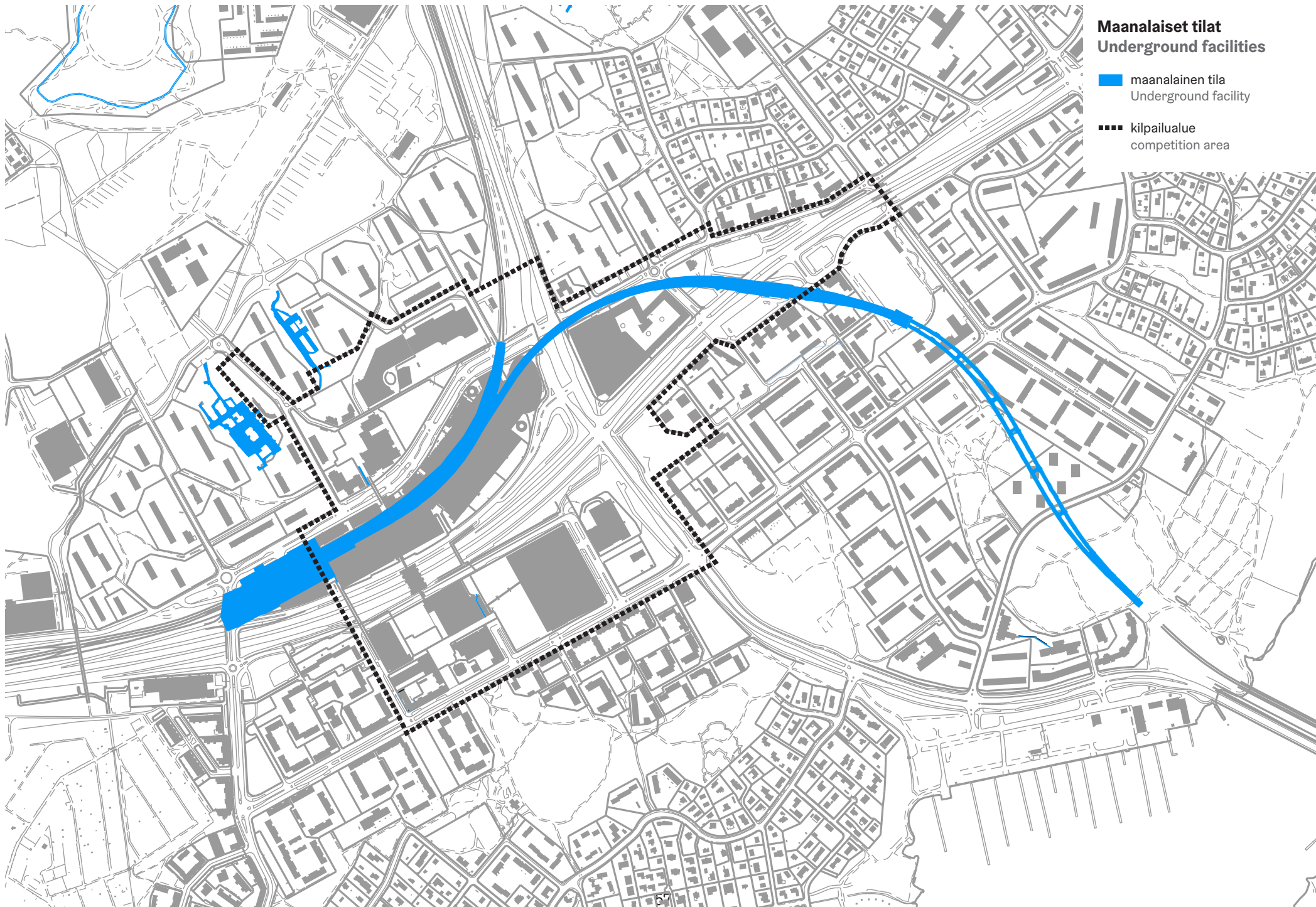
5.9 Soil and foundation conditions

The topography of the competition area is primarily gently contoured. The majority of the area is on clay soil, apart from the till and rocky outcrop hills east of Puhos mall and at the swimming hall plot. The predominant foundation type for buildings and structures is pile foundation. Raising the ground level on clay soil requires soil reinforcement measures to prevent sinkholes. In connection with ground levelling changes, their impact on storm water management must be considered. The ground water surface level is close to ground level in a large part of the area. As a result of this, the construction of basements requires either partially or entirely water pressure insulated structures, apart from some rare exceptions.

5.10 Underground facilities

The underground facilities in the area to be taken into account are the metro tunnel and two public civil defence shelters dug into the rock in the north section of the competition area. The shelter to the west of Olavinlinnantie is used during peacetime as Itäkeskus swimming hall. The shelter to the east of Olavinlinnantie is used as a vehicle depot.

The metro line going through Puotila metro station is located in a concrete tunnel, the roof of which is directly under the street structures.



5.11 Kunnallistekniikka

Kilpailualueella on runsaasti maanalaista kunnallisteknistä infraa, josta suurin osa sijoittuu nykyisten katujen alueelle, mutta osa myös alueille, joita tässä kilpailussa kaavaillaan lisärakentamiseen. Nykyinen maanalainen infra ei rajoita suunnittelu- ratkaisuita, mutta otetaan mahdollisesti huomioon kilpailun 2. vaiheeseen valit- tujen ehdotusten jatkosuunnitteluohjeissa.

5.12 Ympäristöhäiriöt

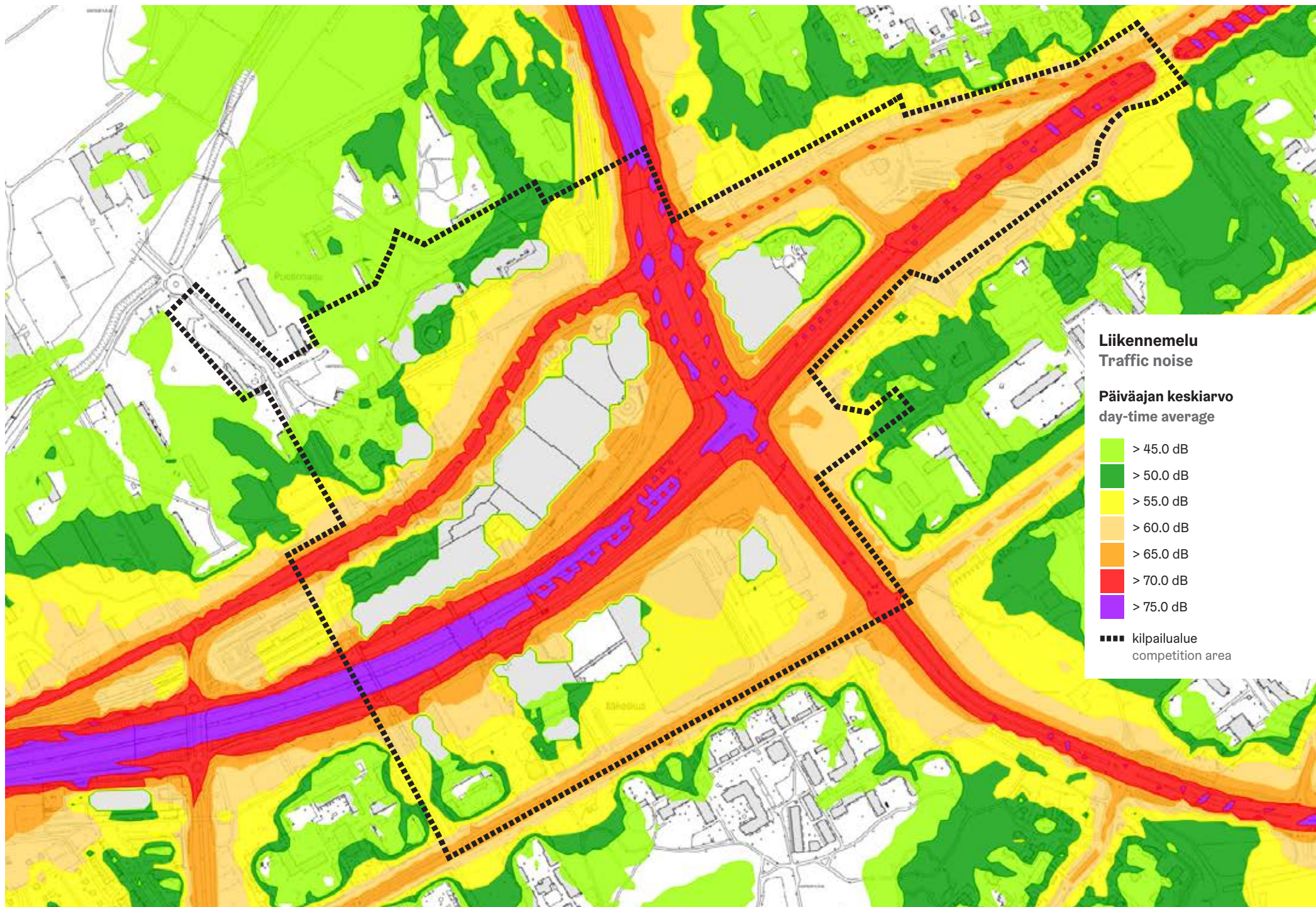
Kilpailualueen läpi kulkevat lukuisat liikenneväylät – eritoten alueen keskellä risteävät moottoritiemäiset väylät – ja niillä virtaava autoliikenne aiheuttavat merkittäviä melu- ja ilmanlaatuhaittoja, jotka vaikeuttavat asuntojen, koulujen, päiväkotien ja muiden vastaavien toimintojen suunnittelua alueelle, ja heikentävät yleiseen oleskeluun tarkoitettujen ulkotilojen kuten aukoiden ja puistojen sekä katutiloissa tapahtuvan jalankulun ja pyöräilyn viihtyisyyttä ja terveellisyttä.

5.11 Municipal infrastructure

The competition area includes lots of underground municipal infrastructure, most of which is located under the current streets but some is also in areas where additional construction is planned in this competition. The current underground infrastructure does not limit the planning solutions but will possibly be taken into account in the further planning guidelines for the entries selected for the second phase.

5.12 Environmental disturbances

The numerous traffic routes running through the competition area – especially the motorway-like roads intersecting in the middle of the area – and the motor traffic flowing through them have a significant noise and air quality impact, hampering the planning of housing, schools, day care centres and other similar functions in the area and impairing the pleasantness and healthiness of the outdoor spaces, such as squares and parks, intended for general leisure-time activities as well as pedestrian and bicycle traffic on the streets.



5.13 Kaupalliset palvelut

Kaupallisten palveluiden määrä kilpailualueella on lähiympäristön rakentamistehokkuus ja asukasmäärä huomioiden massiivinen, arviolta 140 000 m² myyntipinta-alaa (Net Leasable Area). Vertailun vuoksi: Kaupallisen tilojen määrä on Helsingin ydinkeskustassa yhteensä noin 500 000 m². Itäkeskustan alue palveleekin kuluttajakuntaa seudullisella laajuudella.

Myyntipinta-alaltaan (NLA) suurimmat kaupalliset yksiköt alueella ovat kauppakeskus Itis (~80 000 m²), Easton (~20 000 m²), Prisma (~20 000 m²) ja Puhos (~20 000 m²). Lisäksi alueella on muita pienempiä liikekeskuksia ja erillisiä liike-tiloja.

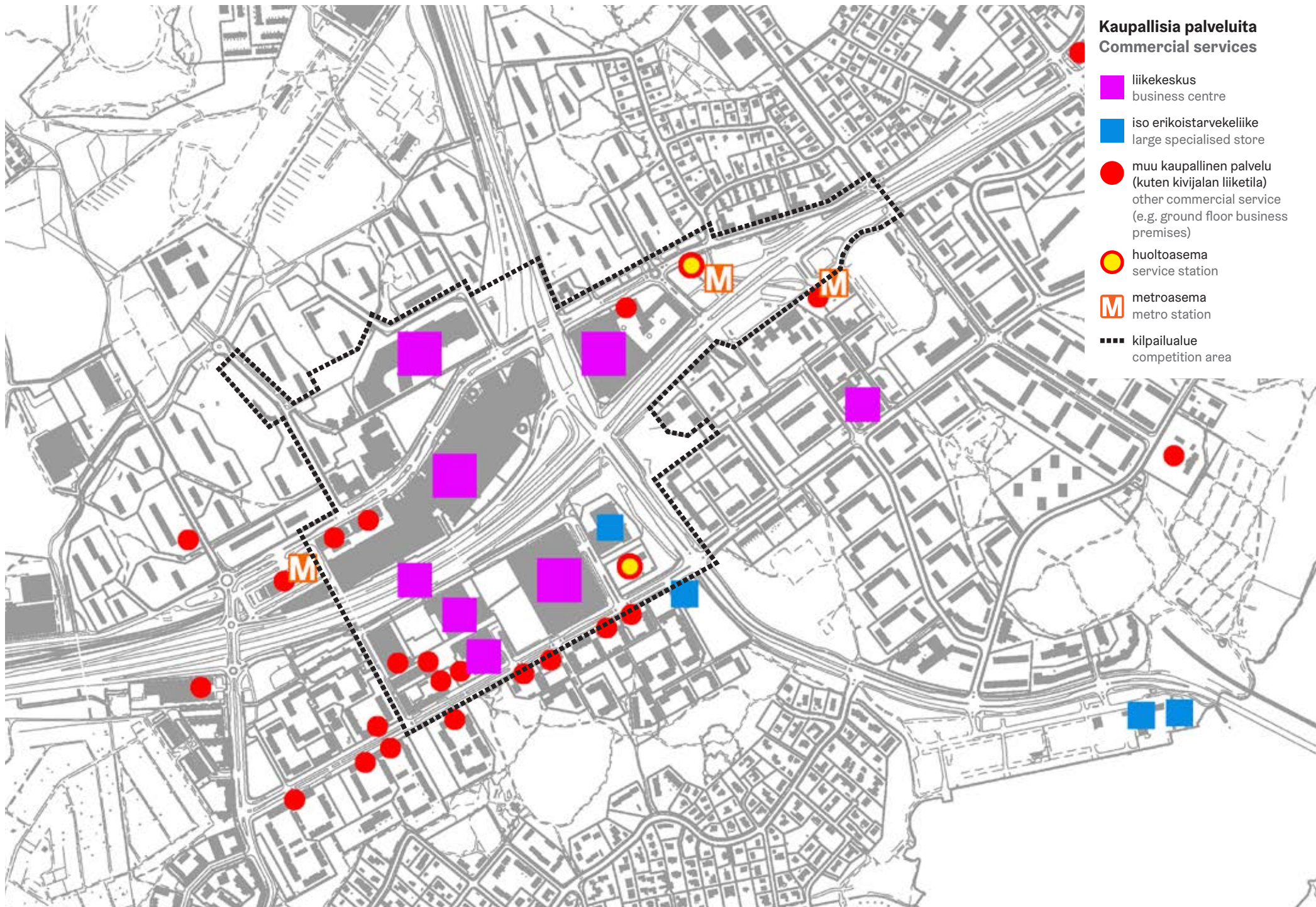
Alueen liikekeskusten joukossa ostoskeskus Puhos poikkeaa selvästi muista. Siinä missä Itis, Easton ja Prisma ovat suuryritysten omistamia liikekeskuksia, joiden tärkeimmät vuokralaiset ovat päivittäistavarakaupan jättiläisiä ja ketjuliikkeitä, Puhoksen omistajakunta on kirjava ja pirstaloitunut ja vuokralaisten joukossa on huomattavan paljon maahanmuuttajataustaisia yrittäjiä ja muita toimijoita, kuten islamilainen yhdyskunta. Maahanmuuttajataustaisten yrittäjien ja muiden rakennuksessa toimivien vuokralaisten tarjoamien palveluiden ansiosta Puhoksesta on kehittynyt 2000-luvun aikana vilkas monikulttuurinen asiointi- ja kohtaamispaikka. Maahanmuuttajataustaisten osakkaiden ja vuokralaisten tilat ovat keskittyneet ostarin vanhimpaan rakennusosaan, joka on tavoitteena säilyttää ja peruskorjata sekä suojella asemakaavalla. Ostarin uudemmat rakennusosat tullaan lähtökohdaisesti purkamaan.

