Kansainvälinen ilmoittautumiskutsukilpailu 21.5. – 17.9.2019

Junatie – väyläympäristöstä kaupunkitilaksi

ARVOSTELUPÖYTÄKIRJA

17.10.2019

Helsingin kaupunki, Suomen
Rakennusinsinöörien Liitto (RIL),
Suomen Arkkitehtiliitto (SAFA) ja
Suomen Maisema-arkkitehtiliitto (MARK)

Helsinki

Helsinki

Sisällysluettelo

1 Kilpailutehtävä ja järjestelyt ... 3
1.1 Kilpailun järjestäjät, luonne ja tarkoitus ... 3
1.2 Osallistujat ... 4
1.3 Arviointiryhmä ... 4
1.4 Kilpailuohjelman hyväksyminen ja säännöt ... 4
1.5 Kilpailun aikataulu ... 5
1.6 Kilpailuseminaari ... 5
1.7 Jatkotoimenpiteet kilpailun jälkeen ... 5

2 Kilpailutehtävä ... 6
2.1 Kilpailualue ... 6
2.2 Kilpailun tavoitteet ja kilpailutehtävä ... 7

3 Kilpailun arvostelu ... 8
3.1 Kilpailuehdotukset ... 8
3.2 Kilpailuehdotusten arvosteluperusteet ... 8
3.3 Yleisarvostelu ... 8
3.4 Ehdotuskohtaiset arvostelut ... 12

4 Kilpailun ratkaisu ... 34
4.1 Arviointiryhmän työskentely ja päätös ... 34
4.2 Suositus jatkotoimenpiteiksi ... 34

5 Pöytäkirjan allekirjoitus ja nimikuorien avaus ... 36

Muut kuin kilpailuehdotusten kuvat Tiia Ettala

1 Kilpailutehtävä ja järjestelyt

1.1 Kilpailun järjestäjät, luonne ja tarkoitus

Helsingin kaupunki järjesti ilmoittautumiskutsukilpailun Junatien alueen liikennejärjestelyistä ja kaupunkirakenteen kehittämisestä. Kilpailu oli luonteeltaan ideakilpailu, ja se järjestetään yhteistyössä Suomen Rakennusinsinöörien Liiton (RIL), Suomen Arkkitehtiliiton (SAFA) ja Suomen maisema-arkkitehtiliiton (MARK) kanssa. Kilpailussa noudatettiin hankintalain säännöksiä.

Kilpailuun ilmoittautuminen oli avoin kaikille hankintailmoituksen kelpoisuusehdot täyttäville työryhmille. Työryhmässä tuli olla jäseninä ainakin liikennesuunnittelija, arkkitehti ja maisema-arkkitehti. Ryhmien toivottiin käyttävän hyväkseen myös maankäytön, katusuunnittelun ja silta- ja/tai taitorakennesuunnittelun osaajia esitetystä ratkaisusta riippuen.

Määräaikaan mennessä ilmoittautuneiden ja kelpoisuusvaatimukset täyttävien 23 työryhmän joukosta arvottiin mukaan kutsukilpailuun viisi työryhmää. Kolme kilpailijaa arvottiin sekä vähimmäisvaatimukset että ylemmän vaatimustason täyttävien työryhmien joukosta ja kaksi kilpailijaa kaikkien vähimmäisvaatimukset täyttävien työryhmien joukosta.

Junatien suunnittelukilpailulla haettiin ideoita kantakaupungin keskellä sijaitsevan väylämäisen ympäristön kehittämiseksi. Tarkoitus oli tutkia, kuinka ajojärjestelyjä selkeyttämällä, sekä alueen jalankulun, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen yhteyksiä parantamalla saadaan luotua laadukasta kaupunkitilaa alueen katuverkon välityskykyä heikentämättä. Samalla haluttiin selvittää Junatien ympäristön täydennysrakentamispotentiaalia.

Kilpailun avulla haettiin uusia avauksia Junatien alueen kokonaisvaltaisen kehittämisen pohjaksi. Kilpailun tuloksia tullaan käyttämään kaavarunkotyön tukena ja alueen pitkän aikavälin kehittämisen pohjana.

1.2 Osallistujat

Osallistumishakemusten jätti määräaikaan mennessä 23 työryhmää. Osallistujien arvonta suoritettiin 16.5.2019 kilpailuohjelman mukaisesti. Kilpailuun tulivat valituiksi seuraavat viisi työryhmää:

- INARO + WSP
- ALA + MASU + SITOWISE
- L-ARKKITEHDIT OY, NOMAJI MAISEMA-ARKKITEHDIT OY, WSP FINLAND OY
- Sitowise Oy / Tiimi 2
- Mandaworks + WSP Finland

Kullekin kilpailuun osallistuneelle suunnittelu-ryhmälle maksetaan 30 000 euroa (alv 0 %) Suomen Arkkitehtiliiton kautta.

1.3 Arviointiryhmä

Kilpailuehdotusten arvioinnin suoritti arviointiryhmä, johon kuuluivat:

Puheenjohtaja:

Mikko Aho, Toimialajohtaja, Helsingin kaupunki

Muut Helsingin kaupungin edustajat:

Reetta Putkonen, dipl.ins., liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö
Marko Mäenpää, dipl. ins., liikenteenhallinta, yksikön päällikkö
Leena Silfverberg, dipl. ins., suunnittelu, yksikön päällikkö
Marja Piimies, arkkitehti, asemakaavapäällikkö
Janne Prokkola, arkkitehti, eteläinen alueyksikkö, yksikön päällikkö
Jussi Luomanen, maisema-arkkitehti, maisemasuunnittelupäällikkö
Jouni Heinänen, maisema-arkkitehti, tiimipäällikkö
Hannu Asikainen, insinööri YAMK, projektinjohtaja

Liittojen valitsemat jäsenet:

Matti Kiljunen, dipl. ins., RIL
Jussi Murole, arkkitehti, SAFA
Outi Palosaari, maisema-arkkitehti, MARK

Palkintolautakunnan sihteerinä toimii
Antti Pirhonen, arkkitehti, Planest Oy.

Arvostelussa kuultiin seuraavia asiantuntijoita:

Anna Pätynen, dipl. ins., liikenneinsinööri, liikennejärjestelmä
Niko Setälä, dipl. ins., projektipäällikkö, liikennejärjestelmä
Riikka Österlund, dipl. ins., liikenneinsinööri, suunnittelu
Anna Nervola, dipl. ins., liikenneinsinööri, liikenteenhallinta
Tiia Ettala, arkkitehti, asemakaavoitus, Keskusta
Perttu Pulkka, arkkitehti, asemakaavoitus, Keskusta
Pia Kilpinen, arkkitehti, asemakaavoitus, Länsisatama-Kalasatama
Anu Lamminpää, maisema-arkkitehti, alueellinen suunnittelu
Inka Lappalainen, maisema-arkkitehti, alueellinen suunnittelu
Valtteri Lankiniemi, insinööri, alueellinen suunnittelu
Mikko Tervola, insinööri, teknistaloudellinen suunnittelu

Kilpailun asiantuntijat ja sihteeri eivät osallistuneet päätöksentekoon.

Arviointiryhmä kokoontui arvioimaan ehdotuksia kaksi kertaa ja asiantuntijat sekä liittojen edustajat kolme kertaa.

1.4 Kilpailuohjelman hyväksyminen ja säännöt

Kilpailun järjestäjä, arviointiryhmä sekä Suomen Arkkitehtiliitto, Suomen maisema-arkkitehtiliitto ja Suomen Rakennusinsinöörien Liitto hyväksyivät kilpailuohjelman. Kilpailussa noudatettiin soveltuvilta osin liittojen kilpailusääntöjä.

1.5 Kilpailun aikataulu

Ilmoittautumisaika alkoi 3.4.
Ilmoittautumisvaiheen kysymykset esitettiin viimeistään 12.4.
Vastaukset ilmoittautumisvaiheen kysymyksiin annettiin 18.4.
Ilmoittautumisaika päättyi 8.5.

Kilpailu alkoi 20.5.
Kilpailuseminaari pidettiin 11.6. klo 12–14
Kilpailun kysymykset tuli esittää 16.6. klo 15.00 mennessä
Määräaikaan mennessä ei esitetty kysymyksiä
Seminaarissa sovitun toisen kysymyskierroksen kysymykset tuli jättää 9.8. klo 16.00 mennessä.
Kysymyksiä jätettiin neljä kappaletta ja niihin vastattiin 15.8.
Kilpailuehdotusten sisäänjättö oli 17.9.
Kilpailun tulos päätettiin arviointiryhmän kokouksessa 17.10.

1.6 Kilpailuseminaari

Junatien kilpailuseminaari järjestettiin 11.6. klo 12–14 kilpailualueella sijaitsevan Lääkäritalon tiloissa. Seminaariin osallistui 32 henkilöä.

1.7 Jatkotoimenpiteet kilpailun jälkeen

Arviointiryhmä teki suosituksen hankkeen jatkotoimenpiteistä kilpailutuloksen perusteella.

2 Kilpailutehtävä

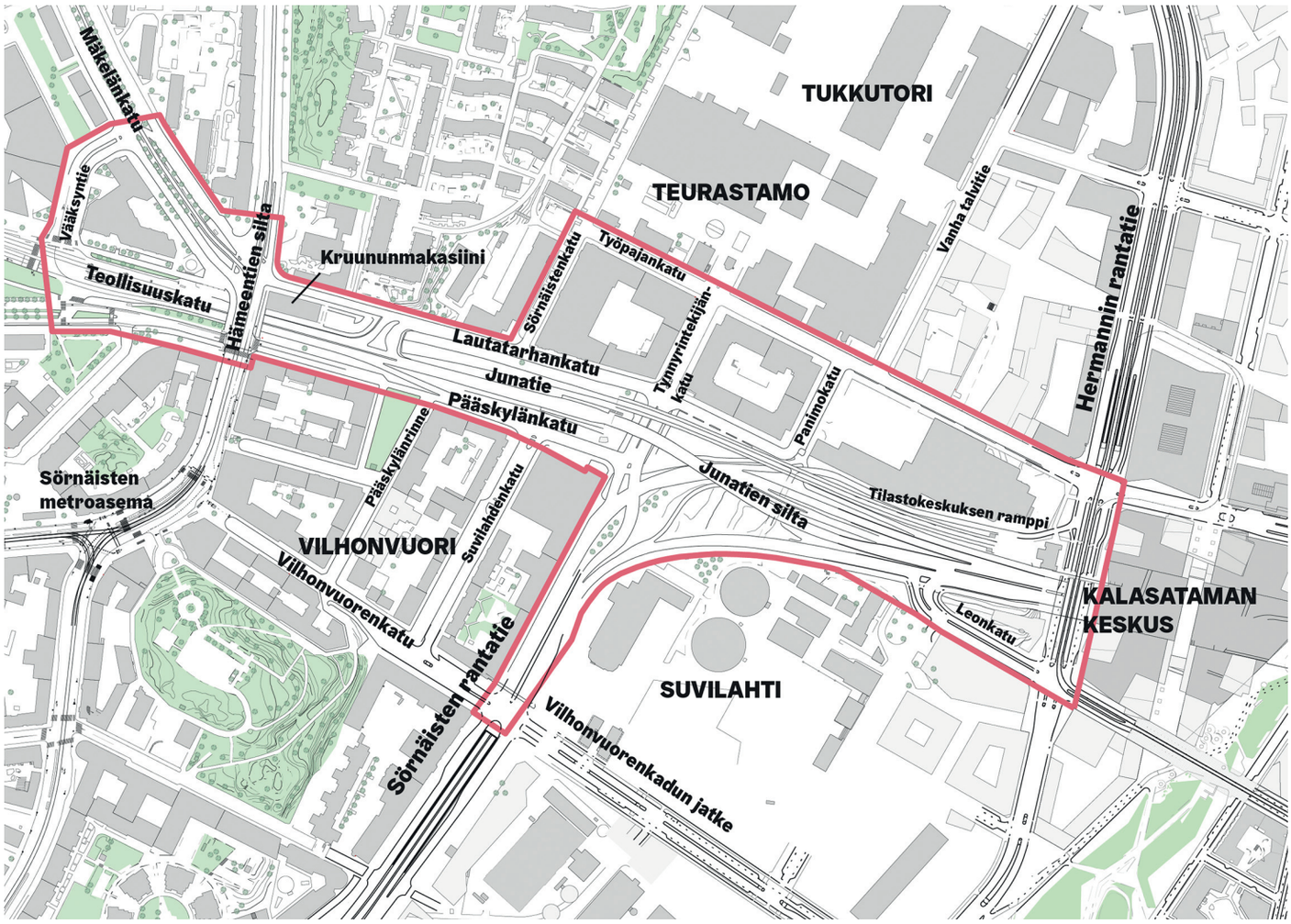
2.1 Kilpailualue

Junatie sijaitsee Helsingin koillisessa kantakaupungissa, ulottuen itä-länsisuuntaisena Kalasataman Kauppakeskus Redistä Vääksyntien liittymään. Se on osa kantakaupungin pohjoisosan autoliikenteen pääverkkoa, joka yhdistää Itäväylän alueen muihin pääkatuihin Teollisuuskatuun ja Sörnäisten rantatiehen sekä Hermannin rantatiehen.

Kilpailualue käsittää Junatien lähiympäristön koko pituudeltaan, ja lisäksi siihen sisältyy Sörnäisten rantatien ja Vilhonvuorenkadun liittymä, Sörnäistenkadun, Työpajankadun ja Hermannin rantatien rajaama korttelialue sekä Vääksyntie ja Mäkelänkadun Hämeentiehen liittyvä pää. Kilpailualue kattaa katuverkon, jolla voidaan osoittaa ratkaisujen liikenteellinen ja kaupunkirakenteellinen kokonaisuus.

Junatien alue on kantakaupungin yksi merkittävimpiä liikenteellisiä solmupisteitä, jossa Itäväylä, Sörnäisten rantatie, Teollisuuskatu ja Hermannin rantatie kohtaavat. Hämeentie kulkee Junatien yli kilpailualueen länsipäässä. Aikanaan kaupungin reunalle rakentunut liikenneympäristö sijaitsee nykyään keskellä Suomen tiiveimpiä ja urbaaneimpia kaupunkialueita.

Väylämäiset liikennejärjestelyt siltoineen ja ramppeineen tekevät ympäristöstä vaikeasti hahmotettavan ja epäurbaanin. Junatien alue erottaa nykyisellään ympäröivät kaupunkialueet toisistaan ja saa etäisyydet vaikuttamaan todellista pidemmiltä.



2.2 Kilpailun tavoitteet ja kilpailutehtävä

Junatien suunnittelukilpailulla haettiin ideoita kantakaupungin keskellä sijaitsevan väylämäisen ympäristön kehittämiseksi. Tarkoitus oli tutkia, kuinka ajojärjestelyjä selkeyttämällä sekä alueen jalankulun, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen yhteyksiä parantamalla saadaan luotua laadukasta kaupunkitilaa alueen katuverkon välityskykyä heikentämättä. Samalla haluttiin tutkia Junatien ympäristön täydennysrakentamispotentiaalia.