5.13 Commercial services

The amount of commercial services in the competition area is massive considering the construction density and population of the surrounding area, approximately 140,000 m² of net leasable area. For comparison: The total amount of commercial premises in the city centre is approximately 500,000 m². Indeed, the Itäkeskus area serves consumers on a regional level.

The largest commercial units in the area by net leasable area (NLA) are Itis shopping centre (~80,000 m²), Easton (~20,000 m²), Prisma (~20,000 m²) and Puhos (~20,000 m²). In addition to this, there are other smaller business centres and separate business premises in the area.

Of the business centres in the area, the Puhos Shopping Centre is considerably different to the others. Where Itis, Easton and Prisma are shopping centres owned by large corporations, with grocery retail giants and chain stores as the main tenants, the owners of Puhos are diverse and fragmented and tenants include a significant number of entrepreneurs with immigrant backgrounds and other operators, such as an Islamic society. Thanks to the services provided by the entrepreneurs and other tenants with immigrant backgrounds, Puhos has developed during the 21 century into a busy, multicultural business and meeting place. The premises of the shareholders and tenants with immigrant backgrounds are concentrated in the oldest part of the mall, with the aim of preserving and renovating it, as well as protecting it with detailed planning. The intention is to demolish the newer parts of the mall.



5.14 Julkiset palvelut

Kilpailualueen tärkein julkinen palvelukeskittymä on kulttuurikeskus Stoa, jossa on mm. Itä-Helsingin suurin kirjasto, suomen- ja ruotsinkielisen aikuisopetuksen tiloja, nuorisotila sekä musiikki- ja teatterisalit. Stoaan edustalla on aukio, jonka remontti valmistuu keväällä 2019. Remontin yhteydessä aukiolle on rakennettu mm. esiintymislava.

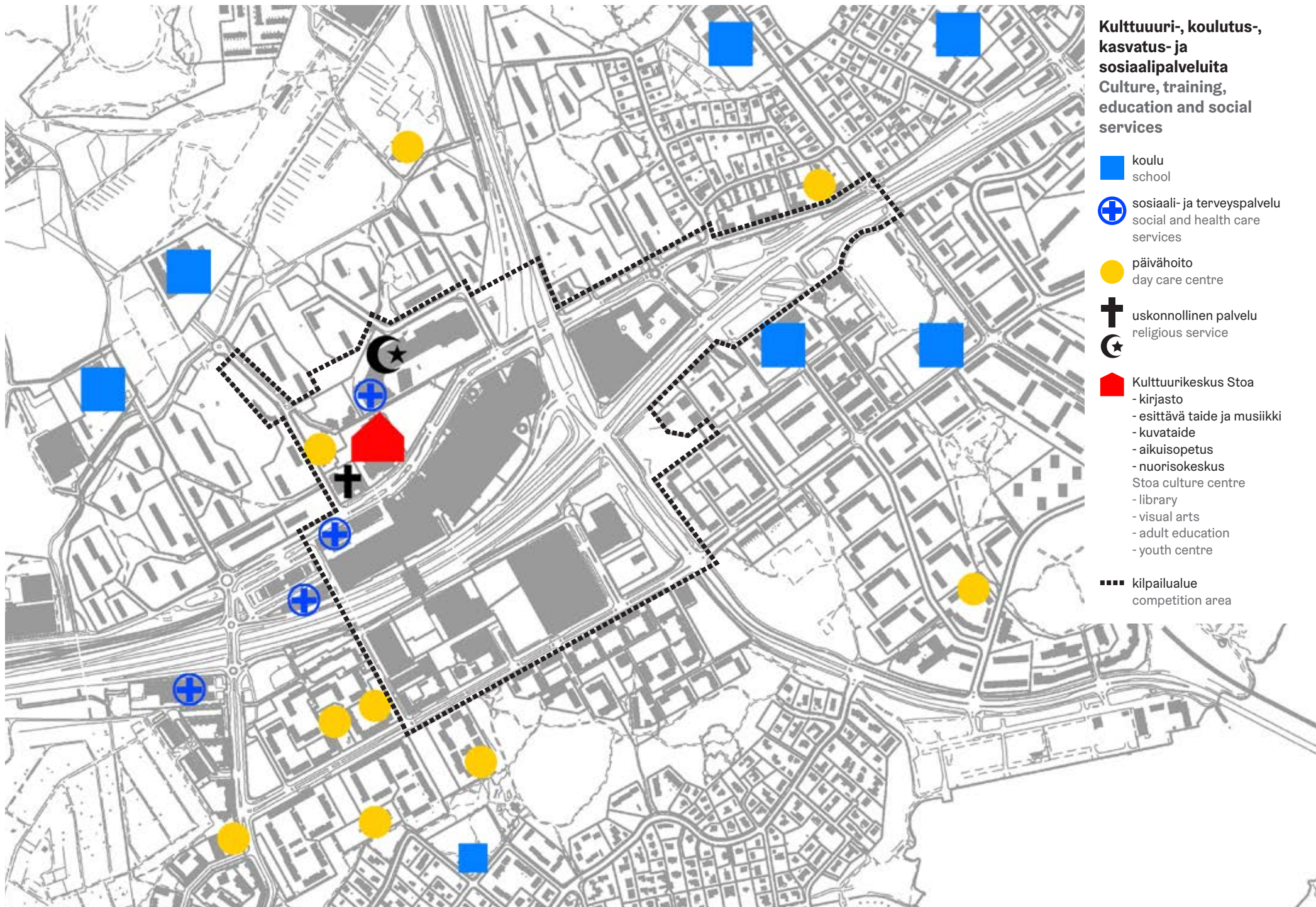
Kilpailualueella on yksi kaupungin päiväkotitoiminta (vastapäätä Stoa), mutta tätä tonttia suunnitellaan kilpailussa uuteen käyttötarkoitukseen. Päiväkotitoiminta siirtyisi tontilta lähtökohtaisesti toisaalle lähiympäristössä.

5.14 Public services

The most important public service concentration in the area is the Stoa culture centre, which includes the largest library in East Helsinki, premises for adult education in Finnish and Swedish, a youth centre and music and theatre halls. There is a square in front of Stoa, the renovation of which will be completed in the summer of 2019. In connection with the renovation, a stage was constructed in the square, among other things.

The competition area includes one City-owned day care centre (opposite Stoa), but other uses will be planned for this plot in the competition. The idea is that the day care activities would be moved somewhere else in the vicinity.





5.15 Alueen väestörakenne ja asuntokanta

Puotilan ja Puotinharjun asuinalueet – tai lähiöt – rakennettiin 1960-luvulla, aikana jolloin monelle uusien kerrostalojen asukkaista muutto alueelle merkitsi asuinolojen merkittävää paranemista, kun taakse jäivät joko kantakaupungin ahtaat asunnot tai maaseudun työttömyys ja teknisesti alkeellisemmat olosuhteet. Moderneilla mukavuuksilla varustetut, valoisa asunnot ja luonnonläheinen ympäristö olivat elintasoloikka. Myös väestön sosioekonominen kehitys oli lähiöissä alkuaikoina tyypillisesti suunnaltaan nouseva. Olihan moni muuttanut alueelle maalta nimenomaan työn perässä. Valtion tukemat vuokra-asunnot mahdollistivat muuton alueille ilman alkupääomia.

Kilpailualueen lähiympäristössä demografiset ja sosioekonomiset muutokset ovat positiivisten alkuvuosien jälkeen olleet ns. betonilähiöille valitettavan tyypillisiä. Suomessa ja Helsingissä 1990-luvun lama vauhditti alamäkeä, ja viimeisin merkittävä muutos on tapahtunut 2000-luvulla ulkomaalaistaustaisen väestön määrän voimakkaan kasvun myötä. Sosiaalinen ja taloudellinen taantuminen (verrattuna muuhun kaupunkiin) ja etninen eriytyminen on ollut yleisesti havaittu kehityssuunta itäisen Helsingin metrolähiöissä – ja toki myös monilla muilla historialtaan ja rakenteeltaan vastaavilla pääkaupunkiseudun alueilla. Ilmiö on itse asiassa yleiseurooppalainen, joskin kaupungin eri alueiden välinen segregatiiokehitys ei ole ollut Helsingissä yhtä voimakasta kuin monissa muissa Euroopan suurissa kaupungeissa. Tästä voidaan kiittää mm. lähiöiden jo alun perin hallintamuodoltaan varsin kirjavaa asuntokantaa.

Tilastollisessa tarkastelussa Puotila-Puotinharju-Itäkeskus –alue erottuu muusta kaupungista mm. seuraavilla mittareilla: Työttömyys on alueella koko kaupungin keskiarvoa suurempaa ja väestön koulutustaso on kaupungin keskitasoa selvästi matalampi. Alueen väestö on Helsingin pienituloisimpia. Ulkomaalaistaustaisen väestön osuus on Helsingin suurimpia. Koko väestöstä on syntyperältään suomalaisia 70 %, mutta alle 16-vuotiaista lapsista jo hieman yli puolet on ulkomaalaistaustaisia. Koko kaupungissa lapsista ulkomaalaistaustaisia on 20 %. Asunnoista on omistusasuntoja 37 %, eli jonkin verran pienempi osuus kuin Helsingissä keskimäärin (42 %). Kaupungin omistamien, sosiaalisiin perusteisiin vuokrattavien asuntojen määrä on sen sijaan Itäkeskuksen ja Puotinharjun alueilla selkeästi suurempi kuin kaupungissa keskimäärin. Puotilassa asuntokanta on omistus-asuntovaltaista. Alue erottuu naapureistaan muutoinkin hieman vauraampana.

5.15 Population structure and housing stock in the area

The residential areas – or suburbs – of Puotila and Puotinharju were built in the 1960s, during a time when moving to the area meant a significant improvement in living conditions to many of the residents of the new apartment buildings as they left behind either the cramped apartments of the inner city or the unemployment and technically primitive conditions of the countryside. The bright apartments with modern conveniences and the environment close to nature were a leap in their standard of living. The socio-economic development of the population was also typically on the rise in the suburbs in the early years. Many had moved to the area expressly for work. The state-subsidised rental apartments made it possible to move to the area without initial capital.

Since the positive early years, the demographic and socio-economic development in the surroundings of the competition area have been lamentably typical for so-called concrete suburbs. The depression of the 1990s in Finland and Helsinki sped up the decline, and the latest significant change took place in the 21st century with the rapid increase in the proportion of the population with immigrant backgrounds. The social and economical decline (compared to the rest of the city) and ethnic separation has been a generally observed trend in the metro suburbs of eastern Helsinki – and certainly many other historically and structurally similar areas in the Helsinki metropolitan area, as well. This phenomenon is actually pan-European, although the segregation development between different parts of the city has not been as drastic in Helsinki as it has been in many other large cities in Europe. This can be attributed to the housing stock of the suburbs being rather mixed in terms of the type of occupancy to begin with, among other things.

In a statistical analysis, the indicators that distinguish the Puotila-Puotinharju-Itäkeskus area from the rest of the city include the following: There is more unemployment in the area than in the city on average, and the education level of the population is significantly lower than the city's average. The population in the area is among the lowest-income in Helsinki. The percentage of population with immigrant backgrounds is among the largest in Helsinki. Of the entire population, 70% are of Finnish descent, but just over half of the children under 16 years of age are people with immigrant backgrounds. In the entire city, 20% of children have immigrant backgrounds. Of the residences in the area, 37% are owner-occupied, which is somewhat lower than the average in Helsinki (42%). The number of City-owned apartments rented based on social criteria is considerably larger in the areas of Itäkeskus and Puotinharju than in the city on average. In Puotila, the housing stock is mostly owner-occupied. The area also differs from its neighbours in that it is slightly more affluent.

6 Suunnitteluohjeet

6.1 Koko aluetta koskevia ohjeita

Nykyinen rakennuskanta

Ohjeet alueen nykyisen rakennuskannan säilyttämisestä ja mahdollisesta purkamisesta on annettu osa-alueita koskevissa ohjeissa. Rakennukset tai rakennusten osat, jotka on säilytettävä, on lisäksi esitetty osa-aluekartassa.

Toiminnot ja niiden sijoittelu

Ohjeet toiminnoista ja niiden sijoittelusta on annettu osa-alueita koskevissa ohjeissa.

Rakentamisen määrä

Rakentamisen kokonaismäärä sekä rakennusten korkeus ja kerroslukumäärät ovat kilpailijoiden harkittavissa. Osa-alueita koskevissa ohjeissa on annettu joitakin tarkentavia ohjeita mm. toimintojen määrästä suhteessa toisiinsa.

Kaupunkitilat

Kaupunkitiloja koskevia ohjeita on annettu osa-alueita koskevissa ohjeissa. Niissä kaupunkitiloilla tarkoitetaan lähinnä aukioita, kävelykatuja, puistoja, puistikoita ja muita vastaavia julkisessa käytössä olevia ympäristöjä, joissa ei ole autoliikennettä. Myös kilpailualueen kaikki liikennöidyt kadut ovat tärkeitä kaupunkitiloja. Liikenteellisen toimivuuden lisäksi kaduilla tulee suunnitella ja esittää niiden maisema-arkkitehtoninen ilme kilpailun julkista ympäristöä ja liikkumisympäristöjen viihtyvyyttä koskevat tavoitteet huomioiden.

6 Planning guidelines

6.1 Guidelines concerning the entire area

Current building stock

Guidelines regarding the preservation and possible demolition of the current building stock are given in the guidelines for each subdivision. Buildings or parts of buildings that must be retained are also marked on the subdivision map.

Functions and their placement

Guidelines on functions and their placement are given in the guidelines for each subdivision.

Amount of construction

The total amount of construction and building height and number of floors are at the discretion of the competitors. The subdivision-specific guidelines give some specifications as to the volume of functions in relation to each other, among other things.

Urban spaces

Guidelines concerning urban spaces are given in the guidelines for each subdivision. In the guidelines, the term urban spaces mainly refers to squares, pedestrian streets, parks and other similar environments in public use without motor traffic. All the streets with traffic in the competition area are also important urban spaces. In addition to traffic functionality, the landscape architectural look of the streets must be designed and presented with attention to the objectives concerning the public environment and the pleasantness of movement environment.

Esteettömyys

Alueen jalankulun ja pyöräilyn ympäristö tulee suunnitella esteettömäksi. Koko suunnittelualue on vähintään esteettömyyden perustason aluetta. Esteettömyyden perustason alueella maksimikaltevuus on 7 %. Vilkkaimmat paikat kuten metroaukiot ovat esteettömyyden erikoistason aluetta, jossa maksimikaltevuus on 5 %. Mikäli alueille sijoitetaan portaita, niin läheisyydessä tulee olla myös portaaton reitti portaiden ohittamiseksi.

Polkupyöräliikenne

Polkupyöräliikenteen tavoiteverkko antaa suuntaviivat pyöräliikenteen kehittämiseksi. Tavoiteverkko esittää tärkeimmät polkupyöräilyn reitit ja väylät, jotka muodostavat hierarkialtaan vaihtelevan, mutta jatkuvan pyöräliikenteen verkon, joka kattaa käytännössä koko kaupungin. Tavoiteverkko ja sen mukaiset pyöräliikenteen väyläjärjestelyt tulee ottaa huomioon kilpailualueen suunnittelussa.

Tavoiteverkon mukaisten pääreittien lisäksi suunnittelussa tulee huomioida sujuvat ja turvalliset pyöräilyn olosuhteet paikallisella tasolla. Toisin sanoen lyhytmatkaista asiointipyöräilyä varten kilpailuehdotuksissa voi esittää täydentäviä pyöräily-yhteyksiä.

Yksi tärkeimmistä pyöräliikenteen kehittämistavoitteista esikaupunkialueilla on baanaverkon laajentaminen. Kilpailualueen läpi on linjattu sekä itä-länsi- että etelä-pohjoinen -suuntaiset baanat. Baana on nimitys polkupyöräilyn laatuikäy-
täville eli nopeaan ja tasavauhtiseen pyöräilyyn tarkoitetuille pyöräteille, jotka yhdistävät kaupunkiseudun tärkeimpiä keskittymiä. Baana on ikään kuin pyöräilyn moottoritie. Baanan tavoitteellinen poikkileikkaus on 4,0 m ja vähintään 0,25 metrin pientareet molemmin puolin.

Accessibility

The pedestrian and cycling environment in the area must be designed to be accessible. The entire planning area must reach at least the base level of accessibility. In areas of base level accessibility, the maximum slope is 7%. The busiest places, such as the metro squares, must conform to the special level of accessibility with a maximum slope of 5%. If any stairs are placed in the area, there must be a stairless route nearby to avoid the stairs.

Bicycle traffic

The bicycle traffic target network gives guidelines for the development of bicycle traffic. The target network shows the main cycling routes and paths that form a hierarchically variable but continuous bicycle traffic network covering practically the entire city. The target network and related cycling path arrangements must be taken into account in the planning of the competition area.

In addition to the main routes in accordance with the target network, the plans must pay attention to smooth and safe cycling conditions at a local level. In other words, the competition entries may include complementary cycling connections for short-distance cycling to run errands.

One of the main development goals for bicycle traffic in suburban areas is the expansion of the bicycle superhighway “Baana” network. Baana routes running from both east to west and north to south have been planned across the competition area. Baana is a name for a high-quality cycling corridor, i.e. a cycling path intended for fast and even-speed cycling, connecting the most important centres of the urban region. The Baana is like the motorway of cycling. The target cross section of a Baana is 4.0 metres with shoulders of at least 0.25 metres on each side.

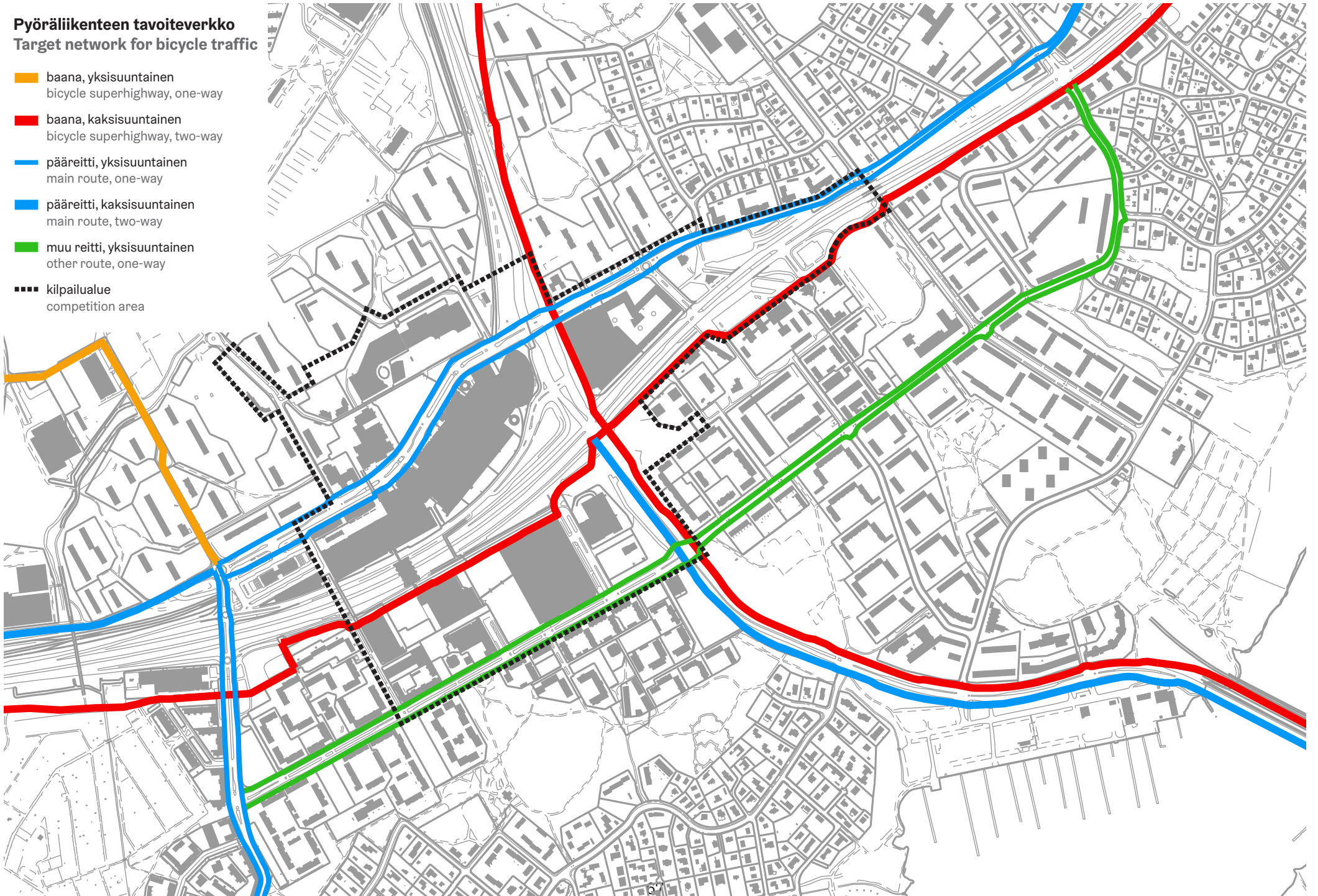
Havainnekuva Baanasta Helsingissä.
Kuva: Helsingin kaupunki / Sito Oy.



Illustration of Baana in Helsinki.
Image: City of Helsinki / Sito Oy.

Pyöräliikenteen tavoiteverkko
Target network for bicycle traffic

-  baana, yksisuuntainen
bicycle superhighway, one-way
-  baana, kaksisuuntainen
bicycle superhighway, two-way
-  pääreitti, yksisuuntainen
main route, one-way
-  pääreitti, kaksisuuntainen
main route, two-way
-  muu reitti, yksisuuntainen
other route, one-way
-  kilpailualue
competition area



Kilpailualueella ja sen ympäristössä tavoiteverkon tilanne on jo paikoin saavutettu Gotlanninkadulla. Pyöräilyverkko on varsin kattava nykyisellään, mutta järjestelyt eivät vastaa laadultaan tavoitetasoa varsinkaan yksisuuntaisten pyöräliikenteen väylien osalta.

Alueen pyöräliikenteessä suurimmat ongelmat ja puutteet liittyvät autoliikenteen vilkkaimpien väylien, Itäväylän ja Kehä I:n, mutta myös isojen kauppakeskustiinteistöjen luomaan estevaikutukseen. Jalankulun eritasoratkaisut hankaloittavat sujuvaa pyörällä liikkumista alueen sisällä.

Pyöräliikenteestä, sen ympäristöstä ja reiteistä on annettu lisäohjeita jäljempänä kohdassa Kokoojakadut sekä osa-aluekohtaisissa ohjeissa.

In the competition area and its surroundings, the situation of the target network has already been partly achieved on Gotlanninkatu. The current bicycle traffic network is quite comprehensive as it is, but the quality of the arrangements does not reach the target level, especially regarding the one-way cycling paths.

The largest problems and deficiencies regarding bicycle traffic in the competition area are connected to the barrier effect caused by the busiest motor traffic routes, Itäväylä and Ring I, as well as the large shopping centre properties. The pedestrian traffic solutions on different levels also hamper smooth bicycle traffic inside the area.

Further guidelines on bicycle traffic and its environment and routes are given below in the section 'Collector streets' and in the subdivision-specific guidelines.

Autoliikenteen pääväylät ja niiden liittymä

Itäväylä, Kehä I ja Meripellontie ovat alueen pääväyliä ja ne risteävät alueen keskellä. Lähtötilannetta ja suunnitteluhistoriaa on kuvattu edellä. Kilpailuohjelman liitteenä on vuonna 2014 valmistunut aluevaraussuunnitelma eritasoliittymästä, joka ulottuu järjestelyiltään osittain myös alueen muille kaduille.

Tämän kilpailun suunnittelun lähtökohtana on sekä nykytilanne että edellä mainittu liittymäsuunnitelma.

Liittymäalueen nykyisiin autoliikenteen liikennejärjestelyihin saa esittää eritasoliittymää kevyempiä parantamistoimia, mutta tilavarausten tulee mahdollistaa myös liitteenä olevan piirustuksen mukaisen eritasoliittymän rakentaminen myöhemmin. Liittymäalueelle on myös mahdollista esittää uutta eritasoratkaisua, jonka tulee olla teknisesti toteuttamiskelpoinen ja kustannuksiltaan realistinen. Liittymän suunnittelu edellyttää liikenneteknistä asiantuntemusta.

Pääväylille ei voi tehdä uusia katuliittymiä. Autoliikenteen sujuvuus tulee säilyttää vähintään nykyisellä tasolla.

Kehä I:llä, Meripellontiellä ja Itäväylällä Kehä I:stä itään on erikoiskuljetusreitti. Näillä tulee varautua 7 metriä korkeisiin ja 7 metriä leveisiin kuljetuksiin. Kuljetuksen kokonaispituus on 40 metriä.

Kehä I ja Itäväylä risteysalueesta itään ovat osa valtion hallinnoimaa Helsingin seudun tieverkkoa, jonka luokitus ja palvelutasotavoitteet on päivitetty viime vuonna. Kehä I:n itäisin osuus on määritelty seudullisesti merkittäväksi ydinalueen lähestymisjaksoksi, jonka liikenneympäristöä voidaan muokata maankäytön kehittämisedellytysten parantamiseksi, mutta toimintavarmuuden tulee säilyä kohtalaisena. Itäväylä on määritelty pääkaduksi kehittäväksi tiejaksoksi, jonka liikenneympäristöä on mahdollista muokata maankäytön ja lähiliikkumisen lähtökohdista.

Liittymäalueelle voi halutessaan ideoida myös uutta maankäyttöä.

Main roads of motor traffic and their junction

Itäväylä, Ring I and Meripellontie are the main roads in the area and they intersect in the middle of the area. The starting point and planning history are described above. The appendices of the competition programme include an area reservation plan completed in 2014 regarding an interchange, the arrangements of which partially extend to other streets in the area as well.

The starting points of planning in this competition are both the current situation and the aforementioned junction plan.

Lighter suggestions than the interchange to improve the current motor traffic arrangements in the junction area may be proposed, but the area reservations must also allow for the later construction of an interchange in accordance with the attached drawings. Participants may also suggest a new interchange solution for the junction area, which must be technically feasible and financially realistic. Planning the junction requires traffic engineering expertise.

New street junctions cannot be made to the main roads. The smoothness of motor traffic must be kept at least at the current level.

Ring I, Meripellontie and Itäväylä east from Ring I are routes for abnormal transports. On these roads, preparations need to be made for 7-metre-high and 7-metre-wide transports. The total length of an abnormal transport is 40 metres.