Tavoitteena oli löytää ratkaisu, jolla liittymäalue toimii parhaalla mahdollisella tavalla Sörnäistentunnelin toteuduttua, mutta joka on mahdollista toteuttaa oleellisilta osin jo ennen tunnelin rakentamista. Junatien nykyisen sillan sai ehdottaa korvattavaksi uudella sillalla tai muulla sillan korvaavalla ratkaisulla, mutta metrosillan tuli pysyä nykyisellään. Kaupunkirakenteen toimivuutta, selkeyttä ja orientoitavuutta tuli parantaa kaikilla tasoilla, ja täydennysrakentamista tuli tutkia kilpailualueella. Tarkastelualueella tuli näyttää ehdotuksen liittyminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen ja arvioida ehdotettujen ratkaisujen vaikutuksia.

Kaupunkiympäristölautakunnan hyväksymät kilpailuaineiston liitteenä annetut Teollisuuskadun akselin kaavarungon periaatteet oli otettava huomioon kilpailualueen suunnittelussa.

Ideakilpailulla haettiin innovatiivisia, ennakkoluulottomia ja toteutuskelpoisia pitkän aikavälin ratkaisuehdotuksia.

3 Kilpailun arvostelu

3.1 Kilpailuehdotukset

Kaikki viisi kilpailuun valittua työryhmää jättivät ehdotuksensa määräajassa. Jätetyt ehdotukset täyttivät kilpailuohjelman vaatimukset ja hyväksyttiin arvioitaviksi:

1. Ehdotus nimimerkki ”Crossroads”
2. Ehdotus nimimerkki ”Suvanto”
3. Ehdotus nimimerkki ”Suvikatu”
4. Ehdotus nimimerkki ”Rata/Raitti”
5. Ehdotus nimimerkki ”Junatien Ryijy”

3.2 Kilpailuehdotusten arvosteluperusteet

Arviointiryhmä painotti arvioinnissa seuraavia seikkoja:

Kokonaisratkaisu

- Liikenteellinen ja kaupunkirakenteellinen kokonaisratkaisu
- Ehdotusten arkkitehtoninen ja maisema-arkkitehtoninen laatu
- Korkeatasoisen toiminnallisen ja kaupunkitilallisen luonteen muodostuminen suhteessa ympäröivään kaupunkirakenteeseen

Liikenne

- Autoliikenteen pääkatuverkon selkeys, toimivuus ja välityskyky
- Kävely-yhteyksien sujuvuus ja esteettömyys sekä kävely-ympäristön laatu
- Pyöräliikenteen ratkaisujen toimivuus ja selkeys
- Joukkoliikenneratkaisujen toimivuus ja pysäkkien saavutettavuus
- Ratkaisun toimivuus ennen Sörnäistentunnelin toteutumista

Kaupunkiympäristö

- Kaupunkitilan ja julkisten alueiden identiteetti, käytettävyys, mittakaava, viihtyisyys ja tunnelma
- Katuverkon luonteen kehittäminen viher- ja virkistysverkostoa täydentävänä yhteytenä Kalasatama–Pasila-välillä

Toteutettavuus

- Ratkaisujen innovatiivisuus, kehitys- ja toteutuskelpoisuus sekä vaiheittaisuuden huomioon ottaminen

Kokonaisratkaisun toimivuutta pidettiin tärkeämpänä kuin yksityiskohtien virheettömyyttä.

3.3 Yleisarvostelu

Vaativaa liikenne-, maisema- ja kaupunkisuunnittelua yhdistäviä kilpailuja ei ole Suomessa juurikaan järjestetty. Insinöörikilpailut ovat tyypillisemmin suoraan toteutukseen tähtääviä taitorakenne- ym. kilpailuja, kun taas arkkitehtikilpailuissa painotus on tavallisesti kaupunki- tai rakennussuunnittelussa. Junatien suunnittelualueen osalta jo valmistelu-vaiheessa nähtiin tarve monialaiseen ongelman-ratkaisuun kohteessa, jossa autoliikenteen, kävelyn, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen solmukohta katkaisee kaupunkirakennetta, ja jossa halutaan tutkia täydennysrakentamismahdollisuuksia kehittämisen tarpeessa olevassa kaupunkimiljöössä. Prosessi on ollut kiinnostava eri ammattiryhmien välisen vuorovaikutuksen kannalta, niin kilpailun järjestäjätahojen, kuin oletettavasti myös osallistujien näkökulmasta.

Kilpailutehtävän toiminnalliset ja liikenteelliset vaatimukset ovat olleet lähtökohtina poikkeuksellisen haastavia. Yhtenäisen, kaikki osa-alueet kattavan kokonaisratkaisun tuottaminen on osoittautunut työlääksi. Toimivan, vaatimukset täyttävän liikenne-ratkaisun sovittamiseksi kilpailualueelle on kuitenkin löytynyt innovatiivisia ratkaisuja. Palkintolautakunta piti kilpailun tasoa hyvänä, mutta vaihtelevana.

Kilpailijat olivat paneutuneet tehtävään ja ehdotukset esittivät monipuolisesti erilaisia ideoita Junatien väyläympäristön kehittämiseksi. Kilpailun tulos vastasi järjestäjien odotuksia ja parhaat ehdotukset luovat kiinnostavan lähtökohdan jatkosuunnittelulle. Lisäksi lukuisia yksittäisiä asioita on kilpailutöissä ratkaistu piristävästi ja jatkotarkasteluajatuksia herättäen.

Väyläympäristöjen ja liikennealueiden uudelleentarkastelu, tiivistäminen ja tehostaminen ovat Helsingissä erittäin tärkeitä ja ajankohtaisia aiheita. Liikennealueet ovat nousseet kaupunkisuunnittelun keskiöön, koska ne mahdollistavat kestävään kehitykseen ja joukkoliikenteen hyödyntämiseen perustuvan rakentamisen ja erilaiset älykkäät palvelu- ja liikenneratkaisut. Totuttuja ratkaisuja tulisi kyseenalaistaa ja tarkastella tarvittaessa kriittisesti. Liikenneväylien aiheuttamat estevaikutukset hajottavat kaupunkirakennetta ja vähentävät alueellista liikkumista. Painotus tulisi olla katuympäristön viihtyisyydellä, unohtamatta toimivuutta ja liikenneturvallisuutta.

Junatien ympäristö on hyvä esimerkki siitä, kuinka liikenneratkaisuja kehittämällä voidaan luoda puitteet laadukkaan kaupunkiympäristön toteuttamiselle ja joukkoliikenteen palvelutason parantamiselle. Kilpailualue muodostaa kaupunkikuvallisesti merkittävän risteyksen ja portin saavuttaessa kantakaupunkiin niin idästä kuin koillisesta. Junatien ympäristön kehittäminen luo mahdollisuuden täydentää ja tiivistää keskeistä kantakaupunkia sekä nivoa ympäröiviä alueita yhteen korkealuokkaisen kaupunkiympäristön avulla. Kestävän kaupunkirakenteen kannalta kilpailualue sijaitsee optimaalisesti, mahdollistaen ympäristön laadun parantamisen hyödyntäen olemassa olevia palveluita ja joukkoliikenteen verkostoa.

Kokonaisratkaisu

Arvostelussaan palkintolautakunta kiinnitti erityistä huomiota liikenteellisten kehittämisideoiden ohella jalankulun yhteyksiin ja täydennysrakentamisen luontevaan sovittamiseen olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Lisäksi arvioitiin esitettyä kaupunkiympäristöä sekä kaupunkikuvallisen kokonaisratkaisun ja uutta identiteettiä luovien kaupunkitilojen muodostumista. Parhaissa ehdotuksissa vahva arkkitehtoninen kokonaisote syntyy ympäristöön sovitetun liikenneratkaisun, omaperäisen katuympäristön, vaihtelevan mittakaavan ja julkisten ulkotilojen muodostamasta kokonaisuudesta, jota paikan henkeen sovitetut rakennukset täydentävät. Tärkeänä pidettiin sitä, että Junatien kaupunkikuvallisesti merkittävät, paikan henkeä luovat elementit ja rakennukset, kuten Suvilahden voimalaitos, kaasukellot ja Kruununmakasiini oli huomioitu keskeisenä osana täydentyvää kaupunkirakennetta.

Ehdotukset vaihtelivat liikenteellisistä- ja kaupunkirakenteellisista kokonaisratkaisuista vaatimattomampiin, pieniin muutoksiin perustuviin yksittäisiin ideoihin. Parhaissa ehdotuksissa liikenteellinen ja kaupunkirakenteellinen kokonaissommitelma muodostavat harmonisen ja yhtenäisen kokonaisuuden.

Kilpailuehdotusten perusteella voidaan todeta, että Junatien nykyistä väylämäistä ympäristöä on mahdollista kehittää kaupunkimaisempaan suuntaan siten, että uusi rakentaminen ja katuympäristö muodostavat ympäristöä täydentävää omaperäistä ja kiinnostavaa kaupunkitilaa.

Liikenne

Kilpailuehdotusten liikenteelliset perusratkaisut poikkesivat selkeästi toisistaan. Esitetyt toimenpiteet Junatien väyläympäristön toiminnallisuuden, kaupunkiympäristön ja -rakenteen kehittämiseksi olivat monipuolisia. Osa ratkaisuista tukeutuu enemmän tai vähemmän nykytilanteeseen, kun taas toisissa on lähdetty hakemaan selkeästi uusia avauksia.

Kun on kyse suurista liikennemääristä ja tilaa on käytössä niukasti, tulee tehdä valintoja siitä, mitkä korostuvat pääsuuntina. Liikenneverkon jäsentelystä tulee huolehtia. Pääkatuverkon ja paikallisverkon suhde toisiinsa tulee hahmottua selkeästi ja samalla on tärkeää huolehtia pääkatujen välityskyvystä ruuhka-aikoina.

Katuverkon ja liikennejärjestelyiden osalta ehdotukset poikkeavat toisistaan selvästi. Tuomariston keskustelussa sekä asiantuntija-arviossa todettiin, että kaikissa ehdotuksissa on liikenneteknisesti kehittämiskelpoisia ideoita, vaikkakin jokaisessa todettiin olevan myös lisäselvittämistä ja -suunnittelua vaativia asioita.

Yhteydet kaupunginosien välillä on ratkaistu vaihtelevasti. Ehdotuksissa ”Crossroads” ja ”Junatien Ryijy” on esitetty uudenlainen, kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti kiinnostava yhteys Suvilahdesta pohjoiseen Tukkutorille, loput kolme ehdotusta varioivat voimassa olevan asemakaavan mukaista Festarikujaa.

Lautatarhankadun ja Pääskylänkadun rooli rinnakkaiskatuina on tuottanut erilaisia ratkaisuja. Useassa ehdotuksessa on esitetty jommankumman muuttamista autoliikenteeltä rauhoitetuksi alueeksi. Näistä Lautatarhankadulle, Junatien ”aurinkoiselle” puolelle sijoitetut kävelykatu-, aukio- ja puisto-ehdotukset osoittautuivat onnistuneemmiksi, kun taas Pääskylänkadun puoli sopii oleskelun sijaan paremmin parannettavaksi kulkuyhteydeksi Teollisuuskadun suunnasta Suvilahteen ja sitä kautta Kalasatamaan. Liittyminen Pääskylänrinteen ja Hermannin ympäristöön on useissa suunnitelmissa jäänyt vähemmälle huomiolle.

Joukkoliikenteen kehittämisen osalta suunnittelualuetta voi pitää erittäin vaativana. Vain yhdessä ehdotuksessa oli esitetty, miten Teollisuuskadulta Itäväylälle kulkeva runkobussilinja voitaisiin muuttaa pikaraitiotieksi. Ehdotuksissa Crossroads ja Rata/Raitti oli esitetty raitiotien reitti Teollisuuskadulta Kalasataman katuverkkoon, mutta jatkoa Itäväylän suuntaan ei ole ratkaistu. Ehdotus Suvanto mainitsee mahdollistavansa pikaraitiotien, muttei esitä miten, ja ehdotuksessa Suvikatu pikaraitiotie on jätetty kokonaan esittämättä.

Kävely- ja pyöräliikenneverkkoa on kaikissa töissä pyritty tarkastelemaan, mutta erot ratkaisujen kattavuudessa sekä yksityiskohdissa kertovat joissain tapauksissa viimeistelyn puutteesta. Parhaimmillaan töissä on osoitettu, että alueen järjestelyissä voidaan huomattavasti parantaa kävely- ja pyöräliikenneverkon yhdistävyyttä, turvallisuutta ja viihtyisyyttä. Lisäksi on esitetty kiinnostavia ratkaisuja joukkoliikenteen pysäkeille johtavien yhteyksien kehittämisessä.

Kaupunkiympäristö

Teollisuuskadun akselin kaavarungon periaatteissa todetaan, että tulevaisuudessa alue yhdistää ympäröiviä kaupunginosia, ja sen puistot ja aukiot toimivat kokoavina paikkoina. Teollisuuskadun akselista pyritään muodostamaan kaupunkirakenteellisesti tunnistettava ja luonteva vyöhyke kaupungin eri osien välille.

Junatien kilpailualueen kohdalla kaupunkiympäristön kehittäminen viestii myös siitä, että alueella on seudullista merkitystä liikenteellisesti tärkeänä solmukohtana ja kantakaupungin porttina, sekä paikallista merkitystä alueen asukkaiden, työntekijöiden ja palveluiden käyttäjien jokapäiväisenä ympäristönä.

Ehdotukset ovat täydennysrakentamisen suhteen hyvin erityyppisiä. Pääosin ehdotettu uusi rakentaminen jää melko vähäiseksi. Missään ehdotuksessa ei esitetä mullistavia täydennysrakentamisen innovaatioita. Vaihtelua on syntynyt rakennusten mittakaavassa ja liittymisessä ympäristöön sekä katutilan rajaamisessa, joiden osalta ehdotukset poikkeavat toisistaan selvästi.

Suuret ja korkeat tai liian vaatimattomat rakennusmassat todettiin ympäristöön sovittamisen kannalta vaikeiksi ja irrallisiksi. Mittakaavallisesti kohtuullisista kortteleista ja rakennusryhmistä koostuvat ehdotukset soveltuvat luontevammin ympäröivään kaupunkirakenteeseen ja ympäristöönsä. Korkea rakentaminen, sekä muusta korttelirakenteesta irrallinen, mm. Junatien varteen esitetty rakentaminen saa kaupunkikuvallisesti liian voimakkaan roolin, joka korostaa väylämäisyyttä. Uuden rakentamisen tulisi tukea kaupunkikuvallisesti edustavaa saapumista kantakaupunkiin.

Suhde säilytettäviin ja ympäröiviin rakennuksiin on onnistunut parhaiten mittakaavallisesti vaihtelevilla rakennusmassoilla. Ehdotusten kaupunkirakenteellinen tilanmuodostus vaihteli merkittävästi. Uusien kortteleiden ja rakennusten liittyminen lähiympäristöön, etenkin Suvilahden suuntaan, on huomioitu pääosin hyvin. Suvilahden RKY-alueen tunnusomaiset piirteet, kuten Kattilahallin etelänpuoleinen pääjulkisivu piippuineen sekä kaasukellojen pyöreät hahmot muodostavat tunnistettavan kaupungin portin, joka ei saa jäädä uudisrakentamiselle alisteiseksi. Parhaissa ehdotuksissa syntyy kilpailun tavoitteiden mukaista omaleimaista kaupunginosia yhdistävää kaupunkitilaa.