Ring I and Itäväylä east from the junction area are part of the state-managed road network of the Helsinki region, the classification and service level objectives of which were updated last year. The eastern-most part of Ring I is defined as a regionally significant section approaching a central area, the traffic environment of which can be modified to improve the conditions for the development of land use, but its operational reliability must remain fair. Itäväylä is defined as a road section to be developed into a main street, the traffic environment of which can be modified from the perspectives of land use and local traffic.

You can also generate new land use ideas in the junction area if you wish.

Kokoojakadut

Kilpailualueen kokoojakatuja ovat Turunlinnantie, Vanhanlinnantie ja Kauppakartanonkatu. Kaikilla näillä kaduilla on paikallisbussiliikennettä.

Nykytilanteen järjestelyt ovat useimmilla kaduilla riittävät. Mahdolliset lisäkaistatarpeet tulevat kysymykseen liittyttäessä pääväyläverkkoon tai eritasoliittymävarauksen mukaisiin katuihin. Tähän tulee suunnittelussa osoittaa riittävä tilavaraus. Pyöräliikenteen järjestelyissä tulee varautua yksisuuntaiseen pyöräliikenteeseen. Tällöin kadun molemmilla reunoilla tulee olla tilavaraus pyöräliikenteen järjestämiseen. Mikäli tällaiselle kadulle sijoitetaan kadunvarsipysäköintiä, se tulee sijoittaa pysäköintitaskuun ajoradan ja jalkakäytävän/pyörätien välissä.

Turunlinnantien erityispiirteenä on poikkeuksellisen runsas bussiliikenne. Tällä kadulla pitää ottaa huomioon erityisesti joukkoliikenteen sujuvuus. Lisäksi Turunlinnantie tulee varautua pikaraitiotien rakentamiseen (ks. tarkemmin kohta Pikaraitiotiet).

Kokoojakaduilla tulee välttää uusien tonttiliittymien suunnittelua.

Huoltoliikenteen kadut

Gotlanninkatu, Visbyinkatu ja Itäkatu ovat erityisesti kauppakeskusten huolto- ja pysäköintiliikenteeseen tarkoitettuja katuja. Ajoratojen mitoituksessa on varauduttu kauppakeskuksia palveleviin huoltokuljetuksiin. Itäkadun ja Gotlanninkadun tulee jatkossakin palvella huollon ja pysäköintilaitosten liikennettä. Mahdolliset liikenteelliset muutostarpeet liittyvät eritasoliittymävaraukseen.

Pikaraitiotiet

Turunlinnantien päätepysäkillä kohti itää linjattu varaus pikaraitiotielle on sitova lähtökohta kilpailualueen suunnittelulle, mutta linjan tarkempi sijainti katuleikkauksessa sekä pysäkkien sijainnit ovat ohjeellisia. Kilpailun liitemateriaaleissa on alustava liikennesuunnitelma raitiolinjasta ja siihen liittyvistä kaduista.

Collector streets

The collector streets in the area are Turunlinnantie, Vanhanlinnantie and Kauppakartanonkatu. All these streets have local bus traffic.

The current arrangements are sufficient on most streets. The need for additional lanes can be considered when joining the main road network or the streets in accordance with the interchange reservation. A sufficient space reservation for this must be demonstrated in the plan. Bicycle traffic arrangements must allow for one-way bicycle traffic. In this case, space must be reserved for bicycle traffic on both sides of the street. If any on-street parking is placed on such streets, it must be placed in a pocket between the driving lane and pavement / cycling lane.

A special feature of Turunlinnantie is exceptionally abundant bus traffic. The smoothness of public transport must be paid particular attention to on this street. The construction of the light rail must also be prepared for on Turunlinnantie (see 'Light rail lines' for more details).

The planning of new plot connections must be avoided along the collector streets.

Maintenance traffic streets

Gotlanninkatu, Visbyinkatu and Itäkatu are streets particularly intended for the shopping centres' maintenance and parking traffic. The dimensions of the driving lanes are planned to be suitable for the maintenance deliveries serving the shopping centres. Itäkatu and Gotlanninkatu must continue to serve maintenance traffic and traffic to the carparks. Any needs for changes in the traffic are connected to the interchange reservation.

Light rail lines

The reservation for a light rail line running east from the Turunlinnantie final stop is a binding starting point for the planning of the competition area, but the more specific placement in the street cross section and the placement of the stops are approximate. The appendices of the competition include a traffic plan of the rail line and related streets.

Pysäköinti

Pysäköinti ratkaistaan alueella pääsääntöisesti keskitetyn pysäköinnin laitoksilla, joihin sijoitetaan usean eri tontin tai käyttäjäryhmän pysäköintiä. Alueen maaperä- ja pohjavesiolosuhteista johtuen laitokset on useimmissa tapauksissa rakennettava maanpäällisinä. Passiivisten kaupunkitilojen välttämiseksi ja viihtyisien kaupunkitilojen edistämiseksi tulee laitosten yhteyteen kaikissa tapauksissa ideoida pysäköinnin lisäksi muita toimintoja ja laitosten ulkoarkkitehtuurin tulee kiinnittää erityistä huomiota. Kilpailijat voivat esittää myös ideoita laitosten muuntojoustavuudesta siinä tapauksessa, että autojen pysäköinnille ei tulevaisuudessa ole enää nykytilannetta vastaavaa määrällistä tarvetta.

Koko alueella noudatetaan seuraavia autojen pysäköinnin laskentaohjeita:

- Asunnot: 1 autopaikka / 135 k-m²
- Liiketilat: 1 autopaikka / 100 k-m²
- Toimistot: 1 autopaikka / 150 k-m²
- Hotellit: 1 autopaikka / 200 k-m²
- Kulttuuritilat ja muut toiminnot: 1 autopaikka / 200 k-m²

Autopaikkojen määriä koskevia ohjeita on annettu lisäksi osa-alueita koskevissa ohjeissa. Niissä tapauksissa noudatetaan osa-alueen ohjetta yleisen laskentaohjeen sijasta. Osa-alueiden yhteydessä on ohjeita myös liityntäpysäköinnille varattavista autopaikoista Puotilan metroaseman lähellä.

Suunnittelussa tulee autojen pysäköinnin lisäksi huomioida järkevällä tarkkuudella polkupyörien pysäköinnin tilatarpeet. Asuntoja varten on kilpailualueella rakennettava 1 pyöräpaikka/ 30 k-m². Asukkaiden pyöräpysäköinnin tilat on sijoitettava rakennuksiin katu- tai pihatasossa käytettävyyden huomioiden. Muita toimintoja varten on toteutettava 1 pyöräpaikka/50 k-m², jotka tulee sijoittaa toimintojen huomioiden tarkoituksenmukaisella tavalla. Laadukkaaseen pyöräily-ympäristöön ja julkiseen ympäristöön kuuluu hyvin sijoitetut, runkolukittavat ja myös mahdollisesti säältä suojatut pyöräpysäköintimahdollisuudet.

Parking

Parking in the area will mostly be handled with centralised car parks where the parking of several different plots and user groups will be placed. Due to the soil and ground water conditions of the area, the car parks must be built above ground in most cases. To avoid passive urban spaces and promote pleasant urban spaces, all car parks must be complemented with other functions in addition to parking and the outside architecture of the car parks must be paid particular attention to. The competitors may also present ideas for the flexible adaptability of the car parks in the event that there is not as much need for vehicle parking in the future.

The following guidelines for calculating vehicle parking will be followed in the entire area:

- Residences: 1 parking space / 135 m² of floor space
- Business premises: 1 parking space / 100 m² of floor space
- Offices: 1 parking space / 150 m² of floor space
- Hotels: 1 parking space / 200 m² of floor space
- Cultural facilities and other functions: 1 parking space / 200 m² of floor space

Guidelines concerning the numbers of parking spaces are also given in the guidelines for each subdivision. In these cases, the subdivision's guidelines will be followed instead of the general guidelines. In connection with the subdivision guidelines, there are also guidelines regarding the parking spaces to be reserved for Park-and-Ride near Puotila metro station.

In addition to car parking, the plans must take into account the space needs for bicycle parking with reasonable accuracy. For residences, the competition area must include 1 bicycle parking space / 30 m² of floor space. The bicycle parking facilities for residents must be located at the street or yard level of buildings, taking into consideration usability. For other functions, there must be 1 bicycle parking space / 50 m² of floor space, which must be placed appropriately considering the function. A high-quality cycling environment and public environment includes well-located bicycle parking facilities where bicycles can be locked by their frame and possibly also protected from the weather.

Kansirakentaminen ajoväylien päälle

Ensisijaisesti tulee tutkia ratkaisuita, jotka eivät johda laajamittaiseen kansirakentamiseen ja siten ajoväylien maanpäälliseen tunnelointiin (yli 50 metriä leveä kansi väylän päällä muodostaa teknisesti tunnelin, kapeammat ovat teknisesti siltoja). Mikäli tällaisia liikenneväylien kansi- ja tunnelirakenteita halutaan esittää, tulee osoittaa, että ruuhka-aikojen liikennejonot eivät ulotu tunnelin alueelle. Ohje ei koske pohjoiseen suuntautuvan metroradan mahdollista kattamista.

Ympäristöhäiriöiden huomioiminen

Asuntoja ei tule sijoittaa paikoille, jossa ne avautuvat pelkästään vilkkaimmin liikennöidyille väylille (Itäväylä, Kehä I ja Meripellontie). Massoitellussa tulee huomioida, että asuntojen, jotka eivät ulotu rakennusrungon läpi, tulisi tällaisilla paikoilla avautua rakennuksen suojaiselle puolelle.

Asukkaiden yhteiset piha-alueet (pihat, kattopihat) tulee sijoittaa siten, että riittävän suuri osa niistä on suojattu melulta rakennusmassoin tai vastaavin keinoin.

Kehä I:llä ja Itäväylällä Kehästä/Meripellontiestä länteen liikenteen määrät ovat niin suuria, että asuntojen sijoittamista välittömästi näiden väylien tai niiden risteysviereen tulee välttää.

Hiilineutraali Helsinki

Kilpailijat voivat esittää harkintansa mukaan ratkaisuita ja toimenpiteitä, jotka edistävät Helsingin kaupungin tavoitteita hiilijalanjäljen pienentämisestä.

Ilmastomuutokseen sopeutuminen

Ilmastomuutoksen myötä sään ääri-ilmiöiden, kuten rankkasateiden määrän ja voimakkuuden ennustetaan kasvavan. Kilpailussa tavoitteena ovat hulevesitulvia ehkäisevät suunnitteluratkaisut, paikallinen hulevesien viivyttäminen, jätevesiviemäristöön johdetun huleveden määrän vähentäminen ja hulevesien hyödyntäminen ympäristön viihtyisyyden lisääjänä.

Deck construction above roads

The competitors should primarily investigate solutions that do not lead to large-scale deck construction and thus to the aboveground tunnelling of roads (a deck over 50 metres wide above a road technically forms a tunnel, while narrower decks are technically bridges). If such deck and tunnel structures are to be suggested, it must be demonstrated that the peak hour traffic queues will not reach the tunnel area. These guidelines do not apply to the possible decking of the northward metro track.

Taking into account environmental disturbances

Housing must not be placed in areas where the apartments only open onto the busiest roads (Itäväylä, Ring I and Meripellontie). With massing, it must be taken into account that apartments that do not extend throughout the building frame should in such places open onto the sheltered side of the building.

The common outdoor areas (yards, roof gardens) must be located in such a way that a sufficiently large proportion is protected from noise by building masses or other similar measures.

The amount of traffic on Ring I and Itäväylä west of Ring I / Meripellontie is so large that placing housing in the immediate vicinity of these roads or their junctions must be avoided.

Carbon-neutral Helsinki

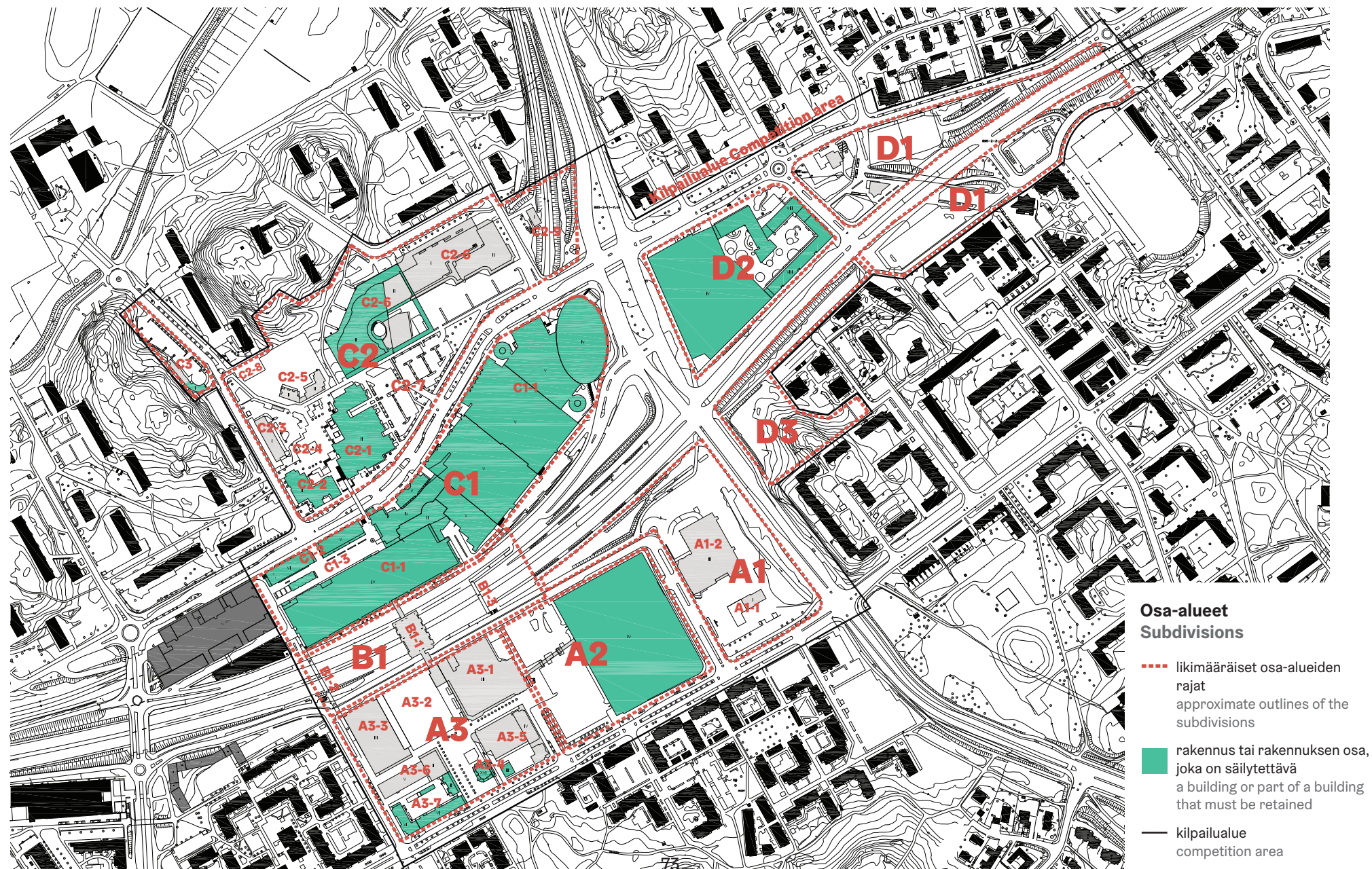
The competitors may suggest solutions and measures at their discretion to advance the City of Helsinki's goals of reducing its carbon footprint.

Adapting to climate change

The amount and intensity of extreme weather phenomena, such as rainstorms, are predicted to increase. The goals of the competition include planning solutions that prevent storm water flooding, localised measures to delay storm waters, the reduction of the amount of storm water directed into the sewer network and the utilisation of storm waters in increasing the pleasantness of the environment.

6.2 Osa-aluekohtaiset suunnitteluohjeet

6.2 Subdivision-specific planning guidelines



A1

Nykyinen rakennuskanta ja ympäristö

- **A1-1:** Vuonna 1979 valmistunut huoltoasema. Rakennukset ovat purettavissa.
- **A1-2:** Vuonna 1984 valmistunut autokaupan rakennus. Rakennus on purettavissa.
- Alueella on lisäksi viereisiin moottoriväyliin ja katuihin rajautuvia suoja- viheralueita, joissa on hulevesiojia.

Toiminnot ja niiden sijoittelu

- Aluetta kehitetään asuntoja, liike- ja toimistotiloja sekä niiden edellyttämää pysäköintiä varten.
- Huoltoasematoiminta on säilytettävä alueella. Huoltoasemaa voi ideoida osaksi uutta rakentamista. Polttonesteiden maanalaiset säiliöt ja jakelulaitteet eivät saa sijaita rakennuksen alla.
- Toimintojen sijoittelussa tulee huomioida Itäväylän ja Meripellontien ja erityisesti niiden risteysalueen aiheuttamat ympäristöhaitat.

Rakentamisen määrä

- Toimintojen luonne, määrät ja rakentamisen kokonaismäärä ovat kilpailijoiden harkittavissa.

Kaupunkitila ja liikenne

- Alueella olevia hulevesiojia on mahdollista muokata tai viemäröidä maanalaisiksi.
- Nykyinen Lyypekinkujan katualue autokaupan ja huoltoaseman tonttien välissä on mahdollista poistaa. Alue on nykytilanteessakin vuokrattu tonttien käyttöön.
- Itäväylän ja Meripellontien laidan suunnittelussa tulee huomioida erityisesti jalankulun ja polkupyöräilyn väylien tilatarve.

Pysäköinti

- Pysäköinti on ratkaistava alueelle sijoitettavalla yhdellä tai useammalla pysäköintilaitoksella. Maaperä- ja pohjavesiolosuhteista johtuen pysäköinnin tilojen sijoittaminen maanpinnan alapuolelle ei ole suositeltavaa.

A1

Current building stock and environment

- **A1-1:** A service station completed in 1979. The buildings can be demolished.
- **A1-2:** A car dealership building completed in 1984. The building can be demolished.
- The area also includes protective green areas with storm water ditches bordered by motorways and streets.

Functions and their placement

- The area will be developed for housing, business and office premises and the parking required for these.
- Service station activities need to remain in the area. Ideas can be generated for the service station as a part of new construction. Underground tanks and dispensers for liquid fuels must not be located under a building.
- In the placement of functions, attention must be paid to the environmental impact of Itäväylä and Meripellontie and their intersection in particular.

Amount of construction

The nature and amount of functions and the total amount of construction are at the discretion of the competitors.

Urban space and traffic

- The storm water ditches in the area can be modified and moved underground with drains.
- The current Lyypekinkuja street area between the car dealership and service station plots can be removed. The area is even currently rented out to the plot occupants.
- When planning the roadsides of Itäväylä and Meripellontie, the space needs of pedestrian and bicycle traffic must be paid particular attention to.

Parking

- Parking in the area must be handled with one or more carparks placed in the area. Due to soil and ground water conditions, placing parking facilities underground is not advisable.

A2

Nykyinen rakennuskanta ja ympäristö

- Alueella on kauppakeskus Eastonin 1. rakennusvaihe, joka on valmistunut lokakuussa 2017. Rakennuksen länsipuolella on väliaikaiseksi tarkoitettu pysäköintikenttä ja sen yli kulkeva kulkusilta. Myös pysäköintikenttään rajoittuva Eastonin julkisivu on väliaikainen.
- Nykyiseen rakennukseen ei suunnitella muutoksia lukuun ottamatta liittymistä laajennusosaan. Pysäköintikenttä ja kulkusilta puretaan. Rakennuksen piirustukset ovat kilpailuohjelman liitteinä.

Toiminnot ja niiden sijoittelu

- Aluetta kehitetään kauppakeskus Eastonin laajennusosaa, katutasoisen pienliiketoimintoja, asuntoja ja niiden edellyttämiä ulko-oleskelutiloja sekä pysäköintiä varten.
- Kauppakeskuksen laajennusosa sijoittuu tasolle +12 ja se tulee sijoittaa siten, että se yhdistyy sujuvasti Eastonin nykyisen osan lisäksi itäväylän yli kauppakeskus Itikseen.
- Asunnot tulee sijoittaa ja ratkaista siten, että porrashuoneista on suora kulkuyhteys kadulle.

Rakentamisen määrä

- Kauppakeskus Eastonin laajennusosan koko on noin 4000 k-m². Muiden toimintojen määrä on kilpailijoiden harkittavissa.

Kaupunkitila ja liikenne

- Alueen suunnittelussa tulee huomioida jalankulun yhteyksien tarve Itäväylän yli kauppakeskus Itikseen. Eastonin ja Itiksen välille tulee järjestää alueen B1 kautta sujuva ja houkutteleva sisäyhteys tai -yhteyksiä. Niiden sijoittelussa tulee huomioida kauppakeskusten sisäiset kulkureitit.
- Laajennetun kauppakeskuksen huolto hoidetaan nykyisen huoltopihan kautta, joka sijaitsee Gotlanninkadun puolella.

Pysäköinti

- Pysäköinti on ratkaistava Eastonin nykyistä pysäköintilaitosta laajentamalla. Pysäköintilaitoksen laajennusosiin varataan 400 autopaikkaa kauppakeskuksen laajennusta ja muita alueelle sijoitettavia liiketoimintoja varten. Laitokseen lisäksi mitoitettava pysäköintipaikkoja alueelle sijoitettaville asunnoille. Maaperä- ja pohjavesiolosuhteista johtuen pysäköinnin tilojen sijoittaminen maanpinnan alapuolelle ei ole suositeltavaa.

Muita ohjeita

- Kauppakeskuksen laajennusosan suunnittelussa tulee huomioida luonteva arkkitehtoninen yhdistyminen nykyiseen rakennusosaan ja sen julkisivuihin.

A2

Current building stock and environment

- The area includes the first building stage of the shopping centre Easton, completed in October 2017. To the west of the building, there is a parking area intended to be temporary and an overpass above it. The façade of Easton bordering the parking area is also temporary.
- No changes are being planned for the current building, apart from connecting to the extension. The parking area and overpass will be demolished. Drawings of the building are attached to the competition programme.

Functions and their placement

- The area will be developed for the extension of Easton, small street-level business premises, housing and the outdoor areas and parking required by them.
- The extension of the shopping centre will be located at level +12 and must be placed in such a way that it connects smoothly both to the current part of Easton and Itis shopping centre across Itäväylä.
- Apartment placement and solutions must ensure direct access from the stairwell to the street.

Amount of construction

- The size of the extension of Easton will be approximately 4,000 m² of floor space. The number of other operators will be at the discretion of the competitors.

Urban space and traffic

- When planning the area, the need for pedestrian access over Itäväylä to Itis shopping centre must be taken into account. A smooth and attractive indoor connection or multiple connections through area B1 must be arranged between Easton and Itis. Their placement must take into consideration the routes inside the shopping centres.
- The maintenance of the extended shopping centre will be handled through the current maintenance yard located on the Gotlanninkatu side.

Parking

- Parking must be handled by extending the current carpark of Easton. The extensions of the carpark are to include 400 car parking spaces for the extension of the shopping centre and other business premises to be placed in the area. In addition to this, the carpark must include parking spaces for the housing to be placed in the area. Due to soil and ground water conditions, placing parking facilities underground is not advisable.

Other guidelines

- When planning the extension of the shopping centre, attention must be paid to ensuring a natural architectural connection with the current building part and its façades.

Nykyinen rakennuskanta ja ympäristö

- **A3-1:** Vuonna 1988 valmistunut 3-kerroksinen liikerakennus. Rakennus on purettavissa.
- **A3-2:** Väliaikainen pysäköintialue, joka poistetaan.
- **A3-3:** Vuonna 1990 valmistunut 3-kerroksinen pysäköintitalo, jonka pohjakerroksessa on liiketiloja. Rakennus on purettavissa.
- **A3-4:** Vuonna 1987 valmistunut ja vuonna 2015 toimistoista asuinkäyttöön muutettu 16-kerroksinen tornitalo (alkuperäinen nimi Maamerkki, nykyinen nimi Helmitorni) sekä vuonna 2015 valmistunut 2-kerroksinen huoltorakennus. Rakennuksia ei voi purkaa eikä niihin suunnitella muutoksia. Tornitalon tontin ulkotilat liittyvät saumattomasti Lyypekinaukioon.
- **A3-5:** Vuonna 1985 valmistunut 1–2-kerroksinen liikerakennus ja siihen liittyvä 4-kerroksinen toimistorakennus. Nykyisillä rakennuksilla on arvioitu olevan arkkitehtonista arvoa osana viereiseen tornitaloon liittyvää rakennusten kokonaisuutta sekä osana arkkitehti Erkki Kairamon tuotantoa. Nykyisen rakennuskannan purkamisen tai muokkaamisen määrä on kilpaili-

joiden harkittavissa. Rakennusten piirustukset ovat kilpailuohjelman liitteenä.

- **A3-6:** vuonna 1983 valmistunut 2–5-kerroksinen liike- ja toimistorakennus. Rakennukset ovat purettavissa osittain tai kokonaan tai niitä voidaan muokata laajentaen. Rakennuksen piirustukset ovat kilpailuohjelman liitteenä.
- **A3-7:** Vuosina 2000–2001 valmistuneet 2–5-kerroksiset asuintalot. Rakennuksia ei voi purkaa eikä niihin suunnitella muutoksia.
- Alueella on lisäksi katualueita. Lyypekinkuja ja Lyypekinaukio muodostavat yhtenäisen jalankulkualueen. Visbyнкуja on päättyvä katu, joka liittyy Lyypekinkujaan. Varsinkin jalankulkualueet ovat teknisesti heikossa kunnossa ja sitäkin huonommassa käytössä.

Current building stock and environment

- **A3-1:** A three-storey commercial building completed in 1988. The building can be demolished.
- **A3-2:** A temporary parking area that will be removed.
- **A3-3:** A three-storey parking garage completed in 1990 with business premises on the ground floor. The building can be demolished.
- **A3-4:** A 16-storey tower building completed in 1987 and transformed from offices into residential use in 2015 (originally called the Landmark, currently Helmitorni) and a two-storey maintenance building completed in 2015. The buildings cannot be demolished and no changes are planned for them. The outdoor areas of the tower building's plot are seamlessly connected to Lyypekinaukio.
- **A3-5:** A 1–2-storey commercial building and a connected four-storey office building completed in 1985. The current buildings are assessed as having architectural value as part of the collection of buildings connected to the neighbouring tower building and the work of architect Erkki Kairamo. The amount of demolition and

alteration of the current building stock is at the discretion of the competitors. Drawings of the buildings are attached to the competition programme.

- **A3-6:** A 2–5-storey business and office building completed in 1983. The buildings can be partially or fully demolished or altered with extensions. Drawings of the building are attached to the competition programme.
- **A3-7:** A set of 2–5-storey residential buildings completed in 2000–2001. The buildings cannot be demolished and no changes are planned for them.
- The area also includes street areas. Lyypekinkuja and Lyypekinaukio form a connected pedestrian area. Visbyнкуja ends here, connecting to Lyypekinkuja. The pedestrian areas in particular are technically in bad shape and even worse use.

Toiminnot ja niiden sijoittelu

- Aluetta kehitetään asuntoja, liike- ja toimistotiloja, hotellitoimintaa ja muita keskustaympäristöön sopivia toimintoja varten. Alueelle sijoittuu lisäksi maankäytön edellyttämää pysäköintiä.
- Toimintojen sijoittelussa tulee huomioida Itäväylän aiheuttamat ympäristöhaitat.

Rakentamisen määrä

- Toimintojen luonne, määrät ja rakentamisen kokonaismäärä ovat kilpailijoiden harkittavissa.

Kaupunkitila ja liikenne

- Alueen suunnittelussa tulee huomioida Itäväylän yli kehitettävien jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien jatkuvuus. Tärkeitä suuntia ovat mm. Kauppakartanonkatu, Lyypekinaukio ja kauppakeskus Easton. Jalankulun yhteyksiä voi sijoittaa myös sisätiloihin mahdollisten Itäväylän päälle sijoittuvien sisäyhteyksien jatkeeksi ja yhteyksiä voi sijoittaa eri tasoille esteettömyys huomioiden.
- Alueelle on mahdollista suunnitella uusia katutasen yhteyksiä, aukiota tai muita kaupunkitiloja yleiseen käyttöön. Lyypekinkujan mitoitusta on mahdollista muokata tai siihen voidaan liittää uusia kaupunkitiloja.