Kilpailu osoittaa, että Junatien ympäristöön voidaan muodostaa kiinnostavaa ja elävää kaupunkitilaa. Parhaat ehdotukset tarjoavat mahdollisuuden uusien arkkitehtonisesti omaleimaisten ja ympäristöön sovitettujen rakennusten toteuttamiseen. Useimmissa ehdotuksissa alueelle esitetty arkkitehtuuri vaikuttaa luontevalta ja paikan henkeen sopivalta. Rakennusten korkeuksissa on mahdollista sallia vapaampaa mittakaavallista vaihtelua. Onnistuneita ovat ratkaisut, joissa on huomioitu ympäristön mittakaava ja olemassa olevat maamerkit.

Tiiviin rakentamisen vastapainona rakentamattomilla alueilla on suuri merkitys kaupunkiympäristön viihtyisyydelle. Julkisten tilojen rooli korostuu, ja

jalankulun ja pyöräliikenteen ratkaisuilla sekä uusilla oleskelu-, virkistys-, ja viheralueilla voidaan parantaa tiivistyvän kaupunkirakenteen viihtyisyyttä ja toimivuutta. Parhaissa ehdotuksissa maisemarakenne ja ympäristö on otettu inspiraationlähteeksi, joka on tehnyt kokonaisratkaisuista kiinnostavia ja omaleimaisia. Ehdotuksissa ”Crossroads” ja ”Rata/Raitti” siltoja on mietitty liikenteellisen funktionsa lisäksi kaupunkikuvallisina elementteinä, jotka parhaimmillaan voivat rikastaa kaupunkiympäristöä.

Suvilahden lisäksi muillakin ympäristön säilytettävillä rakennuksilla on keskeinen merkitys alueen identiteetin luomisessa, ja näiden rakennusten rooli kaupunkirakennetta elävöittävänä tekijänä on huomioitu melko hyvin. Kruununmakasiiniin on esitetty vaihtelevasti liike- ja liikennetiloja sekä suurempaakin lisärakentamista. Parhaissa ehdotuksissa vanhat rakennukset muodostavat kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti tärkeän, aktiivisen osan uutta kaupunkirakennetta.

Parhaiten Junatien ja Suvilahden ympäristön täydentäminen on onnistunut ehdotuksissa ”Crossroads” ja ”Junatien Ryijy”, joissa molemmissa syntyy uutta kiinnostavaa kaupunkitilaa ja toimintaa.

Kaupunkilaisten palaute

Kilpailuehdotukset olivat esillä ja kommentoitavina kaupungin Kerro kantasi -palvelussa kolmen viikon ajan, 24.9.– 15.10. Kommentteja kertyi yhteensä 202 kpl, ja ne jakautuivat melko tasaisesti ehdotusten välillä. Eniten kommentteja keräsivät ehdotukset Suvikatu ja Junatien Ryijy.

Kommenteissa kiinnitettiin huomiota erityisesti eri liikennemuotojen ja jalankulun sujuvuuteen sekä täydennysrakentamisen laajuuteen ja luonteeseen. Erityisesti täydennysrakentamisen osalta esiintyi hyvinkin vastakkaisia näkemyksiä. Ehdotusten liikennejärjestelyjä oli tutkittu ja kommentoitu hyvinkin huolellisesti.

Kyselyn tulokset annettiin tuomaristolle tiedoksi. Kaikki kommentit ovat luettavissa verkossa, osoitteessa kerrokantasi.hel.fi/junatie.

Toteutettavuus

Ideakilpailun luonteen mukaisesti arvioinnin pääpaino on kohdistettu liikenteelliseen ja kaupunkitilalliseen kokonaisuuteen sekä vaativan ympäristön huomioivien ratkaisujen kehittämiskelpoisuuteen. Ideoiden toteuttamisen tulee olla perusratkaisun puitteissa ratkaistavissa jatkosuunnittelun yhteydessä.

3.4 Ehdotuskohtaiset arvostelut

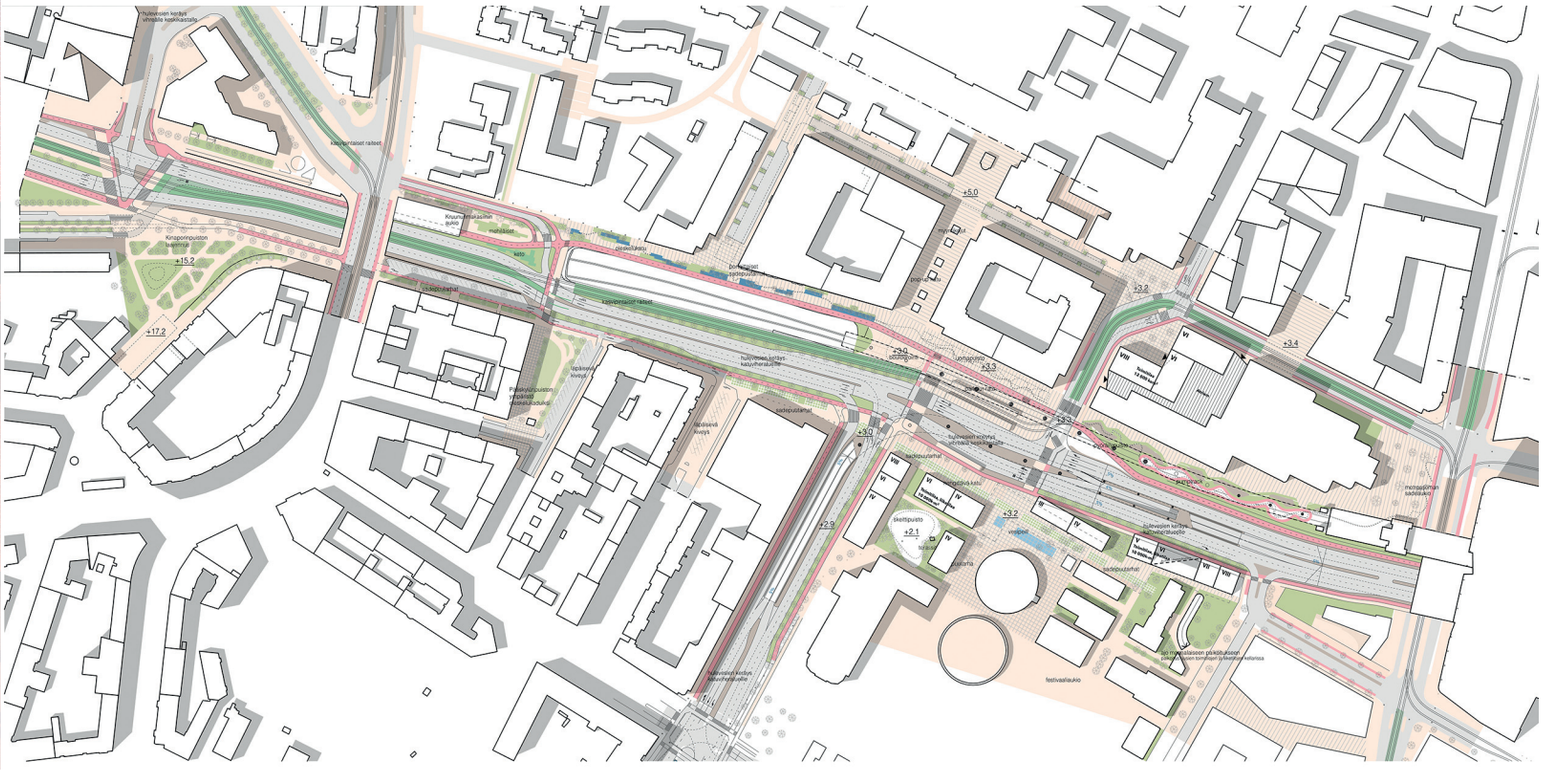
1. Ehdotus nimimerkki ”Crossroads”

Ehdotuksessa on kilpailun hengen mukaisesti mietitty Junatien liittymäalueen lähtökohtia ”puhtaalta pöydältä”. Nykyinen Junatien silta ehdotetaan korvattavaksi Itäväylän ja Sörnäisten rantatien välisellä ajoneuvoliikenteen sillalla. Innovatiivinen lähtökohta on tuottanut vahvan ja luontevan kokonaisratkaisun, joka muodostaa elävää ja maantasoon tukeutuvaa kaupunkiympäristöä. Suvilahden reuna uusine kortteleineen on korkeatasoisesti ratkaistu ja esitetty. Tekijöiden itselleen asettamat neljä kehitystavoitetta toteutuvat työssä. Ehdotus on laadittu huolellisesti, analyyttisesti ja eläytyen, ja esitystapa on selkeä ja tutkittu.

Liikenne

Kokonaisratkaisu

Kun ajoneuvoliikenne idän ja etelän välillä kulkee uudella sillalla, voidaan muut liikenneyhteydet ratkaista maantasossa. Nykyisiä ajoyhteyksiä ja rakenteita on priorisoitu ja muutettu siten, että on pystytty sovittamaan yhteen autoliikenteen sujuvuus, jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden yhteystarpeet sekä joukkoliikenteen reitit.


Pohjoisväylän kerros
Hämeentie kaksikerroksella
Kaupunkiraitiotie raiteet
Kinaporinpuiston
+15,2
+17,2
Kinaporinpuisto
Kinaporinpuiston
+5,0
+3,8
+3,4
+3,3
+3,2
+3,0
+2,9
+2,1
Sähkö
Sähkö
Sähkö

Autoliikenne

Ehdotus on rohkeasti ideoitu. Vaihtoehtoisten liikennejärjestelyjen vaikutuksia autoliikenteen välityskykyyn on selvitetty ja esitetty ratkaisu on hyvin perusteltu. Ratkaisun toimivuus tulee kuitenkin vielä varmistaa lähtötietoina annettuihin liikennemääriin perustuen/HAS.

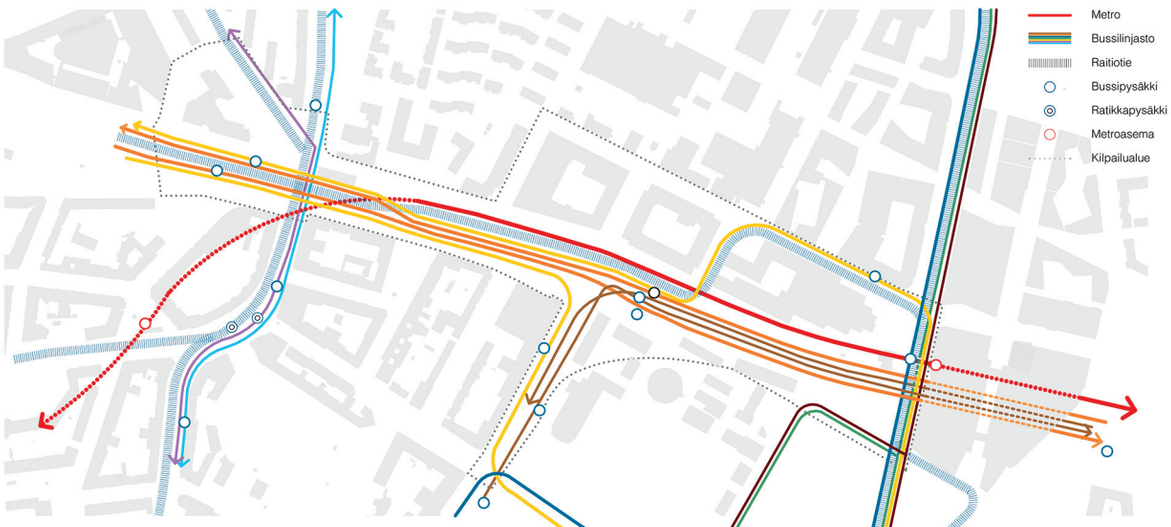
Autoliikenteen reiteistä tulee nykyistä selkeämpiä, joskaan kaikki ajosuunnat risteyksissä eivät ole mahdollisia. Ajo Kalasataman alueelle ja Rediin Itäväylän suunnasta lyhenee ja on mahdollista myös Teollisuuskadun suunnasta. Redin pysäköinnistä ei kuitenkaan ole suoraa yhteyttä keskustan suuntaan.

Ilman Sörnäistentunnelia lähikaduille saattaa syntyä ruuhkaa, koska pohjois-eteläsuuntainen autoliikenne siirtyy kokonaisuudessaan Hermannin rantatielle, Koksikadulle ja Vilhonvuorenkadulle. Järjestelyjen toteuttaminen ilman Sörnäistentunnelia vaativat lisäselvitystä/HAS. Tunnelin toteuttaminen sillan rakentamisen jälkeen vaikeutuu, ellei sen tarpeita huomioida jo sillan rakenteissa.

Tietyissä ehdotuksen yksityiskohdissa on syytä vielä tarkentaa autoliikenteen toimivuustarkasteluja.

Kävely-ympäristö

Tasoratkaisu mahdollistaa viihtyisän, houkuttelevan ja esteettömän kävely-ympäristön. Suojateiden ansiosta Suvilahden alue kytkeytyy hyvin Junatien pohjoispuoliseen alueeseen ja Teurastamoon.