- Visbynkujan ratkaisuihin tulee huomioida tonteille suuntautuva autoliikenne.

Pysäköinti

- Pysäköinti on ratkaistava alueelle sijoitettavalla yhdellä tai useammalla pysäköintilaitoksella. Laitokseen on mitoitettava alueen säilyviä asuinrakennuksia (A3-4, A3-7) varten 100 autopaikkaa. Muiden autopaikkojen määrä ratkaisun mukaan.
- Maaperä- ja pohjavesiolosuhteista johtuen pysäköinnin tilojen sijoittaminen maanpinnan alapuolelle ei ole suositeltavaa.

Functions and their placement

- The area will be developed for housing, business and office premises, hotel activities and other functions suitable for a central environment. The area will also include the parking required for the land use.
- When placing functions, the environmental impact of Itäväylä must be taken into account.

Amount of construction

- The nature and amount of functions and the total amount of construction are at the discretion of the competitors.

Urban space and traffic

- When planning the area, the continuity of pedestrian and bicycle traffic connections developed across Itäväylä must be taken into account. Important directions include Kauppakartanonkatu, Lyypekinaukio and Easton, among others. The pedestrian connections may also be placed indoors to continue the possible indoor connections across Itäväylä and connections may be placed on different levels as long as accessibility is taken into account.

- New street level connections, squares and other urban spaces for public use may be planned in the area. The dimensions of Lyypekinkuja can be modified or new urban spaces can be added to it.
- The solutions of Visbynkuja must take motor traffic to the plots into account.

Parking

- Parking in the area must be handled with one or more car parks placed in the area. The car park must include 100 car parking spaces for the residential buildings (A3-4, A3-7) kept in the area. The number of other car parking spaces will be determined by the solutions.
- Due to soil and ground water conditions, placing parking facilities underground is not advisable.

Nykyinen rakennuskanta ja ympäristö

- Alueen maanpinnan tasossa, noin +4/+5, on 3+3-kaistainen Itäväylä ja sen rinnakkaiskadut Itäkatu ja Gotlanninkatu, jotka syöttävät liikennettä lähinnä viereisten kaupakeskusten pysäköintilaitoksiin ja huoltotiloihin. Gotlanninkadun pohjoislaidalla sijaitsee pyöräilyn laatuikäytävän eli itä-baanin kaistat.
- Katujen yläpuolella, noin tasossa +11/+12, on siltarakenteita:
- **B1-1:** Vuonna 1984 valmistunut Hansasilta, Itäväylän yli ulottuva kauppasilta, on jalankulun kulkureitti kaupallisten keskusten ja Itäkeskuksen pohjoisen ja eteläisen puoliskon välillä ja viereisten kaupallisten tilojen jatke. Hansasilta ulottuu Itäväylän tasolle pystyrakenteiden ja varapoistumisteiden osalta. Piirustukset ovat kilpailuohjelman liitteenä.
- **B1-2:** Hansasillan länsipuolella on betonirakenteinen jalankulku- ja pyöräilysilta ja siihen liittyvä hissi- ja porrastorni.
- **B1-3:** Hansasillan itäpuolella on teräsrakenteinen jalankulku- ja pyöräilysilta.

- Kaikki sillat ovat purettavissa tai muokattavissa. Teräsrakenteinen silta on tarkoitettu väliaikaiseksi, joten se tullaan purkamaan joka tapauksessa.

Toiminnot, niiden sijoittelu ja määrä

- Aluetta kehitetään pääasiassa Itäväylän yli ulottuvien yhteyksien ja niihin liittyvien toimintojen osalta. Ensimmäisessä tulee tutkia ratkaisuita, jotka eivät johda laajamittaiseen kansirakentamiseen ja siten Itäväylän maanpäälliseen tunnelointiin (yli 50 metriä leveä kansi väylän päällä muodostaa teknisesti tunnelin, kapeammat ovat teknisesti siltoja).
- Kauppa-alue Eastonin (alue A2) ja Itäkeskuksen (alue C1) välille tulee järjestää sujuva ja houkutteleva sisäyhteys tai -yhteyksiä. Niiden sijoittelussa tulee huomioida kaupakeskusten sisäiset kulkureitit.
- Kulkureittien yhteyteen voi ideoida liiketiloja ja muita alueelle sopivia toimintoja tekninen ja taloudellinen toteuttamiskelpoisuus huomioiden. Alueelle ei tule sijoittaa asuntoja.

Current building stock and environment

- At ground level in the area, approximately +4/+5, there is the 3+3-lane Itäväylä and its parallel streets Itäkatu and Gotlanninkatu, which mostly feed traffic to the carparks and maintenance facilities of the neighbouring shopping centres. At the northern side of Gotlanninkatu are the lanes of the high-quality cycling corridor Itäbaana.
- Over the streets at approximately +11/+12 elevation, there are bridge structures:
- **B1-1:** Hansasilta, a bridge crossing Itäväylä completed in 1984, is a pedestrian route between the commercial centres and the northern and southern halves of Itäkeskus and a continuation of the nearby commercial premises. Hansasilta reaches the level of Itäväylä with its vertical structures and emergency exits. The drawings are attached to the competition programme.
- **B1-2:** To the west of Hansasilta there is a concrete pedestrian and cycling bridge and the related lift and stair tower.

- **B1-3:** To the east of Hansasilta there is a steel pedestrian and cycling bridge.
- All the bridges can be demolished or modified. The steel bridge is intended to be temporary, so it will be demolished anyway.

Functions and their placement and amount

- The area will primarily be developed regarding the connections across Itäväylä and related functions. The competitors should primarily investigate solutions that will not lead to large-scale deck construction and thus to the aboveground tunnelling of Itäväylä (a deck over 50 metres wide above a road technically forms a tunnel, while narrower decks are technically bridges).
- A smooth and attractive indoor connection or multiple connections must be arranged between the shopping centres Easton (area A2) and Itäkeskus (area C1). Their placement must take into consideration the routes inside the shopping centres.
- Ideas for business premises and other suitable functions can be generated in the area, taking the technical and financial feasibility into account. No housing can be placed in the area.

Kaupunkitila ja liikenne

- Itäväylän ylittävistä yhteyksistä osan tulee olla käytettävissä myös polkupyörällä. Ratkaisuissa tulee huomioida liikuntarajoitteiset.
- Siltojen tasolta tulee olla yhteyksiä myös Itäväylän tasolle (mm. Itäväylän varressa oleville seutulii-kenteen bussipysäkeille).

Pysäköinti

- Alueelle sijoitettavia liiketiloja ja niihin rinnastettavia toimintoja varten ei tarvitse mitoittaa auto-paikkoja. Muiden toimintojen autopaikat sijoitetaan alueen A3 pysäköintilaitokseen/-laitoksiin.

Urban space and traffic

- Some of the connections across Itäväylä must also be accessible by bicycle. The solutions must take people with reduced mobility into account.
- The bridges must also have connections down to the level of Itäväylä (e.g. to the regional traffic bus stops along Itäväylä).

Parking

- No car parking spaces need to be calculated in for the business premises and comparable functions. The car parking spaces for other functions will be placed in the carpark(s) of area A3.

C1

Nykyinen rakennuskanta ja ympäristö

- **C1-1:** Vuosien 1984–2019 välillä vaihteittain rakennettu ja muokattu kauppakeskus Itis ja siihen liittyviä toimistotiloja ja pysäköintilaitoksia. Kauppakeskuksen sisällä on kauppakäytäviä, jotka muodostavat aukioloaikoina julkisessa käytössä olevia jalankulun reittejä. Kauppakeskuksen piirustukset ovat kilpailuohjelman liitteenä.
- **C1-2:** Turunlinnantien varrella on kaksi 1980-luvulla valmistunutta, 5-kerroksista toimisto- ja liiketaloa.
- **C1-3:** Tallinnanaukio on Itäkeskuksen alueen ylivoimaisesti vilkkaimmassa käytössä oleva kaupunkitila, joka kautta kuljetaan Stoa suuntaan, metroasemalle, kauppakeskus Itikseen sen kautta Itäväylän toiselle puolelle, mutta myös pysähdytään oleskelemaan tai asioimaan torikojuilla.

Muita ohjeita

- Alueelle ei suunnitella kilpailussa muutoksia lukuun ottamatta yhteyksien luomista muille alueille.
- Kauppakeskus Itis ja sen sisäinen toiminta on otettava huomioon alueen läpi ja vierestä kulkevien kulkuyhteyksien suunnittelussa sekä viereisten katujen alueelle tapahtuvassa muussa suunnittelussa. Itikseen on mahdollista ehdottaa kytkettäväksi mm. uusia katujen yli johtavia yhteyksiä.

C1

Current building stock and environment

- **C1-1:** Itis shopping centre and connected office premises and carparks built and modified in stages between 1984 and 2019. Inside the shopping centre, there are shopping corridors that form public pedestrian routes during the opening hours. Drawings for the shopping centre are attached to the competition programme.
- **C1-2:** Along Turunlinnantie, there are two five-storey office and business buildings completed in the 1980s.
- **C1-3:** Tallinnanaukio is by far the most used urban space in the Itäkeskus area. People go through it towards Stoa, to the metro station, to Itis shopping centre and through it to the other side of Itäväylä, but also stay and spend time or shop at the market stalls.

Other guidelines

- No changes are to be planned for the area in the competition, apart from creating connections to other areas.
- Itis shopping centre and its internal activities must be taken into account when planning access routes through and near the area and with any other planning in the nearby street areas. It is possible to suggest, for example, new connections to Itis over the streets.

Nykyinen rakennuskanta ja ympäristö

- **C2-1:** Vuonna 1984 valmistunut kulttuurikeskus Stoa. Rakennusta ei voi purkaa, mutta siihen on mahdollista ehdottaa muutoksia ja laajennusosia, jotka liittyvät viereisten alueiden kehittämiseen. Rakennuksen piirustukset ovat kilpailuohjelman liitteenä.
- **C2-2:** Vuonna 1985 valmistunut luterilaisen seurakunnan kirkko. Rakennusta ei voi purkaa.
- **C2-3:** Vuonna 1964 valmistunut 1-kerroksinen päiväkotirakennus. Rakennus on purettavissa.
- **C2-4:** Stoa aukio on kulttuurikeskuksen toimintaan liittyvä oleskelu- ja tapahtuma-aukio sekä jalankulkureittien läpikulkualue. Toukokuussa 2019 valmistuneen peruskorjauksen yhteydessä aukion toiminnallista laatua on parannettu mm. uudella esiintymislavalla. Aukioon saa suunnitella muutoksia vain sen länsilaidalla, jossa tontin (C2-3) ja aukion välistä rajausta on mahdollista muokata. Aukion piirustukset ovat kilpailuohjelman liitteenä.
- **C2-5:** Tontilla on keskeneräisiksi jääneitä ortodoksikirkon seurakuntarakennuksia ja kirkon perustukset, jotka on mahdollista purkaa.
- **C2-6:** Vuosina 1965, 1988 ja 1989 vaihteittain valmistunut ostoskeskus Puhos. Vanhin rakennusosa on säilytettävä, muut rakennusosat ovat purettavissa. Rakennuksen piirustukset ovat kilpailuohjelman liitteenä. Säilytettävät ja purettavissa olevat rakennusosat on merkitty piirustuksiin.
- **C2-7:** Pääasiassa Stoaan ja luterilaisen kirkon asiakkaille tarkoitettu pysäköintialue (noin 155 p-paikkaa), joka poistetaan. Pysäköintialueen itälaidalla on pieni kolmion muotoinen viheralue, joka on poistettavissa tai muokattavissa.
- **C2-8:** Yleisessä käytössä oleva pysäköintialue (21 p-paikkaa), joka on poistettavissa.
- **C2-9:** Alueella on avokuilussa kulkeva metrorata, metrolinennettä palveleva sähkönsyöttöasema, suojaviheraluetta ja runsaasti maanlaista infraa. Sähkösyöttöasema on sijoitettavissa toisaalle alueella tai kapseloitavissa uuden rakentamisen sisälle.
- Alueen läpi kulkee Turunlinnanpolku sekä muita yleisessä käytössä olevia kulkuyhteyksiä.

Current building stock and environment

- **C2-1:** Stoa culture centre completed in 1984. The building cannot be demolished, but it is possible to suggest alterations and extensions connected to the development of the neighbouring areas. Drawings of the building are attached to the competition programme.
- **C2-2:** A Lutheran church completed in 1985. The building cannot be demolished.
- **C2-3:** A single-storey day care centre completed in 1964. The building can be demolished.
- **C2-4:** Stoa square is a square for recreation and events related to the culture centre's activities and a pedestrian transit area. In connection with the renovation finished in May 2019, the functional quality of the square was improved with a new stage, among other things. Changes for the square can only be planned on its western edge where the border between the plot (C2-3) and the square can be modified. Drawings of the square are attached to the competition programme.
- **C2-5:** The plot contains unfinished buildings of the Orthodox Church and the foundations of a church, which can be demolished.
- **C2-6:** Puhos shopping centre completed in stages in 1965, 1988 and 1989. The oldest building part must be retained and the other parts can be demolished. Drawings of the building are attached to the competition programme. Parts of the building that need to be retained and parts which can be demolished are marked on the drawings.
- **C2-7:** A parking area intended primarily for the customers of Stoa and the Lutheran church (approximately 155 parking spaces), which will be removed. At the eastern edge of the parking area, there is a small triangular green area, which can be removed or modified.
- **C2-8:** A parking area in public use (21 parking spaces), which can be removed.
- **C2-9:** The area contains a metro track in an open canyon, a power supply station for metro traffic, protective green areas and lots of underground infrastructure. The power supply station can be placed elsewhere in the area or encapsulated within new construction.
- Turunlinnanpolku and other routes in public use run through the area.

Toiminnot ja niiden sijoittelu

- Aluetta kehitetään asuntoja, liike- ja palvelutiloja, kulttuurin tiloja ja muita keskustaympäristöön sopivia toimintoja varten. Alueelle sijoittuu lisäksi maankäytön edellyttämää pysäköintiä.
- Alueelle tulee ideoida kulttuuritoimintoja ja niiden tiloja kulttuurikeskus Stoa välittömään läheisyyteen. Tilat tulee suunnitella muiden toimintojen yhteyteen siten, että ne syntyisivät osana hybridistä rakennushanketta.
- Ostoskeskus Puhoksen vanhin rakennusosa säilytetään, peruskorjataan ja kehitetään nykyisen kaltaisia toimintoja varten monipuoliseksi liike- ja palvelukeskukseksi erityisesti monikulttuurista yrittäjä- ja asiakaskuntaa varten.