Joukkoliikenteen yhteydet ja pysäkit 1:5 000

Autoliikenteen yhteydet ja ajoneuvomäärät 1:5 000

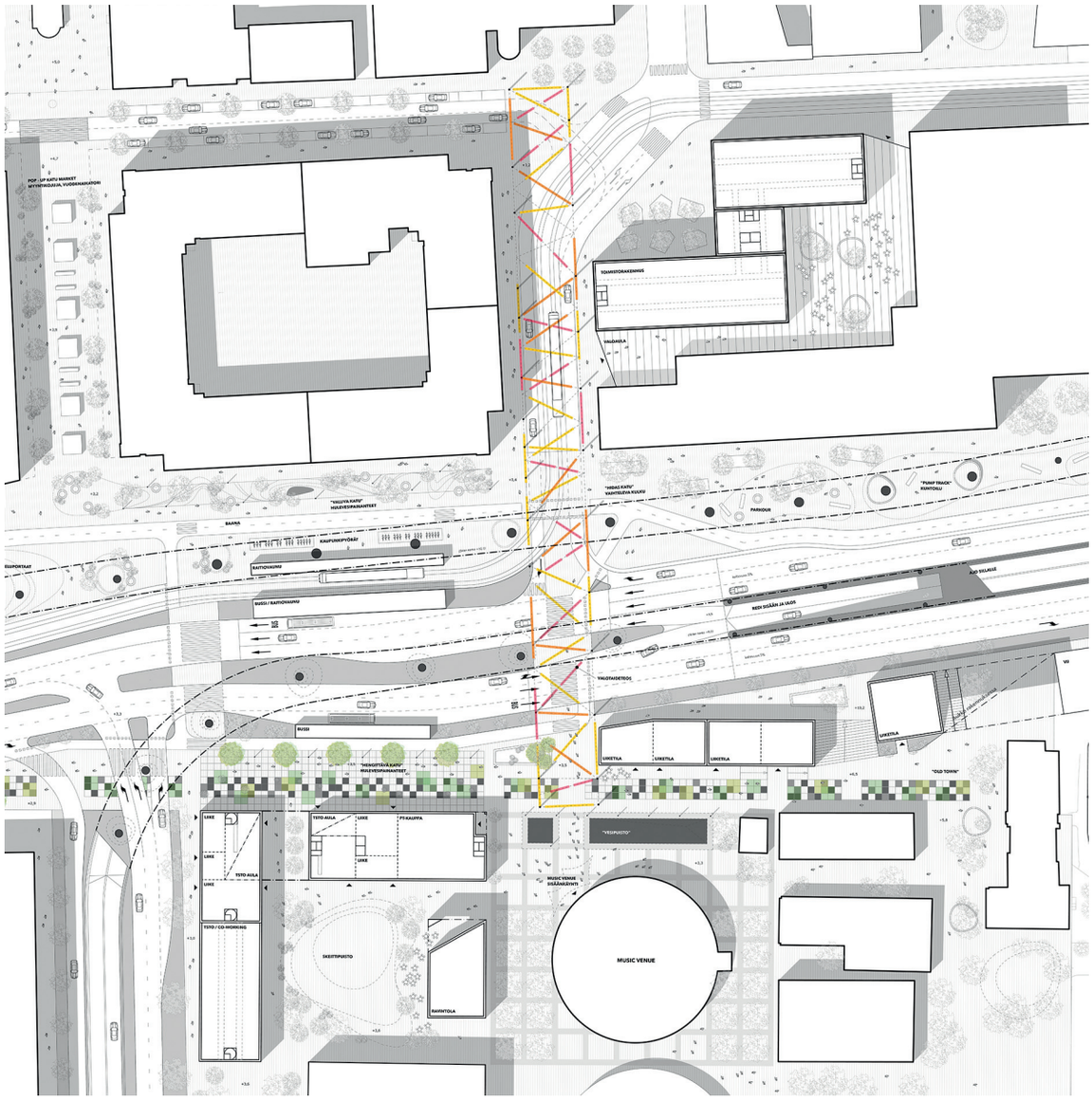
Pyöräliikenteen ratkaisut

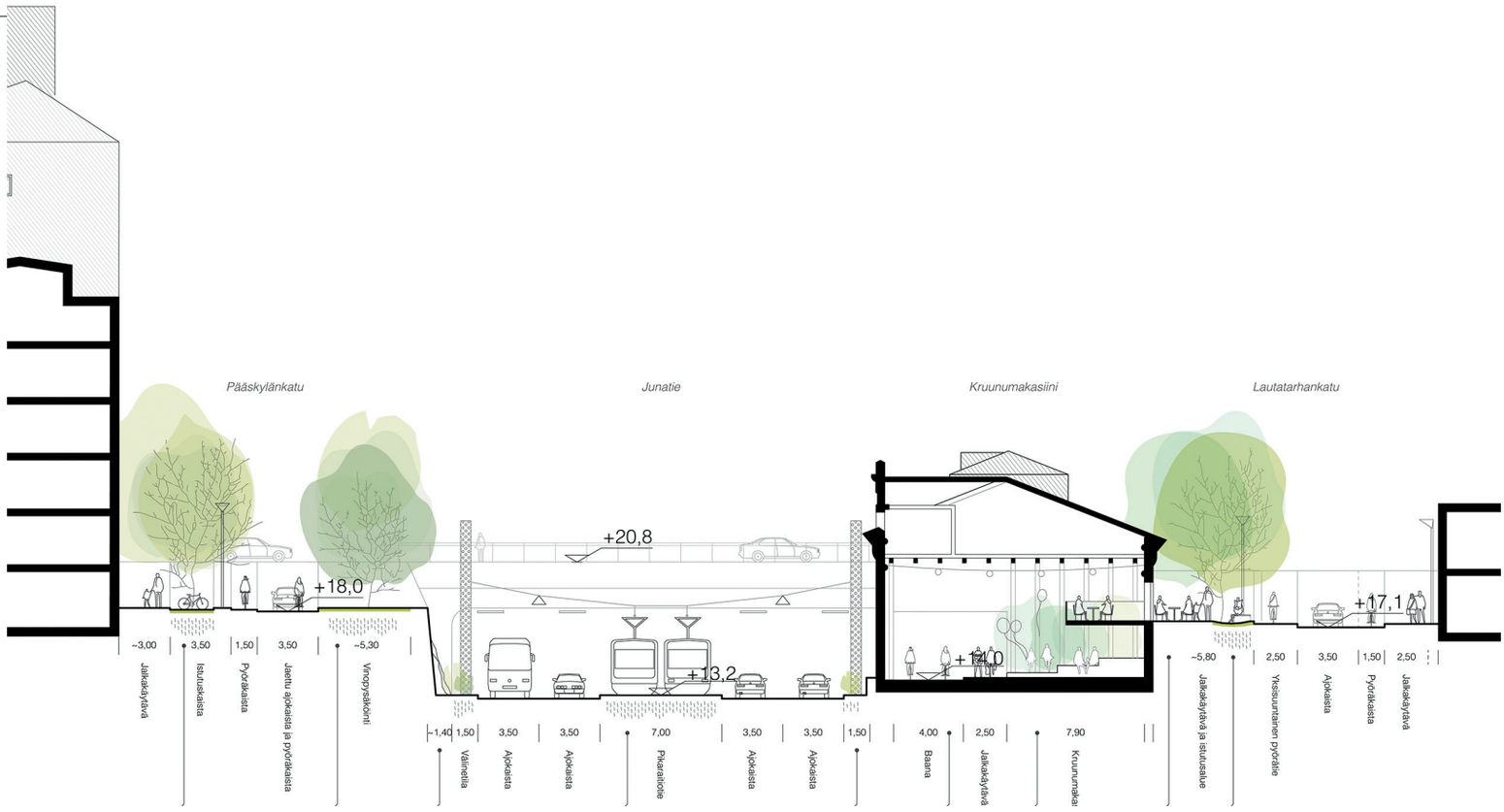
Kokonaisuudessaan pyöräliikenne on huomioitu kilpailutyössä hyvin ja integroitu osaksi urbaania kaupunkiympäristöä. Pyöräliikenteen verkko on selkeä, reitit ovat suoria ja ne on eroteltu sekä autoliikenteestä että jalankulusta. Ehdotuksen ansiokkaita yksityiskohtia ovat Kruununmakasiinin hyödyntäminen baanan osana sekä kaupunkipyöräaseman paikka raitiovaunupysäkin ja baanan välissä. Esitetty baanayhteys Kruununmakasiinin läpi edellyttäisi tosin Hämeentien sillan leventämistä tai uusimista.

Joukkoliikenne

Runkobussilinjan on esitetty kulkevan ajokaistoja pitkin ja rinnakkainen raitiotie kulkee kadun keskellä Lautatarhankadun puoliväliin, jonka jälkeen se on johdettu Junatien pohjoisreunaan. Bussi- ja raitiotiepysäkit liittymäalueella palvelevat hyvin matkustajien jalankulkuyhteyksiä ja ovat myös Kalasatamaan päättyvien bussireittien käytettävissä. Runkobussilinjan sujuvuutta edistää 2+2 -kaistainen Junatie. Itäväylältä Sörnäisten rantatielle keskustan suuntaan kulkevien bussien pysäkki jää kauas em. pysäkeistä, koska ne joutuvat käyttämään siltaramppia. Itäväylän suuntaan reitti toimii myös tasoliittymän kautta. Joukkoliikennekaaviossa on esitetty selkeästi, miten yhteyksien on tarkoitettu kulkevan.

Raitiotien johtaminen Teollisuuskadulta Junatien kautta Kalasataman katuverkkoon Panimokadun liittymään vaikuttaa toimivalta, mutta linjastosuunnittelun näkökulmasta sellaista ei ole pidetty tarpeellisena. Esitetty raitiolinjan reitti ei vastaa




Pääskylänkatu
Junatie
Kruunumakasiini
Lautatarhankatu
+20,8
+18,0
+13,2
+14,0
+17,1
~3,00
3,50
1,50
3,50
~5,30
Jalkakäytävä
Istutuskaista
Pyöräkaista
Jaettu ajokaista ja pyöräkaista
Vinopysäköinti
~1,40
1,50
3,50
3,50
7,00
3,50
3,50
1,50
4,00
2,50
7,90
Välinetila
Ajokaista
Ajokaista
Pikaraitiotie
Ajokaista
Ajokaista
Baana
Jalkakäytävä
Kruunumaka
~5,80
2,50
3,50
1,50
2,50
Jalkakäytävä ja istutusalue
Yksisuuntainen pyörätie
Ajokaista
Pyöräkaista
Jalkakäytävä

Kauppa
Kauppa
Myymälä
Liike

poikittaista runkobussiliikennettä (linjat 500/510) eikä siten myöskään mahdollista sen myöhempää korvaamista pikaraitiotiellä kilpailuohjelman mukaisesti. Lähtökohtana ollut tavoite Teollisuuskadulta Itäväylälle kulkevasta runkolinjan reitistä, joka olisi mahdollista muuttaa pikaraitiotieksi, on jäänyt kilpailuehdotuksessa huomiotta. Jotta tämän yleiskaavan mukaisen runkolinjan toteuttaminen säilyy mahdollisena, olisi Crossroads-suunnitelmaa tältä osin muutettava.

Kaupunkiympäristö

Liittyminen ympäristöön

Ehdotuksessa on onnistuttu parhaiten ympäröivien alueiden yhdistämisessä. Sörnäinen ja Hermanni yhdistyvät sekä toiminnallisesti että visuaalisesti. Erityisesti Suvilahti ja Teurastamo linkittyvät toisiinsa hienosti, ja niiden välille muodostuu kulttuuri- ja tapahtuma-alueiden toimintoja tukevaa kaupunkitilaa. Ehdotuksessa myös Teollisuuskadun alue yhdistyy luontevasti Kalasatamaan sekä Junatien pohjois- että eteläpuolitse. Crossroadissa on ehdotuksista kokonaisvaltaisimmalla tavalla käsitelty Aleksis Kiven kadun itäpäätä ja Kinaporinpuistoa, ja voi hyvin ajatella Keskuspuistosta asti tulevan virkistysyhteyden vievän Dallapén- ja Kalasatamanpuiston kautta Mustikkamaalle asti. Kovasti kaivattu yhteys Vilhonvuoren ja Hermannin välillä on viety konstailemattomasti tasossa Kruununmakasiinin itäpuolitse.

Kaupunkitila, julkiset alueet ja virkistys

Huolellinen suunnittelu ja hyvä suunnittelutaito välittyvät ehdotuksesta. Maisema-arkkitehtuurin keinoin on onnistuttu luomaan uusia miellyttäviä kävely-ympäristöjä. Junatien aurinkoinen pohjoispuoli on onnistuneesti otettu osaksi alueen julkisten ulkotilojen verkostoa ja eteläpuolelle on saatu luotua viheryhteys Kinaporin puistosta itään. Suvilahden alueen rajaaminen rakennuksilla Junatiestä on ollut hyvä oivallus, jolla on saatu toteutettua sadepuutarhojen lineaarinen uusi aukiomainen puistovyöhyke. Festarikujan näkymä kohti Suvilahtea on kutsuva, tosin osin ehkä siksikin, että autot on siivottu pois kuvasta?

Hulevesiratkaisut suunniteltu huolella, ja esitetty selostuksessa, kaavioissa, sekä myös leikkauksissa ja asemapiirustuksessa. Hulevesien käsittely näkyy kaupunkikuvassa ja luo uutta omaleimaista identiteettiä alueelle. Ehdotus on kokonaisuudessaan perusteellisesti suunniteltu, mutta maisema-arkkitehtuurin yhtenäistä linjaa, tyyliä ja identiteettiä jää vielä kaipaamaan.

Kaupunkikuva ja arkkitehtoniset ratkaisut

Ehdotus luo taitavasti mitoitetun ja sijoitetun täydennysrakentamisen avulla Suvilahden pohjoispuolelle uutta kaupunkitilaa, joka samalla täydentää ja tukee Suvilahden kokonaisuutta luontevasti. Kaupunkirakenteen mittakaava on sympaattinen ja ympäristöön sopiva, ja uudet kaupunkitilat asettuvat hyvin Kinaporinpuistosta Pääskylänkatua pitkin tulevan akselin osaksi. Tynnyrintekijänkadun torikatu muodostaa Teurastamon portin kanssa hienon kokonaisuuden, joka tuo Teurastamon aluetta lähemmäs Junatietä ja suurempia liikennevirtoja. Kruunumakasiinin muuttaminen kylmäksi ulkotilaksi ja baanan tuominen sen läpi on innovatiivinen ja monia mahdollisuuksia avaava lähestymistapa, joka kaipaa kuitenkin jatkoselvityksiä.

Toteutettavuus

Sörnäisten tunnelin huomioiminen ja vaiheistus

Kilpailuehdotuksen esittämä uusi siltayhteys Sörnäisten rantatieltä Itäväylälle ei ole suoraan toteutettavissa asemakaavan mukaisen tunneliyhteyden kanssa. Tunnelin ja esitetyn uuden siltayhteyden rakenteet vaatisivat yhteensovittamista jatkosuunnittelussa. Uusi siltayhteys vaatii yhteensovittamista myös Redin pysäköintiin/HAS johtavan luiskan osalta. Kilpailuehdotuksen mukainen ratkaisu mahdollistaa metroliikenteen jatkuvuuden. Panimokadun ja Työpajankadun risteyksessä sijaitsevan tontin kulman viistäminen vaatisi neuvotteluja tontin omistajan kanssa, mutta ratkaisu ei ole ehdotuksen kannalta avainasemassa.

Innovatiivisuus ja kehityskelpoisuus

Ehdotus on samaan aikaan sekä innovatiivinen että realistinen. Esitetty toimitila- ja liikerakentaminen on tasapainoista, ja kortteleille voisi arvella löytyvän helposti toteuttajia. Toteutuksen ja kaupunkikuvan kannalta ehdotuksen siltaratkaisu vaatisi lisätarkastelua (esim. kaupunkikuva Sörnäisten rantatien suunnalta ja tekninen toteutus ennen Sörnäistentunnelin rakentamista). Myös ratkaisun toimivuus lähtötietoina annetuilla liikennemäärillä tulisi varmistaa. Kilpailuehdotuksen selostuksessa todetaan, että ehdotetut ratkaisut ”*nostavat Kalasataman keskusta-alueen elinvoimaisuutta*”. Tästä voitaneen olla yhtä mieltä.

2. Ehdotus nimimerkki ”Suvanto”

Ehdotuksen selostuksessa todetaan, että ”Suvanto” tarjoaa kaukana tulevaisuudessa tapahtuvien suurten muutosten sijaan nopeita ja muuntojoustavia, kohtuullisin kustannuksin toteutettavia ratkaisuja. Toisin sanoen ehdotukseen on koottu kaupungin nykyiset asemakaavat ja suunnitelmat, ja kokonaisuutta on täydennetty pienimuotoisilla, sinänsä kiinnostavilla kehitysideoilla, joita erilliset vinjettikuvat toimivasti havainnollistavat. Suurempi kokonaisidea jää ehdotuksesta kuitenkin puuttumaan.

Liikenne

Kokonaisratkaisu

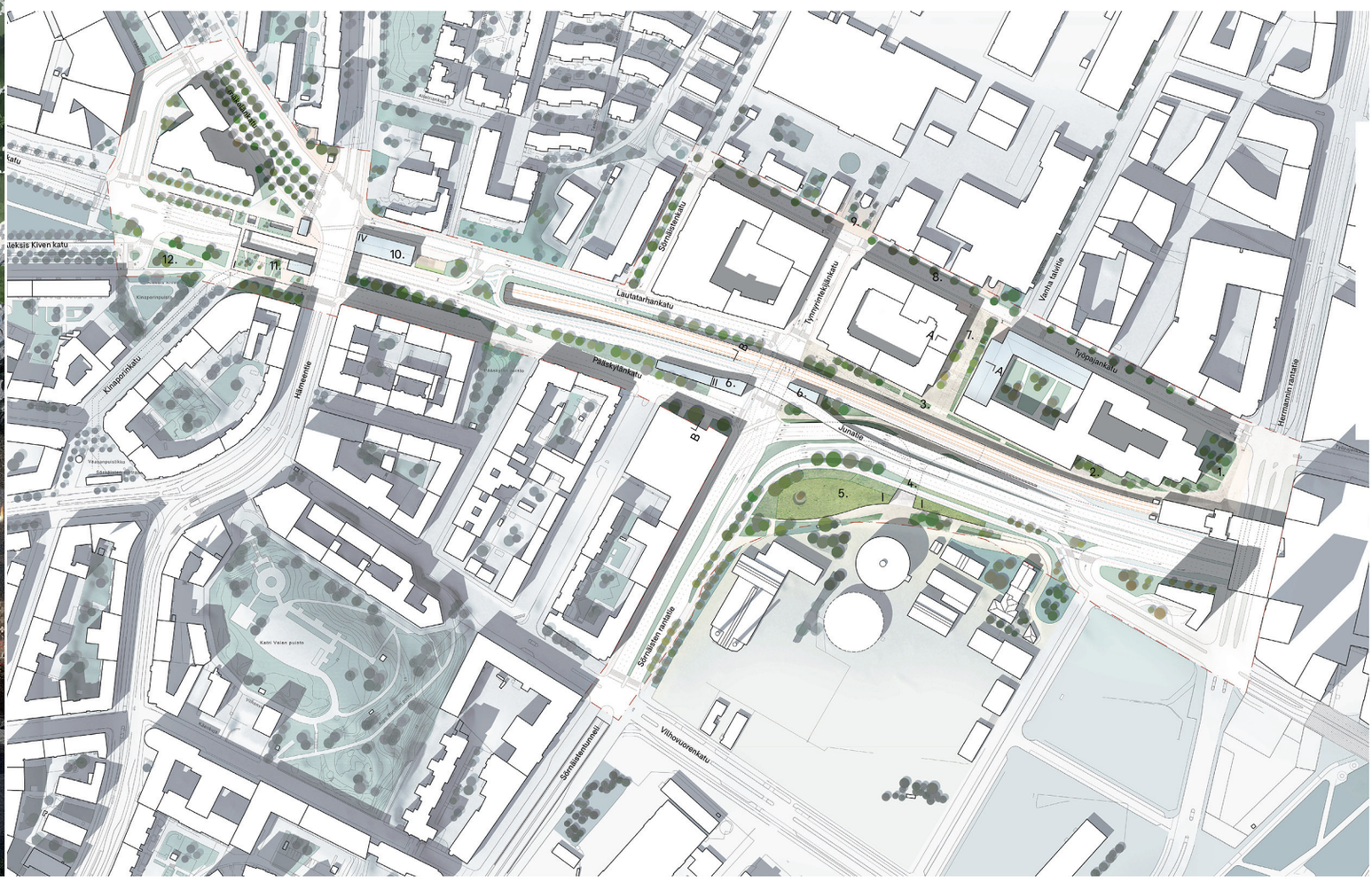
Liikennejärjestelyt pohjautuvat muutamaa yksityiskohtaa lukuun ottamatta kaupungin tekemiin suunnitelmiin Sörnäistentunneliin liittyen. Tyypiltään kyseessä on siis 0+ ratkaisu, eikä merkittäviä muutoksia esitetä nykytilanteeseen. Lähtökohtana on kohtuullisuus. Tältä osin heräsi kysymyksiä, onko kilpailun tehtävänanto ymmärretty oikein.

Autoliikenne

Autoliikenteen osalta Aleksis Kiven katu esitetään katkaistavaksi ja Lautatarhankatu Tynnyrintekijänkadun itäpuolella yksisuuntaistetaan itään. Vilhonvuorenkadun jatke rakennetaan. Ehdotus ei heikennä autoliikenteen välityskykyä ja orientoituvuus paranee hieman nykyisestä.

Kävely-ympäristö

Jalankulun ympäristössä parannuksia ovat Festarikujan alikulku ja Panimokadun puistikko.


Aleksis Kiven katu
Kinaporinkatu
Hämeentie
Lautatarhankatu
Päästäisylänkatu
Sörnäisten rantatie
Junatie
Viilhovuorenkatu
Sörnäisten tunneli
Tyynyvuorenkajankatu
Varsa-tuntie
Työpaikankatu
Hermannin rantatie
Kalmi Vaian puisto
Kinaporinpuisto
Vaiksperuskirkko
Kaisaniemi
Kaisaniemi park
Kaisaniemi park
Kaisaniemi park

Pyöräliikenteen ratkaisut

Pyöräliikenteen ratkaisu on periaatteessa kehittämiskelpoinen, mutta ratkaisut vaativat laajempaa tarkastelua. Helsingissä tavoitellaan pyöräliikenteen asemointia osaksi ajoneuvoliikennettä, mutta tässä on menty toiseen suuntaan. Verkon kattavuus on kuitenkin kilpailutöiden parhaimmistoa.

Joukkoliikenne

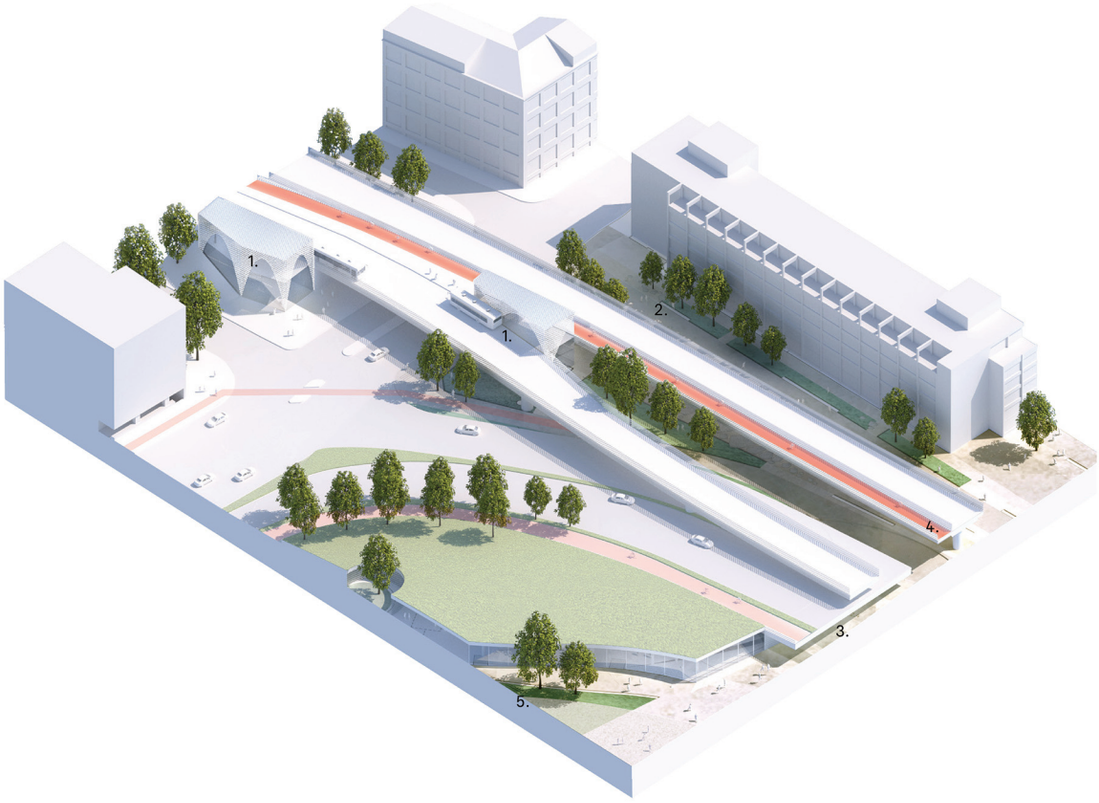
Joukkoliikenne perustuu nykytilanteeseen, jota on kehitetty korkealaatuisilla joukkoliikennepysäkeillä Hämeentien sillan ja Tynnyrintekijänkadun kohdalla, sekä nykyistä paremmilla kävely-yhteyksillä (sisätila, tasonvaihdot, yhteys Sörnäisten metroasemalle).

Selostuksessa on kerrottu, että liikennejärjestelmään tehdyt muutokset mahdollistavat tulevaisuudessa pikaraitiotien toteuttamisen, mutta työssä ei ole esitetty, miten pikaraitiotie olisi mahdollinen.

Kaupunkiympäristö

Liittyminen ympäristöön

Alueen akuuteimpien yhteystarpeiden osalta ehdotus ei tarjoa juurikaan uutta. Suvilahden saavutettavuutta parantaa vain jo asemakaavassa oleva Festarikuja, mutta Teollisuuskatu – Pääskylänkatu – Suvilahti – Kalasatama -yhteys jää edelleen toteutumatta. Myöskään Vilhonvuoren ja Hermannin välille ei muodostu tarvittavaa jalankulun ja pyöräilyn yhteyttä. Suvilahden ja Teurastamon yhteys perustuu uudelleen muotoiltuun Festarikujaan ja kävelykaduksi muutettavaan Panimokatuun. Metrosillan alle esitetyt liiketilat voisivat liittää Redin ympäristön tiiviimmin Suvilahden ja Teurastamon suuntaan. Hämeentien sillan länsipuolelle esitetty joukkoliikenneasema on kiinnostava ja sitä voisi tutkia tarkemmin. Esitetty tunneliyhteys Sörnäisten metroasemalta Hämeentien vaihtoasemalle muodostuu tosin melko pitkäksi.



Kaupunkitila, julkiset alueet ja virkistys

Maisema-arkkitehtuuri on jäänyt paikoitellen liikennevihreän tasolle, jolloin alueesta välittyy lähiömäinen ohikulkutien tunnelma. Muutamia mielenkiintoisia viheralueita on esitetty havainnekuvissa. Festarikuja ja sen liittyminen Junatien pohjoispuolelle on suunnitelmassa kauniisti esitetty. Junatien suuntainen eteläpuolinen viheryhteys Kinaporinpuistosta Rediin on pirstaleinen. Alueelle ei ole onnistuttu luomaan tunnistettavaa uutta ilmettä, imagoa tai identiteettiä vahvistavaa maisemakuvaa.

Suunnitelmista löytyy joitain hulevesiaiheita, mutta niitä ei ole nimetty tai avattu selostuksessa. Toisaalta tekstissä on kerrottu hulevesien käsittelystä, mutta näitä alueita ei ole esitetty piirustuksissa.

Kaupunkikuva ja arkkitehtoniset ratkaisut

Täydennysrakentamisen osalta ehdotus on kilpailun vaatimattomin, ja perustuu pääasiassa paviljonkimaisiin ratkaisuihin. Suvilahden voimalaitos ja kaasukellot ovat korostetusti alueen maamerkkeinä, kun niiden eteen esitetään matalaa jalustamaista ja viherkattoista uudisrakentamista. Vaikka esitetty täydennysrakentaminen muodostaakin kaasukellojen ympärille nykyistä parempaa kaupunkitilaa, jää ehdotus tältä osin kaupunkikuvallisesti vaatimattomaksi.

Kruununmakasiinia on esitetty korotettavaksi, mutta idea jää esityksessä viitteelliseksi. Hämeentien sillan uusi terminaali on kiinnostava, ja erillisessä vinjetissä esitetään kuinka sen yhteyteen voisi tuoda myös suurempaa täydennysrakentamista. Mielenkiintoinen idea saattaa ensi vilkaisulla jäädä jopa huomaamatta. Idean esittäminen varovasti ”lisäoptiona” kertoo ehkä tekijän epävarmuudesta ratkaisun suhteen?

Toteutettavuus

Sörnäisten tunnelin huomioiminen ja vaiheistus

Kilpailuehdotuksen esittämät ratkaisut ovat lähtökohtaisesti toteutettavissa Sörnäistentunnelin kanssa, mutta vaatisivat lisäsuunnittelua. Ehdotettu lisärakentaminen metrosillan alle on teknisesti haastava ja vaatisi runsaasti jatkosuunnittelua.

Innovatiivisuus ja kehityskelpoisuus

Ehdotus tarjoaa joitakin yksittäisiä, kiinnostavia ideoita, mutta kokonaisajatus olisi voinut olla vahvempi. Ehdotuksen arvon voi nähdä olevan siinä, että se näyttää mitä keinoja alueen kehittämiseksi on, jos suurempia muutoksia nykytilanteeseen ei tehdä.

3. Ehdotus nimimerkki ”Suvikatu”

Ehdotus ”Suvikatu” henkii ensi vilkaisulla suurkaupungin tunnelmaa. Liikenteellisesti ei kuitenkaan ehdoteta suuria muutoksia nykytilanteeseen. Ympäristö pysyy pitkälti entisellään, ja sekaan on kiilattu sinne tänne huomattavan tehokasta uudisrakentamista. Aksonometrinen kaaviokuva on havainnollinen ja pirteä ja tuo hauskalla tavalla esille useita pienemmän mittakaavan ideoita, mutta kokonaisuudessaan ehdotuksen kaupunkitilallinen ja –kuvallinen kokonaisuus jää hajanaiseksi. Esitetyt poikkileikkaukset ovat jopa hämmentäviä.