Rakentamisen määrä

- Uudisrakentamisen tulee olla määrällisesti asuntovaltaista. Toimintojen luonne ja määrät ja rakentamisen kokonaismäärä ovat muilta osin kilpailijoiden harkittavissa.

Kaupunkitila ja liikenne

- Alueelle tulee suunnitella viihtyisiä ja monipuolisia kaupunkitiloja yleiseen käyttöön. Niille on tarvetta erityisesti Stoaan itäpuolella ja Puhoksen säilytettävän rakennusosan yhteydessä.
- Alueen suunnittelussa tulee huomioida erityisesti seuraavat sujuvan ja laadukkaan jalankulun ja pyöräilyn yhteyden tarpeet:
 - jalankulun reitti alueen läpi Kastelholmantieltä alas Turunlinnanpolulle
 - jalankulun ja pyöräilyn reitti nykyisen Turunlinnanpolun alueella, Turunlinnanpolun linjasta on mahdollista muokata
 - monipuoliset yhteydet Turunlinnanpolulta/Puhoksen ostarilta Turunlinnantielle
- Suunnittelussa tulee huomioida, että ostoskeskus Puhoksen säilytettävän osan huoltopiha sijoittuu pohjakerroksessa olevien liiketilojen taakse ja pihakannen alle. Alueen suunnitteluratkaisuissa tulee yleisesti huomioida huoltoliikenteen tarpeet.
- Alue rajoittuu Turunlinnantiehen, jonka suunnittelussa tulee varautua pikaraitiotien rakentamiseen. Ks. tarkemmat ohjeet kohdassa 6.1.

Functions and their placement

- The area will be developed for housing, business and service premises, culture facilities and other functions suitable for a central environment. The area will also include the parking required for the land use.
- Cultural functions and premises must be planned in the area in the immediate vicinity of Stoa culture centre. The premises must be planned in connection with other functions so that they can be created as part of hybrid building projects.
- The oldest part of Puhos shopping centre will be preserved, renovated and developed into a versatile business and service centre for functions similar to the current ones and particularly for the multicultural entrepreneur and customer community.

Amount of construction

- New construction must be primarily residential in terms of amount. In other respects, the nature and amount of functions and the total amount of construction are at the discretion of the competitors.

Urban space and traffic

- Pleasant and diverse urban spaces for public use must be planned in the

area. They are needed particularly to the east of Stoa and in connection with the retained building part of Puhos.

- When planning the area, the following needs for smooth pedestrian and cycling connections must be taken into account in particular:
 - pedestrian route through the area from Kastelholmantie down to Turunlinnanpolku
 - pedestrian and cycling route from the current Turunlinnanpolku area; the route of Turunlinnanpolku can be modified
 - versatile connections from Turunlinnanpolku / Puhos mall to Turunlinnantie.
- The plans must ensure that the maintenance yard of the preserved part of Puhos shopping centre is located behind the business premises in the bottom floor and under a yard deck. The planning solutions of the area must take the needs of maintenance traffic into account in general.
- The area is bordered by Turunlinnantie, the planning of which must involve preparations for the construction of the light rail. See more detailed guidelines in section 6.1.

Pysäköinti

- Alueen länsiosan uudisrakentamisen edellyttämät autopaikat on sijoitettava keskitettyyn pysäköintilaitokseen keskeneräiseksi jääneen ortodoksikirkon tontin (C2-5) alueella. Laitokseen tulee sijoittaa lisäksi 100 kpl autopaikkoja kulttuurikeskus Stoa ja luterilaisen kirkon tarpeisiin.
- Alueen itäosan autopaikat on sijoitettava yhteen tai useampaan pysäköintilaitokseen ostoskeskus Puhoksen tontilla (C2-6) ja/tai metroradan päälle (C2-9).
- Alueen maaperä- ja pohjavesiolosuhteiden johdosta pysäköinnin tilojen osittainen sijoitus maanpinnan alapuolelle on mahdollista.

Muita ohjeita

- Alueen pohjoispuolella olevan kukkulan sisällä on kallioon louhittu yleinen väestönsuoja, jonka eteläinen pääsisäänkäynti ja yksi varauloskäynti sijoittuvat suunnitellualueelle. Uudisrakentamisen tulee sijoittua vähintään 10 m etäisyydelle väestönsuojasta ja sinne johtavista tunneleista. Maanalaiset tilat on merkitty pohjakarttaan katkoviivalla.
- Rakennusten kantavat pystyrakenteet eivät saa sijoittua metroradan ja metrotunnelin alueelle. Alue tulee olla rakennettavissa siten, että metroliiikenne toimii häiriöttä. Metron vaatima korkeus radan pinnasta tunnelin kattoon on 4 m. Radan korkeusasemaa ei ole mahdollista muuttaa.

Parking

- The car parking spaces required by the new construction in the western part of the area must be placed in a centralised carpark in the area of the unfinished Orthodox church (C2-5). The carpark must also include 100 car parking spaces for the needs of Stoa culture centre and the Lutheran church.
- The car parking spaces of the eastern part of the area must be placed in one or more carparks on the plot of Puhos shopping centre (C2-6) and/or over the metro track (C2-9).
- Due to the soil and ground water conditions in the area, partial placement of parking facilities underground is possible.

Other guidelines

- There is a public civil defence shelter dug into the rock of the hill to the north of the area. The south entrance of the shelter and one of its emergency exits are located within the planning area. Any new construction must be placed at least ten metres away from the civil defence shelter and the tunnels leading into it. Underground facilities are marked on the map template with a dashed line.
- The supporting vertical structures of buildings must not be placed in the area of the metro track or metro tunnel. It must be possible to build the area without disturbing metro traffic. The height between the surface of the track and the tunnel ceiling required by the metro is four metres. The elevation of the track cannot be changed.

Nykyinen rakennuskanta ja ympäristö

- Alueella on vuonna 1993 valmistuneen, kallion sisälle louhitun Itäkeskuksen uimahallin maanpäällisiä rakennusosia ja parkkipaikka. Itäkeskuksen uimahalli on Helsingin yksi vilkkaimmista (yli 300 000 asiakasta vuodessa). Maanpäällisiä rakennusosia voi muokata tai osittain purkaa.

Toiminnot ja niiden sijoittelu

- Aluetta kehitetään uimahalliin toiminnallisesti liittyvää liikuntakeskusta varten ja samalla kehitetään uimahallin näkyvyyttä kaupunkirakenteessa. Liikuntakeskukselle ei ole tässä vaiheessa olemassa tarkempaa sisältöä ja tilaohjelmaa. Mahdollinen lajivalikoima on monipuolinen: sisäsurffaus ja -vesilautailu, padel, rantalentis, salibandy, kiipeily. Tilat lajeja varten on mahdollista sijoittaa päällekkäin kerroksiin. Osa lajeista voi sijoittua ulkotiloihin. Liikuntakeskus voi hyödyntää uimahallin pukutiloja, jotka sijaitsevat maanalaisissa tiloissa. Liikuntakeskuksen yhteyteen voi sijoittua ravintola- ja kahvilatiloja.

Rakentamisen määrä

- Liikuntakeskuksen laajuus on kilpailijoiden harkittavissa. Tärkein tehtävä on tutkia kaupunkikuvalisestisesti sopivan rakennusmassan kokoa ja hahmoa ja osa-alueen kytkeytymistä keskusta-alueeseen.

Pysäköinti

- Uudisrakennuksen yhteyteen tulee integroida noin 60 autopaikkaa. Osa uimahallin ja liikuntakeskuksen pysäköintitarpeesta sijoittuu kilpailualueen ulkopuolelle Olavinlinnan päässä olevalle pysäköintialueelle.

Current building stock and environment

- The area contains the aboveground building parts and parking area of Itäkeskus swimming hall dug into the rock and completed in 1993. Itäkeskus swimming hall is one of the busiest in Helsinki (over 300,000 customers per year). The aboveground building parts can be modified or partially demolished.

Functions and their placement

- The area will be developed for a sports centre functionally connected to the swimming hall, and the swimming hall's visibility in the urban structure will be developed at the same time. More detailed contents and a facilities programme have not yet been planned for the sports centre. The possible range of sports is diverse: indoor surfing and wakeboarding, padel, beach volleyball, floorball, climbing. The facilities for the sports can be placed on multiple floors. Some of the sports can be placed outdoors. The sports centre can utilise the dressing rooms of the swimming hall, which are located underground. Restaurant and café premises can be placed in connection with the sports centre.

Amount of construction

- The scale of the sports centre is at the discretion of the competitors. The most important task is to investigate the size and form of a building mass suitable for the cityscape and the subdivision's connection to the central area.

Parking

- Approximately 60 car parking spaces must be integrated in connection with the new construction. Some of the parking needs of the swimming hall and sports centre are located in the parking area at the end of Olavinlinnantie, outside the competition area.

D1

Nykyinen rakennuskanta ja ympäristö

- Alueella on 1995 valmistunut huoltoasema ja vuonna 1998 valmistunut Puotilan metroasema ja sen pohjoinen lippuhallirakennus.
- Huoltoasema puretaan. Metroaseman maanalaiset osat ja niihin johtavat yhteydet tulee säilyttää nykyisellään. Suunnittelualueella oleva maanpäällinen lippuhallirakennus on mahdollista säilyttää nykyisellään tai purkaa siten, että rakennuksessa oleva toiminnot ja yhteydet metron laituritasolle sijoitetaan osaksi uutta rakennusta.

Toiminnot ja niiden sijoittelu

- Aluetta kehitetään asuntoja, liike- ja toimistotiloja, palvelutiloja, pysäköintiä ja metrolikenteen toimintoja varten.
- Toimintojen sijoittelussa tulee huomioida erityisesti Itäväylän aiheuttamat ympäristöhaitat.

Rakentamisen määrä

- Uudisrakentamisen tulee olla määrällisesti asuntovaltaista, mutta toiminnallisesti sekoittunutta hybridirakentamista. Toimintojen luonne ja määrät ja rakentamisen kokonaismäärä ovat muilta osin kilpailijoiden harkittavissa.

Kaupunkitila ja liikenne

- Alueelle tulee suunnitella viihtyisiä kaupunkitiloja yleiseen käyttöön erityisesti alueella olevan metroaseman sisäänkäynnin yhteyteen.
- Alueen suunnittelussa tulee huomioida erityisesti seuraavat sujuvan ja laadukkaan jalankulun ja pyöräilyn yhteyden tarpeet:
 - jalankulun ja pyöräilyn yhteydet metroasemalle
 - nykyinen jalankulun ja pyöräilyn reitti Itäväylän ali säilytetään, mutta alikulun ympäristöä on mahdollista muokata
- Suunnittelussa tulee huomioida, että alue rajoittuu katualueisiin, joiden suunnittelussa ja tilavarauksissa tulee varautua pikaraitiotien rakentamiseen.

Pysäköinti

- Alueelle tulee suunnitella molemmin puolin Itäväylää keskitetyn pysäköinnin laitokset, joihin sijoitetaan autopaikkoja alueen uudisrakentamisen tarpeisiin ja yhteensä 330 kpl liittyntäpysäköinnin autopaikkoja.
- Metroaseman sisäänkäynnin läheisyyteen tulee varata tilaa pyöräpysäköinnille (noin 200 pp).
- Maaperä- ja pohjavesiolosuhteista johtuen pysäköinnin tilojen sijoittaminen maanpinnan alapuolelle ei ole suositeltavaa.

D1

Current building stock and environment

- The area contains a service station completed in 1995 and Puotila metro station completed in 1998 and its northern ticket hall building.
- The service station will be demolished. The underground parts of the metro station and connection leading to them must be preserved. The aboveground ticket hall building in the planning area can be preserved as it is or demolished so that the functions in the building and the connections to the platform level of the metro are placed as part of a new building.

Functions and their placement

- The area will be developed for housing, business and office premises, service facilities, parking and metro traffic functions.
- When placing functions, the environmental impact of Itäväylä in particular must be taken into account.

Amount of construction

- New construction must be primarily residential in terms of amount but functionally mixed hybrid construction. In other respects, the nature and amount of functions and the total amount of construction are at the discretion of the competitors.

Urban space and traffic

- Comfortable urban spaces for public use must be planned in the area, especially in connection with the entrance to the metro station.
- When planning the area, the following needs for smooth pedestrian and cycling connections must be taken into account in particular:
 - pedestrian and cycling connections to the metro station
 - the current pedestrian and cycling route under Itäväylä will be preserved, but the surroundings of the underpass can be modified.
- The plans must take into account that the area is bordered by street areas, the plans and area reservations of which must involve preparation for the construction of the light rail connection.

Parking

- Plans must be drawn up in the area for centralised parking facilities on both sides of Itäväylä, which will include car parking spaces for the needs of the new construction in the area and a total of 330 Park-and-Ride parking spaces.
- Near the entrance to the metro station, space must be allocated for bicycle parking (approximately 200 parking spaces).
- Due to soil and ground water conditions, placing parking facilities underground is not advisable.

D2

Nykyinen rakennuskanta

- Alueella on vuonna 2009 valmistunut liikerakennus ja vuonna 2011 valmistunut asuinrakennus.

Muita ohjeita

- Alueelle ei suunnitella muutoksia.

D2

Current building stock

- The area includes a commercial building completed in 2009 and a residential building completed in 2011.

Other guidelines

- No changes are planned in this area.

D3

Nykyinen rakennuskanta ja ympäristö

- Alueella ei ole rakennuksia. Itäväylän ja pyöräilyn/jalankulun raitin välissä on puustoinen suoja-viheralue. Meripellon itäpuolella nousee puustoinen ja kallioinen viheralue.

Toiminnot ja niiden sijoittelu

- Aluetta kehitetään pääasiassa asuntoja ja niiden edellyttämää pysäköintiä varten. Asuntojen sijoittelussa tulee huomioida erityisesti viereisen risteysalueen liikenteen aiheuttamat ympäristöhäiriöt.

Rakentamisen määrä

- Toimintojen määrät ja rakentamisen kokonaismäärä ovat kilpailijoiden harkittavissa.

Kaupunkitila ja liikenne

- Ajoyhteys alueelle tulee järjestää Rusthollarinkujan kautta.
- Itäväylän ja Meripellontien laidan suunnittelussa tulee huomioida erityisesti jalankulun ja polkupyöräilyn väylien tilatarve.