Liikenne

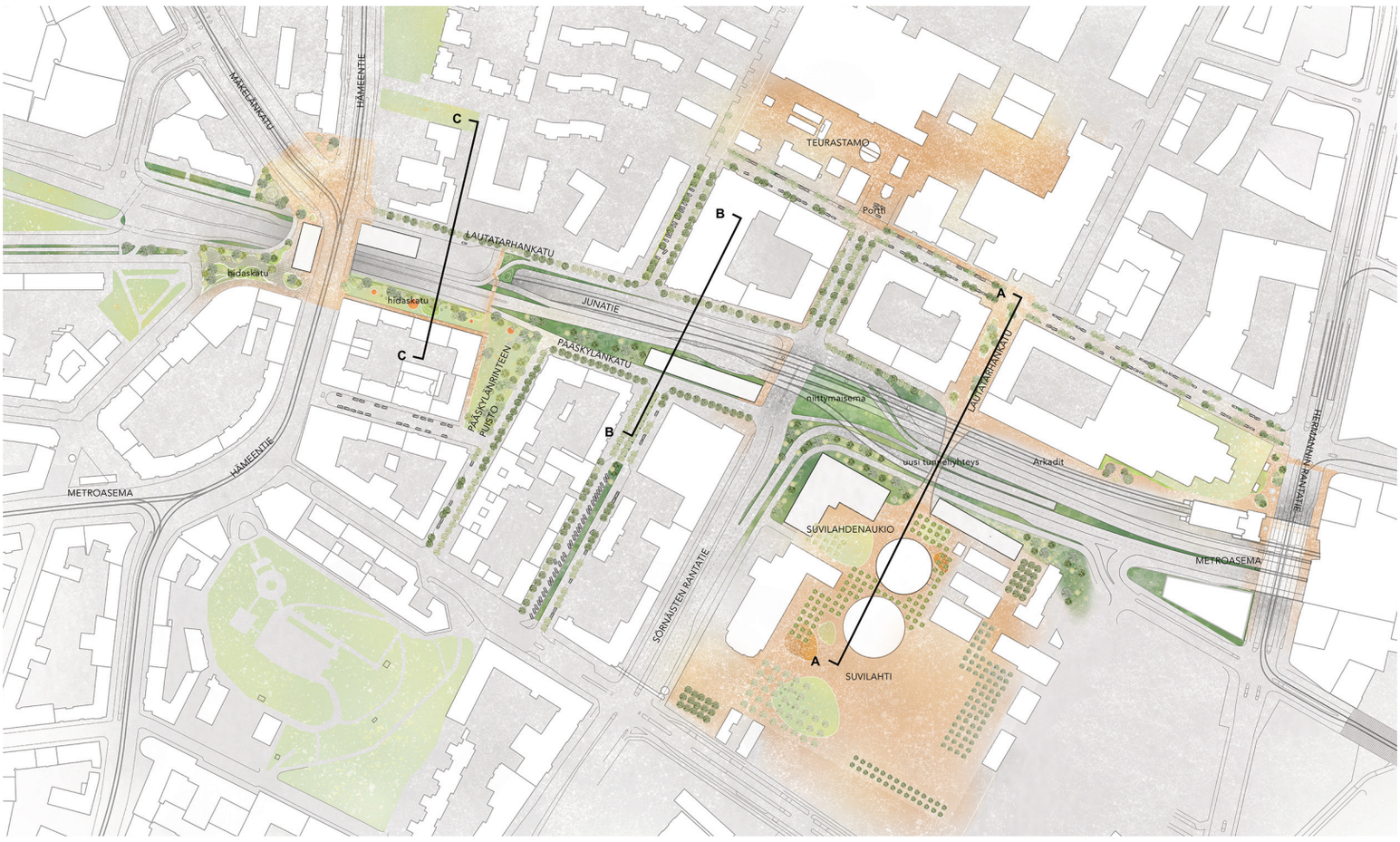
Kokonaisratkaisu

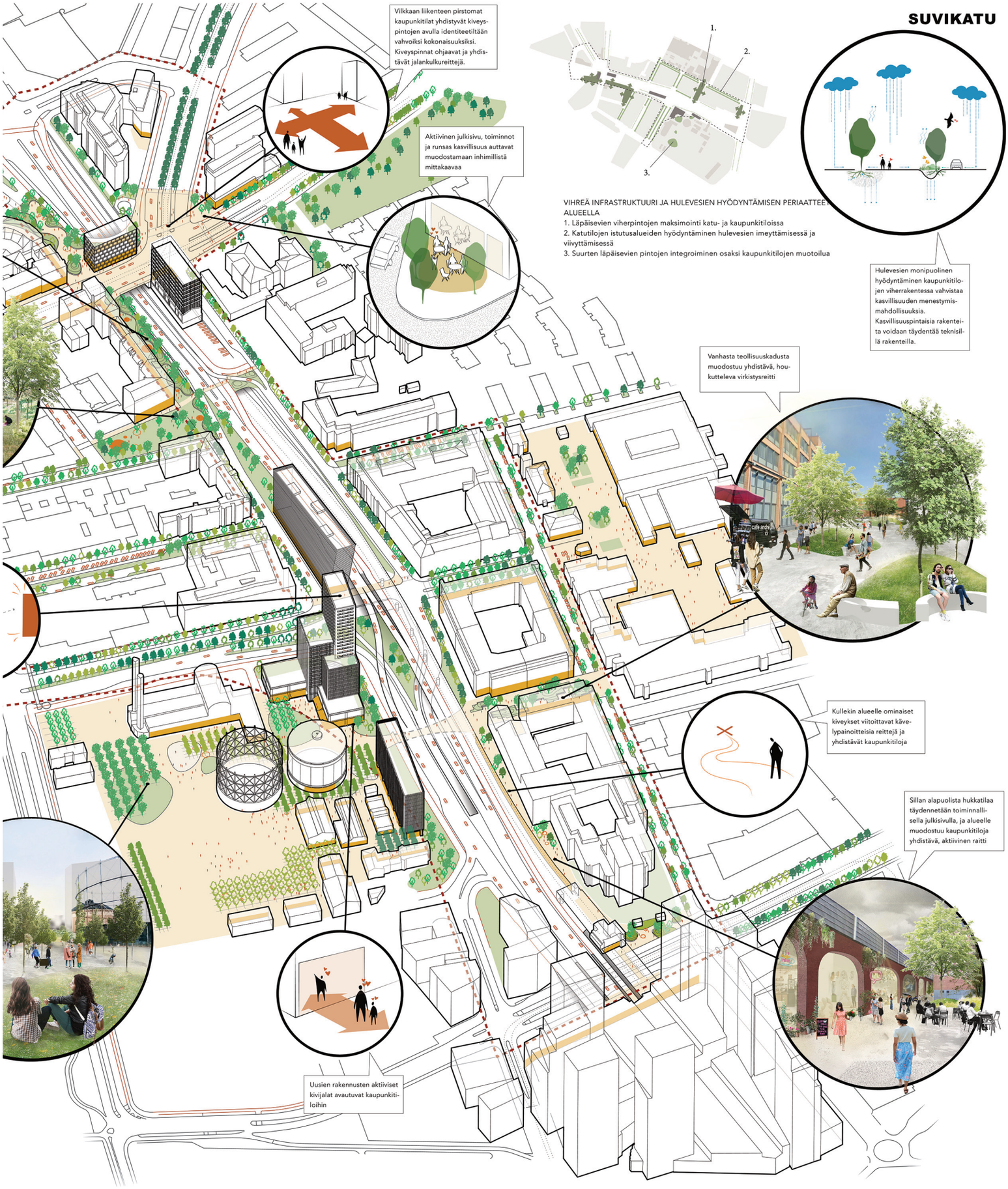
Junatien silta ja kaistajärjestelyt Teollisuuskadulle uusitaan siten, että Itäväylän suunnasta erkaneminen ja liittyminen tapahtuu uloimmilta kaistoilta. Nykyisen yhden sillan tilalle esitetään rakennettavaksi kaksi erillistä siltaa. Junatien liittyminen Sörnäisten rantatiehen muutetaan kahdeksi normaaliksi nelihaaraliittymäksi, joista on ajoyhteys Redin pysäköintiin.

Lautatarhankatu muuttuu koko osuudelta yksisuuntaiseksi länteen päin. Aleksis Kiven kadun itäpää ja Pääskylänkatu ovat hidaskatuja. Kaistamäärien ja liikenteen toimivuuden arviointi on esitetyn materiaalin perusteella osin vaikeaa.

Autoliikenne

Nykyinen katuverkko säilyy pääosin ennallaan autoliikenteen käytettävissä. Ehdotuksessa on todettu liikennejärjestelyn vastaavan


MÄKELÄNKATU
HÄMEENTIE
C
LAUTATARHANKATU
hidaskatu
hidaskatu
C
JUNATIE
PÄÄSKYLÄNKATU
PÄÄSKYLÄNRINTEEN PUISTO
HÄMEENTIE
METROASEMA
B
B
TEURASTAMO
Portti
A
LAUTATARHANKATU
niittymaisema
bussi tunnelyhteys
Arkadit
SUVILAHDENAUKIO
SORNÄISTEN RANTATIE
A
SUVILAHTI
METROASEMA
HERMANNINRANTATIE


SUVIKATU
Vilkkaan liikenteen pirstomat kaupunkitilat yhdistyvät kiveyspintojen avulla identiteetiltään vahvoiksi kokonaisuuksiksi. Kiveyspinnat ohjaavat ja yhdistävät jalankulkureittejä.
Aktiivinen julkisivu, toiminnot ja runsas kasvillisuus auttavat muodostamaan inhimillistä mittakaavaa
1.
2.
3.
VIHREÄ INFRASTRUKTUURI JA HULEVESIEN HYÖDYNTÄMISEN PERIAATTEET ALUEELLA
1. Läpäisevien viherpintojen maksimointi katu- ja kaupunkitiloissa
2. Katutilojen istutusalueiden hyödyntäminen hulevesien imeyttämisessä ja viivyttämisessä
3. Suurten läpäisevien pintojen integroiminen osaksi kaupunkitilojen muotoilua
Hulevesien monipuolinen hyödyntäminen kaupunkitilojen viherrakentessa vahvistaa kasvillisuuden menestymismahdollisuuksia. Kasvillisuuspintaisia rakenteita voidaan täydentää teknisillä rakenteilla.
Vanhasta teollisuuskadusta muodostuu yhdistävä, houkutteleva virkistysreitti
Kullekin alueelle ominaiset kiveykset viitoittavat kävelypainotteisia reittejä ja yhdistävät kaupunkitiloja
Sillan alapuolista hukkatilaa täydennetään toiminnallisella julkisivulla, ja alueelle muodostuu kaupunkitiloja yhdistävä, aktiivinen raitti
Uusien rakennusten aktiiviset kivijalat avautuvat kaupunkitiloihin

välityskyvyltään nykytilannetta, mutta tämän varmistaminen edellyttäisi tarkempia tarkasteluja. Ehdotus mahdollistaa Redin pysäköintilaitoksen saavutettavuuden myös Teollisuuskadun suunnasta ja parantaa myös hieman orientoituvuutta alueen katuverkolla nykytilanteeseen verrattuna.

Kävely-ympäristö

Junatien ja Teollisuuskadun estevaikutuksen vähentämiseksi kävelylle on ehdotettu uusia pohjois-eteläsuuntaisia yhteyksiä, ja Hämeentien sillan ympäristössä on aukiomaista kävelyaluetta. Konkreettisia ratkaisuja ei kuitenkaan ole esitetty riittävän selkeästi, jotta niiden toteutettavuutta ja toimivuutta voisi arvioida.

Pyöräliikenteen ratkaisut

Ehdotuksessa on esitetty ratkaisuja, jotka ovat Helsingin tavoitteiden vastaisia. Erityisesti verkon turvallisuudessa, kattavuudessa ja vaivattomuudessa on puutteita. Ehdotuksesta on paikoin vaikea saada selkeää käsitystä esitetyistä pyöräily-yhteyksistä tai niiden toteutustavasta, mm. yhteyksistä Itäbaanalta pohjoiseen ja etelään Hermannin ja Suvilahden suuntiin.

Joukkoliikenne

Ehdotus perustuu joukkoliikenteen osalta käytännössä nykyisiin liikennejärjestelyihin. Se parantaa kuitenkin hieman runkobussin sujuvuutta Junatien sillan järjestelyissä, mutta tarkastelussa ei ole lainkaan huomioitu runkobussiyhteyden mahdollista muuttamista raitiotieksi.

Kaupunkiympäristö

Liittyminen ympäristöön

Ajatukset ympäröiviin alueisiin liittymisestä jäävät ehdotuksessa viitteellisiksi. Festarikujan esitetään jatkuvan Panimokadulla ja Tilastokeskuksen rampilla kävelykatuina, mutta kokonaisuus jää irrallisen oloiseksi. Kinaporinpuistoon ja Pääskylänkadulle on esitetty itä-länsisuuntaista puistoyhteyttä, mutta akselin itäpää jää entiselleen eikä yhteyttä Suvilahteen muodostu. Kaivattu jalankulun ja pyöräilyn yhteys Pääskylänrinteeltä Hermannin puolelle on jäänyt viitteelliseksi.

Kaupunkitila, julkiset alueet ja virkistys

Suunnitelman maisema-arkkitehtoniset painopisteet, puugridit ja hulevesialueet, ovat kilpailualueen ulkopuolelle ehdotetuissa julkisissa ulkotiloissa. Junatie jää väylämäiseksi alueeksi. Viheryhteys alueen länsiosasta kohti itää alkaa vahvana, mutta väljähtyy väylien välisiksi kapeiksi vihersoiroiksi ennen Rediä. Kruununmakasiinin itäpuolinen viheralue/pysäköintialue on jäänyt suunnittelematta. Junatien pohjoispuolen aurinkoiset alueet ovat jääneet vähemmälle huomiolle kuin eteläpuolen varjossa sijaitsevat oleskelualueet. Maisema-arkkitehtuurin keinoin ei ole onnistuttu luomaan alueelle tunnistettavuutta. Hämeentien sillan aukion mittakaava ei ole onnistunut, eikä siitä välity miellyttävän kävely-ympäristön leima.

Hulevesien käsittelyä on esitetty suunnitelmassa koko alueelle. Hulevesiaiheet ovat suhteellisen pirstaleisia ja pieniä. Hulevesiperiaatetta esittävä leikkauskuva on yleispiirros, eikä sitä ole sidottu tähän suunnitelmaan.

Kaupunkikuva ja arkkitehtoniset ratkaisut

Lisärakentamista on sijoitettu toiminnallisesti vaikeasti Junatien varteen, ja esitetyn kaltaisena sen voi nähdä lisäävän Junatien väylämäisyyttä. Suvilahden ympäristöön esitetyt korkeat massat eivät kunnioita olemassa olevia maamerkkejä, ja Hämeentien suuntainen rakennusmassa peittää avoimet näkymät Teollisuuskadulle tuomatta kuitenkaan mitään erityistä lisää. Kruununmakasiinin päälle hyvin suorasukaisesti esitetty rakentaminen voisi mahdollisesti toimia maamerkkinä, mutta senkään osalta ei ole otettu kantaa ympäröivään kaupunkirakenteeseen. Mm. makasiinin päädyn avoin pysäköintikenttä on esitetty nykyisenlaisena, ”maisemoitua” näkymäkuvaa lukuun ottamatta.

Toteutettavuus

Sörnäisten tunnelin huomioiminen ja vaiheistus

Kilpailuehdotuksen esittämä ratkaisu on toteutettavissa Sörnäistentunnelin kanssa mutta vaatisi jatkosuunnittelua. Kilpailuehdotuksen mukainen ratkaisu mahdollistaa metroliikenteen jatkuvuuden.

Innovatiivisuus ja kehityskelpoisuus

Ehdotuksessa on kansainvälistä ilmettä ja otetta, mutta liittyminen ympäröivään kontekstiin on jäänyt tutkimatta. Ehdotetut ratkaisut jäävät irralliseksi eivätkä muodosta yhtenäistä kokonaisuutta. Esitetyt täydennysrakentamisalueet ovat teknisesti haastavia ja vaatisivat runsaasti jatkosuunnittelua.

4. Ehdotus nimimerkki ”Rata/Raitti”

”Rata/Raitti” on näyttävä ehdotus, jossa komea esitystapa tukee keskeistä ideaa muuttaa nykyinen silta High Line -tyyppiseksi puistoyhteydeksi. Ehdotus tukeutuu kuitenkin vahvasti yhteen ideaan, ja jää muilta osin vaatimattomammaksi. Liikenneratkaisu perustuu eri kulkumuotojen erotteluun ja Sörnäisten rantatien liittymän tuomiseen kokonaisuudessaan tasoon. Täydennysrakentamisen osalta ehdotus on maltillinen.

Liikenne

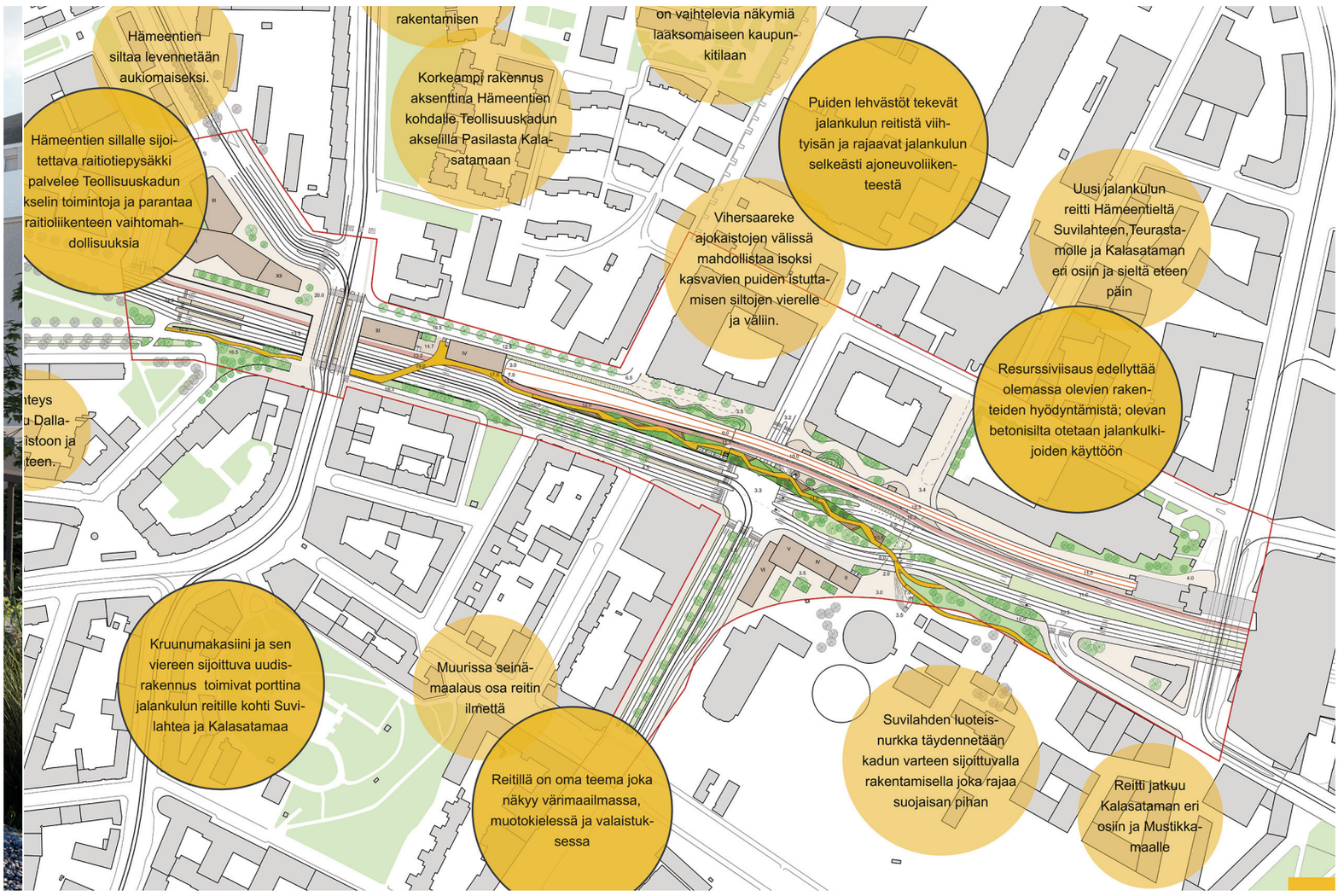
Kokonaisratkaisu

Kilpailutyössä korostuu näyttävä ”High Line” -tyyppinen itä–länsi-suuntainen kävely-yhteys. Ratkaisun periaatteeksi on ilmoitettu, että ”Autoinfran muuttaminen joukkoliikenteen ja kaupunkilaisten käyttöön on tulevaisuuden resurssiviisasta ja kestävää kaupunkisuunnittelua.”

Autoliikenne

Sörnäisten rantatien ja Junatien risteys muutetaan tasoliittymäksi eikä mitään ajosuuntia ole rajoitettu risteyksessä. Mäkelänkadun linjausta muutetaan ja Hämeentien sillalle esitetään raitiovaunupysäkki. Aleksis Kiven kadun itäpää sekä Lautatarhankatu välillä Sörnäisten Rantatie – Panimokatu katkaistaan.

Kaiken autoliikenteen ohjaaminen tasossa yhden nelihaaraliittymän kautta selkiyttää liikennejärjestelyjä ja helpottaa orientoituvuutta alueella liikuttaessa. Ehdotuksessa ei kuitenkaan ole arvioitu ratkaisun vaikutuksia liikenteen välityskykyyn. Järjestäjän arvion mukaan välityskyky heikkenee huomattavasti, ja tältä osin ehdotus ei vastaa tehtävänantoa. Ilman tarkempia tarkasteluja ei voida varmistua siitäkään, että välityskyky riittää tilanteessa, jossa Sörnäisten tunneli on toteutettu.


Hämeentien siltaa levennetään aukiomaiseksi.
Hämeentien sillalle sijoitettava raitiotiepysäkki palvelee Teollisuuskadun akselin toimintoja ja parantaa raitioliikenteen vaihtomahdollisuuksia
rakentamisen
Korkeampi rakennus aksenttina Hämeentien kohdalle Teollisuuskadun akselilla Pasilasta Kalasatamaan
on vaihtelevia näkymiä laaksomaiseen kaupunkitilaan
Puiden lehvästöt tekevät jalankulun reitistä viihtyisän ja rajaavat jalankulun selkeästi ajoneuvoliikenteestä
Vihersaareke ajokaistojen välissä mahdollistaa isoksi kasvavien puiden istuttamisen siltojen vierelle ja väliin.
Uusi jalankulun reitti Hämeentieltä Suvilahteen,Teurastamolle ja Kalasataman eri osiin ja sieltä eteen päin
Resurssiviisaus edellyttää olemassa olevien rakenteiden hyödyntämistä; olevan betonisilta otetaan jalankulkijoiden käyttöön
Kruunumakasiini ja sen viereen sijoittuva uudisrakennus toimivat porttina jalankulun reitille kohti Suvilahtea ja Kalasatamaa
Muurissa seinämaalaus osa reitin ilmettä
Reitillä on oma teema joka näkyy värimaailmassa, muotokielessä ja valaistuksessa
Suvilahden luoteisnurkka täydennetään kadun varteen sijoittuvalla rakentamisella joka rajaa suojaisan pihan
Reitti jatkuu Kalasataman eri osiin ja Mustikkamaalle

Ehdotus mahdollistaa Redin pysäköintiin ajon myös Teollisuuskadun suunnasta. Mäkelänkadun ja Hämeentien risteysalueen muutosten seurauksena Lautatarhankadun ajoyhteyden toteutus risteykseen vaikuttaa haastavalta.

Kävely-ympäristö

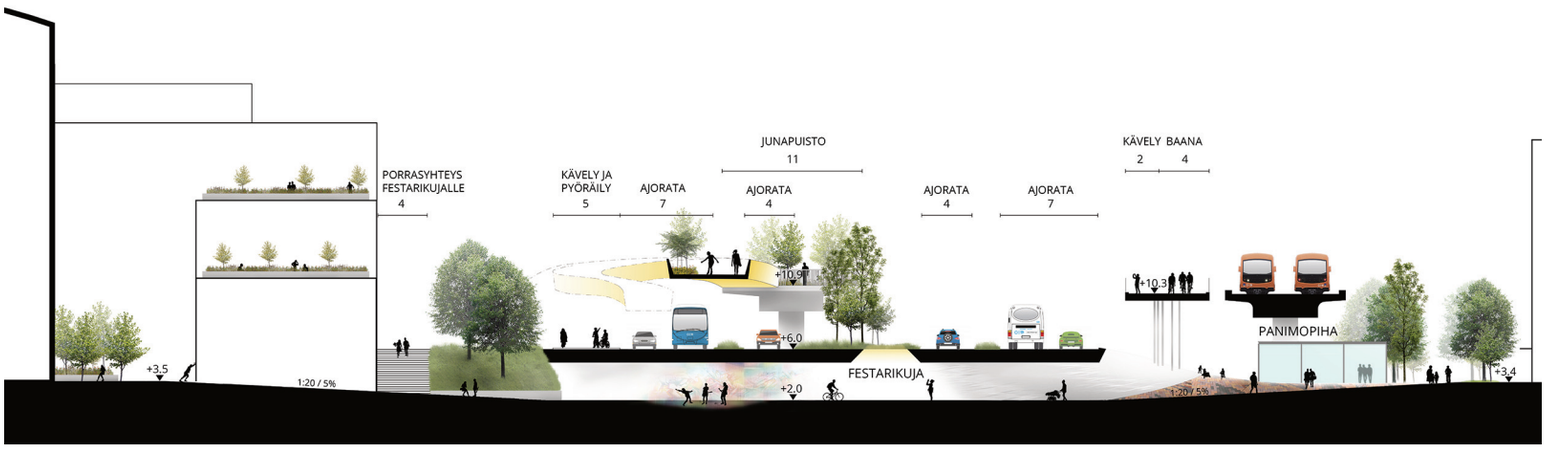
Ratkaisussa korostuu vahva itä-länsi –suuntainen kävelyn pääreitti, mutta yhteydet tästä sivusuuntiin ovat jääneet loppuun asti miettimättä ja pohjautunevat tasossa oleviin suojateihin. Samoin kävely-yhteys pääreitiltä Rediin vaikuttaa keskeneräiseltä. Ensivilkaisulla kilpailuehdotus näyttää hyvin kävelymyönteiseltä, mutta jatkotarkastelu osoittaa kävelyratkaisujen jääneen viimeistelemättä.

Pyöräliikenteen ratkaisut

Pyöräilyn osalta esitetty ratkaisu voi olla kehittämiskelpoinen mutta on jäänyt keskeneräiseksi. Erityisesti verkoston kattavuudessa on puutteita, ja lisäksi tavoitteet parantaa pyöräliikenteen turvallisuutta ja vaivattomuutta jäävät saavuttamatta. Itä-länsisuuntainen baanayhteys on suora, mutta pohjois-eteläsuuntaiset yhteydet paikalliseen katuverkkoon on jätetty huomiotta.

Joukkoliikenne

Runkobussireitti ja pikaraitiotie liittyvät Teollisuuskatuun kilpailuohjelman mukaisesti kadun keskellä ja jatkuvat Sörnäisten rantatien liittymään asti. Tästä raitiotie kuitenkin kääntyy etelään, eikä kilpailuohjelman tavoitteena ollutta varausta Itäväylän



suuntaan jatkuvalle pikaraitiotielle ole esitetty. Junatien ja Tynnyrintekijänkadun joukkoliikennepysäkkien saavutettavuus on nykyistä parempi suojatieyhteyksien kautta ja Hämeentien sillan uusi ratikkapysäkki parantaa hieman vaihtoyhteyksiä Junatielle, mutta ei Sörnäisten metroaseman suuntaan. Ehdotuksen ratkaisu voi heikentää Hämeentien ja Mäkelänkadun raitioliikenteen sujuvuutta. Ehdotus ei tuo esiin Itäväylän ja Sörnäisten rantatien välisen bussiliikenteen pysäkkipaikkoja Junatien liittymän lähistöllä.

Kaupunkiympäristö

Liittyminen ympäristöön

Sillalla polveileva Junapuisto yhdistää ensi näkemältä oivaltavasti ympäröiviä alueita, mutta tarkemmin tarkasteltuna yhteydet näyttäytyvät hankalampina. Puistosilta päättyy tilallisesti ja toiminnallisesti hankalan oloisesti Kruununmakasiinille, eikä liity myöskään itäpäässä kovin luontevasti Teurastamon suuntaan tai Rediin. Kulkuyhteyden sijaan Junapuiston onkin kenties ajateltu toimivan paikallisena virkistysalueena.

Kaupunkitila, julkiset alueet ja virkistys

Ehdotuksen ansio on vahva maisema-arkkitehtoninen elementti, Junatien suuntainen nykyiselle sillalle toteutettu Junapuisto, joka muodostaa mielenkiintoisen ulkotilan ja maamerkin. Olevien taitorakenteiden säilyttämisen ja uuden käyttötarkoituksen tutkiminen on kannatettava ajatus. Vahva elementti ei kuitenkaan yksin kannattele suunnitelmaa, sillä muut alueet ovat jääneet vähemmälle huomiolle ja näin maisemallinen kokonaisuus on jäänyt vajaaksi. Suunnitelmassa on kuitenkin onnistuttu luomaan uutta identiteettiä ja vahvistamaan alueen imagoa, mikä välittyy hienosti lintuperspektiivikuvassa.

Hulevesiratkaisuja on esitetty kaaviossa, mutta niitä ei ole viety suunnitelmaan. Tulvatilaksi on esitetty skeittialuetta.

Kaupunkikuva ja arkkitehtoniset ratkaisut

Lautatarhankadun puolelle on esitetty kävelyaluetta, mutta monelta osin maanpinta on käytännössä jätetty autoille; jalankulkijat ja pyöräilijät menevät joko yli tai ali. Tästä johtuen kaupunkitilan yllä risteilee kolme eri siltaa, jotka elävät ikään kuin omaa elämäänsä. Kruununmakasiinille rakennettu ”pari” voisi olla kiinnostava, mutta esitetyllä tavalla uusi rakennus ja aukio jäävät vaatimattomiksi. Suvilahden kulmakortteli rajaa katutilaa ja muodostaa suojaista kaupunkitilaa, mutta rakennusta on turhaan porrastettu, ja sen hahmo jää hieman sekavaksi.

Toteutettavuus

Sörnäisten tunnelin huomioiminen ja vaiheistus

Kilpailuehdotuksen esittämä ratkaisu on toteutettavissa Sörnäistentunnelin kanssa, mutta vaatisi jatkosuunnittelua. Niin ikään uusi siltayhteys Hämeentieltä on toteutettavissa, mutta vaatisi jatkosuunnittelua. Kilpailuehdotuksen mukainen ratkaisu mahdollistaa metroliikenteen jatkuvuuden.

Innovatiivisuus ja kehityskelpoisuus

Ehdotettu siltapuisto on komea idea ja se on esitetty kiinnostavalla tavalla, mutta muilta osin ehdotukseen ei synny yhtä vahvaa kokonaisotetta. Liikenteellisesti ehdotus on melko yksioikoinen, eikä ratkaisun vaikutuksia ole vakuuttavasti pohdittu. Herää kysymys onko ratkaisu myöskään taloudellisesti järkevä, jos silta on jo nyt korjausiässä ja se pitäisi käytännössä rakentaa uudelleen puistoa varten.