Pysäköinti

- Autopaikat sijoitetaan yhteen pysäköintilaitokseen alueella. Alueen yläosassa maaperän olosuhteet ovat suosiollisia myös maanalaisille ratkaisuille.

D3

Current building stock and environment

- There are no buildings in this area. There is a wooded protective green area between Itäväylä and the cycling/pedestrian path. To the east of Meripellontie, a wooded and rocky green area rises up.

Functions and their placement

- The area will mostly be developed for housing and the parking it entails. In the placement of apartments, particular attention must be paid to the environmental disturbances caused by the neighbouring intersection.

Amount of construction

- The amount of functions and the total amount of construction are at the discretion of the competitors.

Urban space and traffic

- The motor traffic connection to the area must be arranged via Rusthollarinkuja.
- When planning the roadsides of Itäväylä and Meripellontie, the space needs of pedestrian and bicycle traffic must be paid particular attention to.

Parking

- The parking spaces will be placed in one carpark in the area. At the top of the area, the soil conditions also allow for underground solutions.

7 Kilpailuehdotusten laadintaohjeet

7.1 1. vaihe

7.1.1 Vaadittavat asiakirjat

Kokonaissuunnitelma 1:2000

Kokonaissuunnitelmassa esitetään koko kilpailualue annetun rajauksen mukaisesti. Piirustuksesta esitetään rakennukset kerroslukuineen ja käyttötarkoituksineen, liikennealueet, viheralueet ja keskeiset julkiset ulkotilat sekä kilpailijan esittämien toimintojen sijoittuminen alueelle. Yleissuunnitelmasta tulee käydä ilmi kilpailualueen liittyminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen ja viheralueisiin. Kuvan tulee olla varjostettu, varjot esitetään lounaasta 45 asteen kulmassa.

Ilmakuvanäkymä kilpailualueesta

Kilpailijan valitsemalla esitystekniikalla toteutettu perspektiivi- tai aksonometrinen kuva yläviistosta kilpailijan valitsemasta suunnasta. Kuvan tulee kattaa koko kilpailualue tai vähintään merkittävä osa siitä.

Näkymäkuvat

Esitetään vähintään kaksi näkymäkuvaa kilpailijan valitsemilta alueilta ulkotilasta katutasosta.

7 Guidelines for creating the competition entries

7.1 1st phase

7.1.1 Required documents

Overall plan 1:2000

The overall plan presents the entire competition area within the given borders. The drawing must show the buildings and their number of floors and purposes of use, traffic areas, green areas and main public outdoor areas as well as the locations of the functions that the competitor is suggesting. The overall plan must demonstrate how the competition area connects to the surrounding urban structure and green areas. The image must be shaded, with the shadows coming from the southwest at a 45 degree angle.

Aerial view of the competition area

An oblique aerial perspective or axonometric image executed with a presentation technique and from the direction of the competitor's choice. The image must cover the entire competition area or at least a significant portion of it.

Street-level views

At least two street-level views of outdoor areas chosen by the competitor must be presented.

Visio

Kilpailuehdotuksessa tulee edellä mainittujen piirustusten ja kuvien lisäksi havainnollistaa esimerkiksi kuvien ja kaavioiden avulla työryhmän visio kilpailun tavoitteiden mukaisesta Itä-Helsingin keskustasta. Kilpailija saa itse valita parhaaksi katsomansa esitystavan vision esittelemiseksi sallitun sivujen enimmäismäärän puitteissa.

Selostus

Selostuksessa kuvataan ja perustellaan ehdotuksen keskeiset suunnitteluratkaisut.

Selostukseen sisällytetään ehdotettua uudisrakentamista koskevat laajuustiedot kerrosneliömetreinä erikseen kultakin osa-alueelta käyttötarkoituksittain eriteltynä.

Selostus sijoitetaan osaksi kuvaplaysseja. Pituus enintään 2 kpl A4 sivuja.

Lyhyt esittelyteksti

Lyhyt (noin 500–1000 merkkiä) esittelyteksti kilpailuehdotuksesta verkkosivuilla käytettäväksi.

7.1.2 Esitystapa

Kilpailuehdotus tulee esittää yhtenä vaakasuuntaisena A1-kokoisena (594×841 mm) pdf-tiedostona (300 dpi), jonka sivumäärä on enintään kolme. Tiedoston koko enintään 30 Mt.

Lisäksi tulee toimittaa ilmakuvanäkymä ja kaksi näkymäkuvaa katutasosta myös erillisinä rasterikuvina (jpg-tiedosto, kuvasuhde 4:3, kuvan koko enintään 3 Mt) kilpailun viestinnässä käytettäväksi.

Lyhyt esittelyteksti kilpailuehdotuksesta kirjoitetaan tai liitetään suoraan sille varattuun kenttään sisäänjätön yhteydessä.

Vision

In addition to the aforementioned drawings and images, the competition entry should illustrate the team's vision of Helsinki East Urban Centre consistently with the objectives of the competition, for example with pictures and graphs. The competitor can choose the method for presenting their vision within the maximum number of pages allowed.

Description

The description explains and justifies the main planning solutions of the entry.

The description must include the scope of the suggested new construction in square metres of floor space, separately for each subdivision and broken down by purpose of use.

The description is to form part of the presentation boards. Maximum length: two A4 pages.

Short introduction

Short (approx. 500–1000 characters) introduction of the competition entry for use on the website.

7.1.2 Presentation method

The competition entry must be presented as one horizontal A1-sized (594 x 841 mm) PDF file (300 dpi) with a maximum of three pages. Maximum file size 30 MB.

Furthermore, the aerial view and two street-level views must also be delivered as separate raster images (JPG file, aspect ratio 4:3, maximum image size 3 MB) to be used in communications related to the competition.

The short introduction to the competition entry is to be written or pasted directly into the designated field in connection with the submission.



7.2 2. vaihe

Kilpailun toisessa vaiheessa esitettävät suunnitelmat ovat selvästi ensimmäistä vaihetta tarkempia ja palautettavaa aineistoa tulee olemaan enemmän (alustavasti 8 planssia). Kilpailun toisen vaiheen alkaessa palkintolautakunta antaa toiseen vaiheeseen valituille kilpailijoille jatkosuunnitteluohjeita, tarkentavia lähtötietoja ja ohjeet toisessa vaiheessa vaadittavista asiakirjoista ja niiden palauttamisesta. Kilpailuehdotukset tullaan toisessa vaiheessa palauttamaan sekä sähköisenä että tulosteina. Palautettavaan aineistoon kuuluu myös 3d-malli.

Toisessa vaiheessa vaadittaviin asiakirjoihin kuuluu alustavasti ainakin:

- 3d-malli, joka upotetaan virtuaalimalliin
- Kokonaissuunnitelma 1:2000
- Valittujen osa-alueiden asemapiirroksiset ja alueleikkaukset 1:1000
- Keskeisen kaupunkitilan suunnitelma 1:500
- Julkisten ulkotilojen kaavio
- Liikennekaavio
- Näkymäkuvat
- Selostus
- Laajuustiedot

7.2 2nd phase

The plans presented in the second phase of the competition are to be significantly more detailed, and more material will be required (provisionally eight boards). At the start of the second phase of the competition, the jury will give the competitors selected for the second phase instructions on further planning, more specific source information and the instructions on the documents required in the second phase and their submission. In the second phase, the entries will be submitted both in electronic format and as printed versions. The materials to be submitted also include a 3D model.

The materials provisionally required in the second phase include at least the following:

- 3D model embedded into a virtual model
- overall plan 1:2000
- site plans for the selected sites and area elevation plans 1:1000
- plan of the central urban space 1:500
- diagram of public outdoor areas
- traffic diagram
- street-level views
- commentary
- scope data.

7.3 Kilpailusalaisuus

Kilpailun molemmat vaiheet ovat salaisia.

Kilpailuehdotuksen jokainen asiakirja on varustettava kilpailijan valitsemalla nimimerkillä eikä aineistosta saa käydä ilmi muita tekijätietoja. Myös tiedostojen nimistä on käytävä ilmi ehdotuksen nimimerkki.

Tekijätiedot ilmoitetaan kilpailun molemmissa vaiheissa ainoastaan ehdotuksen sisäänjätön yhteydessä palautettavassa erillisessä tiedostossa:

- ehdotuksen nimimerkki
- ehdotuksen laatineiden suunnittelijoiden nimet
- ehdotuksen tekijänoikeuden haltijat

Lisäksi ilmoitetaan yhteystiedot (yksi sähköposti ja puhelinnumero).

7.3 Competition secrecy

Both phases of the competition are anonymous.

All documents included in the competition entry must feature a pseudonym of the competitor's choosing, and no other information on the author is allowed to be visible in the material. The file names must also include the pseudonym of the entry.

In both phases, the details of the authors are to be announced in connection with the submission of the entry only in a separate file:

- the pseudonym of the entry
- the names of the designers of the entry
- the copyright holders of the entry

In addition, contact information will be announced (one email address and phone number).



7.4 Kilpailuehdotusten sisäänjätto

Kilpailun ensimmäinen vaihe päättyy 25.10.2019 klo16.00 (GMT+3).

Kilpailuehdotukset on toimitettava sähköisesti kilpailun verkkosivujen kautta. Kilpailuehdotuksen jättäminen tapahtuu lataamalla kilpailuasiakirjat niille varattuihin kenttiin. Palautuksen yhteydessä annetaan myös ehdotuksen nimimerkki sekä tekijätiedot. Verkkosivu sulkeutuu määräpäivänä annettuna kellonaikana.

Kilpailun toisen vaiheen päättymisaika ilmoitetaan myöhemmin erikseen.

Kilpailun järjestäjä huolehtii kilpailusalaisuuden säilymisestä kilpailutöiden vastaanottamisen yhteydessä.

Kilpailun järjestäjä hylkää kilpailuehdotukset, jotka ovat saapuneet myöhässä. Lisäksi järjestäjä voi hylätä ehdotukset, joissa on puutteita tai jotka eivät täytä tässä asiakirjassa esitettyjä vaatimuksia.

7.4 Submissions of the competition entries

The first phase of the competition ends on 25 October 2019 at 16.00 (GMT+3).

The competition entries must be submitted electronically through the competition website. The competition entries are submitted by uploading the competition documents in the designated fields. The pseudonym and author details of the entry should also be given in connection with the submission. The web page will close at the time of the deadline.

The deadline for the second phase will be announced separately later on.

The competition organiser will be responsible for maintaining competition secrecy in connection with the reception of the entries.

The competition organiser will reject any entries that arrive late. The organiser may also reject entries with shortcomings or those that do not meet the requirements specified in this document.



8 Kilpailuehdotusten arvosteluperusteet

Kilpailuehdotuksessa esitettävien ratkaisujen ja ideoiden tulee olla korkeatasoisia ja tässä kilpailuohjelmassa esitettyjen tavoitteiden ja suunnitteluohjeiden mukaisia.

Kilpailun palkintolautakunta tulee painottamaan ehdotusten arvioinnissa seuraavia seikkoja:

Imago ja identiteetti

- Alueen identiteetin vahvistaminen
- Urbanin, yhtenäisen ja toimivan kaupunkikeskustan muodostaminen
- Kokonaisratkaisun innovatiivisuus ja innostavuus
- Monikulttuurisuuden säilymistä edistävät ratkaisut

Hiilineutraali Helsinki

- Helsingin hiilineutraaliustavoitetta tukevat ratkaisut
- Kilpailijan esittämät keinot energiatehokkuuden parantamiseen ja uusiutuvan energian hyödyntämiseen
- Hulevesien hallinnan innovatiivisuus osana kaupunkitallista ratkaisua

Toiminnot

- Esitetyt toiminnot ja niiden sijoittuminen
- Toimintojen sekoittuneisuus
- Monipuoliset asumisen mahdollisuudet ja asumisen laatu

8 Evaluation criteria for the competition entries

The solutions and ideas presented in the competition entry must be high-quality and accordant with the goals and planning guidelines presented in this competition programme.

The jury will emphasise the following aspects in the evaluation of the entries:

Image and identity

- strengthening the identity of the area
- the formation of a connected and functional urban centre
- the innovativeness and inspiration of the overall solution
- solutions that promote the preservation of multiculturalism.

Carbon-neutral Helsinki

- solutions that support Helsinki's goal of carbon-neutrality
- measures suggested by the competitor to improve energy efficiency and utilise renewable energy
- the innovativeness of storm water management as a part of the urban space solution.

Functions

- the suggested functions and their placement
- the mixing of functions
- versatile housing opportunities and quality of living.

Uudistuva kaupunkirakenne

- Muodostuva keskustamainen kaupunkirakenne
- Kaupunkikuvallinen kokonaisuus
- Uusien rakennusten ja kaupunkitilojen suhde olemassa olevaan rakennettuun ympäristöön

Kaupunkitilat

- Kaupunkitilojen toiminnallinen ja esteettinen laatu sekä monipuolisuus
- Keskustamaisen jalankulkuympäristön kehittäminen
- Kaupunkivihreän lisääminen
- Sosiaalisen omistajuuden kehittymistä tukevat suunnitteluratkaisut

Liikenne ja pysäköinti

- Liikkumisympäristön parantaminen
- Jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien laatu ja vetovoimaisuus
- Joukkoliikenteen toimintaedellytysten turvaaminen
- Autoliikenteen nykyisen välityskyvyn säilyttäminen
- Keskitetyn pysäköinnin ratkaisut

Toteutettavuus

- Teknistaloudellinen toteutuskelpoisuus
- Liikenteen aiheuttamien ympäristöhäiriöiden huomioiminen
- Kehityskelpoisuus

Transforming urban structure

- the formation of a centre-like urban structure
- the overall approach of the cityscape
- the relationship between new buildings and urban spaces and the existing built environment.

Urban spaces

- the functional and aesthetic quality and versatility of urban spaces
- the development of a centre-like pedestrian environment
- the addition of urban greenery
- planning solutions that support the development of social ownership.

Traffic and parking

- improving the traffic environment
- the quality and attractiveness of pedestrian and cycling connections
- securing the prerequisites for public transport
- preserving the current capacity for motor traffic
- centralised parking solutions.

Feasibility

- technical and financial feasibility
- taking into account environmental disturbances caused by traffic
- potential for development.



Helsinki