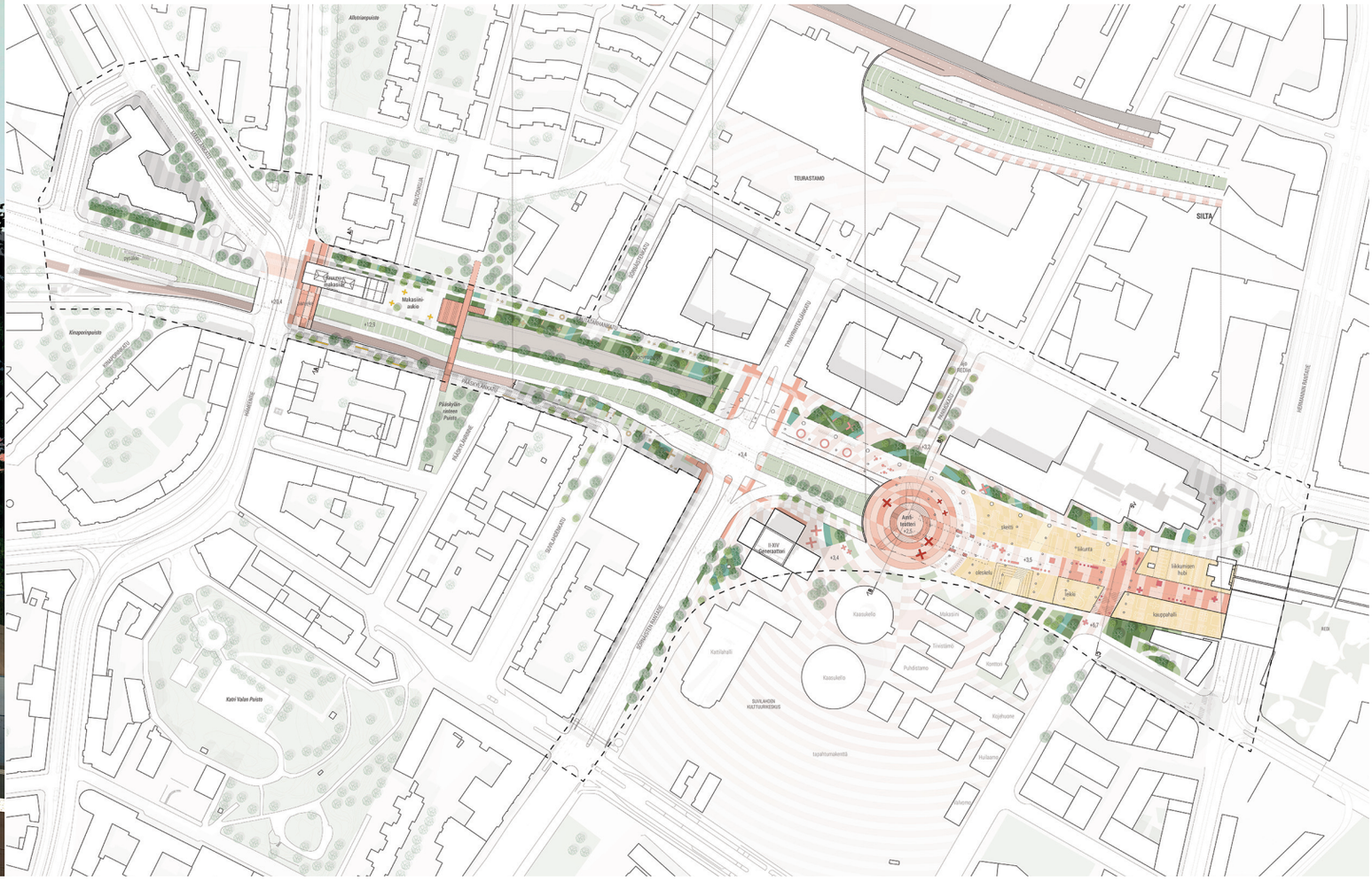
5. Ehdotus nimimerkki ”Junatien Ryijy”

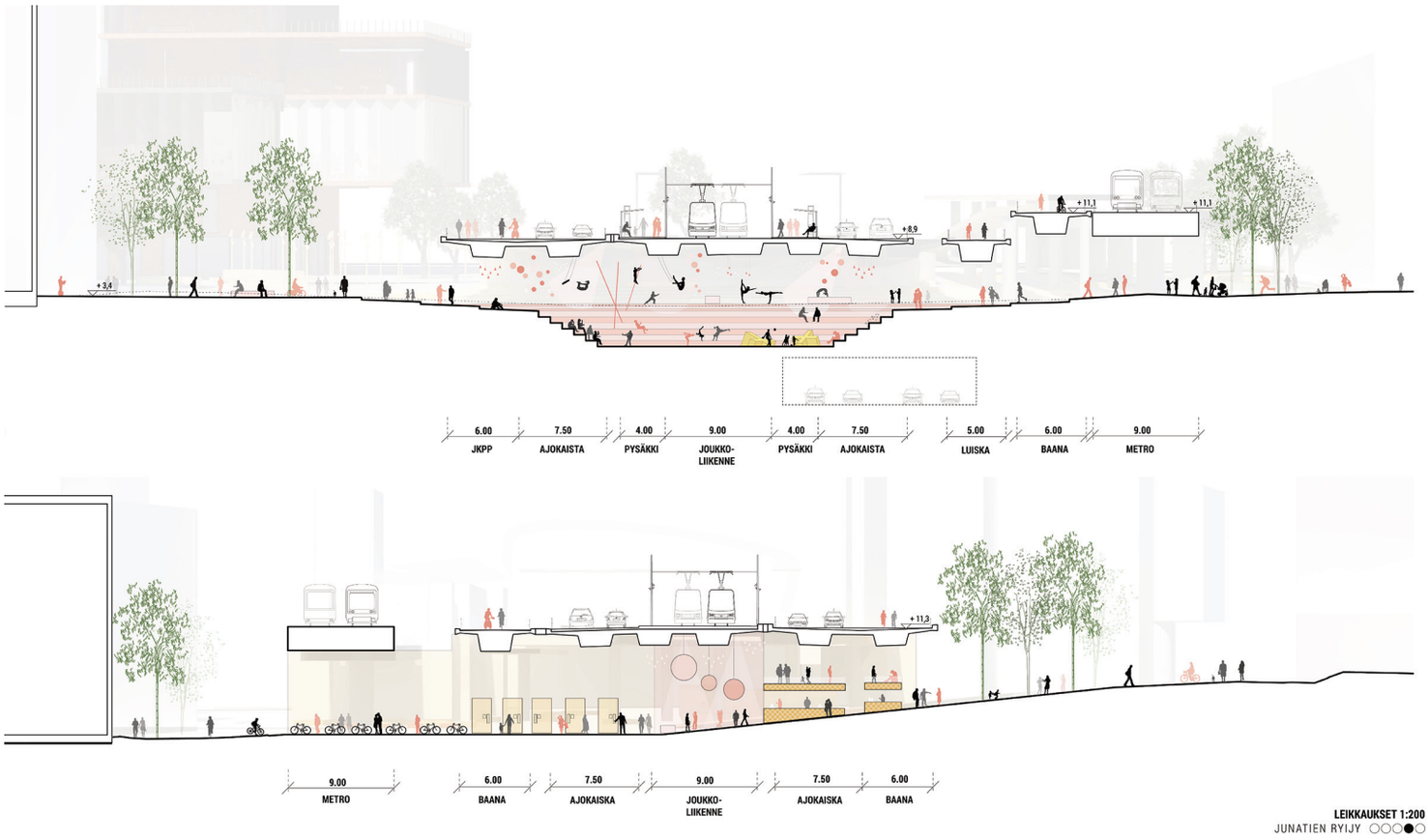
Junatien Ryijy on monipuolisesti tutkittu ehdotus, joka perustuu vahvaan kokonaisratkaisuun. Autoliikenne on tuotu kokonaan maantasoon, ja ehdotuksen keskiössä on Festarikujan kohdalle luotu monipuolinen, katettu kaupunkitila. Vahva kaupunkitilallinen kokonaisote nostaa ehdotuksen omaan luokkaansa ja tyylikäs ja havainnollinen esitystapa tekevät ehdotuksesta helposti ymmärrettävän ja inspiroivan. Liikenteellisen ratkaisun toimivuus jää kuitenkin auki.

Liikenne

Kokonaisratkaisu

Liikenneratkaisuna esitetään Sörnäisten Rantatien ja Junatien risteystä valo-ohjatuksi tasoliittymäksi, jossa mitään ajosuuntia ei ole rajoitettu. Kaikkien suuntien yli toteutetaan myös suojatiet. Redin pysäköintiramppi on esitetty siirrettäväksi Panimokadulle. Lautatarhankatu katkaistaan autoliikenteeltä ja Leonkadun ramppi Itäväylälle poistetaan.


TEURASTAMO
SILTA
Kaupphalli
Kaasukello
Kaasukello
Kaasukello
Kotri Valas Puisto
SUVILAHDEN KULTTUURIKESKUS



Autoliikenne

Tasoliittymä selkeyttää katujärjestelyitä, ja ennen Sörnäisten tunnelin toteutumista on esitetty myös ruuhkautumista lieventäviä ratkaisuja. Toisaalta todetaan, että autoliikenteen kapasiteetti siitä huolimatta ruuhka-aikoina heikkenee hieman ja ettei ehdotetussa ratkaisussa ole pyrittykään säilyttämään autoliikenteen välityskykyä nykyisellään. Ehdotus ei tältä osin vastaa tehtävänantoa.

Vilhonvuorenkadun jatkeen katuyhteys vähentää hieman ajoneuvoliikenteen painetta Junatien ja Sörnäisten rantatien liittymässä. Toisaalta välityskyky heikentyy mm. siksi, että Hämeentien sillan alla Teollisuuskadulla on vain yksi ajokaista idän suuntaan, ja Itäväylälle menevän Leonkadun rampin poistaminen kuormittaa Sörnäisten rantatien ja Junatien tasoliittymää.

Redin pysäköintirampin siirto Panimokadulle heikentää huomattavasti Redin pysäköinnin savutettavuutta keskustan suunnasta ja on vaikea ja kallis toteuttaa.

Kävely-ympäristö

Kokonaisuutena ehdotus tarjoaa Redin alueen jatkeeksi uuden tyyppistä kävely-ympäristöä. Jalankulku- ja viherakseli on myös oikeassa ilmansuunnassa.

Pyöräliikenteen ratkaisut

Helsingin pyöräliikenteen tavoiteverkko ja pyöräliikenteen edistämisen tavoitteet on huomioitu erinomaisesti, huomioiden myös alueen kehittämistarpeet. Kokonaisuutena pyöräverkon yhdistävyys ja turvallisuus on kilpailutöiden paras.

Itä-länsisuuntainen baanayhteys on esitetty laadukkaana ja suorana, ja siltä on esitetty toimiva kytkeytyminen paikalliseen katuverkkoon. Paikallisella katuverkolla tukeudutaan osin 2-suuntaisiin pyöräliikenteen järjestelyihin, jotka ovat sinänsä helppoja käytettävyyden kannalta, mutta voivat heikentää turvallisuutta ja vaivattomuutta saumakohdissa. Suunnittelualueen länsipäässä ei ole esitetty kytköstä tuleviin Teollisuuskadun 1-suuntaisiin pyöräliikenteen järjestelyihin.

Joukkoliikenne

Runkobussireitti ja tuleva pikaraitiotie liittyvät Teollisuuskatuun kadun keskellä ja jatkavat aina Itäväylälle asti sujuvasti omilla kaistoillaan kilpailuohjelman tavoitteen mukaisesti. Pysäkin sijoittaminen Panimokadun kohdalle siirtää sen vaikutusaluetta nykyisestä hieman itään, mutta toisaalta pysäkki yhdistyy paremmin Kalasataman metroasemaan, uusiin kaupunkitiloihin ja jalankulkureitteihin sekä Hermannin rantatien ratikka- ja bussipysäkkeihin. Ratkaisu mahdollistaa runko-

bussin/pikaratikan johtamisen Redin läpi Itäväylän keskikaistoilla ja poistaa ainakin raitiotien osalta pysäkkitarpeen Redin itäreunalta. Junatien pysäkin saavutettavuus on nykyistä parempi esitetyillä suojatiejärjestelyillä. Ehdotus ei sisällä Itäväylän ja Sörnäisten rantatien välisen bussiliikenteen pysäkkipaikkoja Junatien liittymän lähistöllä.

Kaupunkiympäristö

Liittyminen ympäristöön

Junatien pohjoispuolelle muodostuva kaupunkitila- ja virkistysakseli on kilpailun parhaimmistoa, ja yhdistää hienosti Mäkelänkadun ja Teollisuuskadun suunnat Kalasatamaan. Eteläpuolen shared space -ratkaisu jää ehkä hieman keskeneräisemmäksi. Sekä Teurastamon ja Suvilahden että Vilhonvuoren ja Hermannin välille on esitetty nykyisellään puuttuvat yhteydet. Jälkimmäisen esittäminen siltayhteytenä kuitenkin oudoksuttaa, kun kohta on ainoa, josta nykytilanteessakin olisi mahdollista kulkea tasossa Junatien yli. Lisäksi esitetty silta loppuu Hermannin puolella kallion päälle yksityiselle tontille.

Festarikujan kohdalle esitetty laaja ja monipuolinen kaupunkitila yhdistää Suvilahden Panimokadun kautta Teurastamoon, mutta Panimokadun keskelle tuotu parkkihallin ramppi katkaisee yhteyden ikävästi. Myös pitkä pyöräramppi katkaisee yhteyksiä ja näkymiä. Sen sijaan yhteys Redin suuntaan on esitetty ehdotuksista mielenkiintoisimmalla tavalla.

Hämeentien sillasta on saatu muodostettua melko kevyillä toimenpiteillä ”paikka”, joka yhdistää ympäröiviä alueita.

Kaupunkitila, julkiset alueet ja virkistys

Ehdotuksesta välittyy riemukas ote kaupunkitilasuunnitteluun. Maisema-arkkitehtuurin keinoin on onnistuttu luomaan uutta mielenkiintoista ja mieleenpainuvaa kaupunkitilaa, uusia uskottavia tapahtumapaikkoja ja tyyliltään yhtenäistä maisemakuvaa. Havainnekuvissa näkyy kaupunkitilojen laadukas käsittely ja huolellinen suunnittelu yksityiskohtia myöten. Ehdotuksesta välittyy voimakas visio uudesta kaupunkitilasta ja ehdotus osoittaa erinomaista suunnittelutaitoa. Haastavasta liikennealueesta on pystytty luomaan virkistävä uusi kokonaisuus, kaupunginosan keskus, jolla on vahva identiteetti. Kruununmakasiinin ja hulevesipuistoksi muutetun Lautatarhankadun muodostama houkutteleva kokonaisuus toisi aivan uutta elävyyttä alueelle.

Ehdotuksessa on tutkittu ja esitetty laajasti sekä kattavasti niin hulevesiratkaisut kuin varautuminen tulvatilanteisiin. Ratkaisuista on esitetty kaavioita ja ne on kuvattu tekstissä. Hulevesiratkaisuilla on lisätty alueen omaleimaisuutta ja rikastettu viheralueita.

Kaupunkikuva ja arkkitehtoniset ratkaisut

Suvilahden kulmaan esitetty hybridikortteli on sopivan itsenäinen, täydentäen avointa katuympäristöä ja tuoden yhden kappaleen lisää Suvilahden itsenäisten rakennuskappaleiden seuraksi. Tästä kilpailuehdotuksen keskeisestä kohdasta jäi ehkä kaipaamaan näkymäkuvaa joka esittäisi uudet kaupunkitilat ja rakennukset maantasosta nähtynä. Junatien alle jäävät tilat tulisi toteuttaa todella laadukkaasti, jotta niistä muodostuisi miellyttävää ympäristöä. Ehdotuksessa Kruununmakasiini muodostaa toiminnallisen ja kaupunkikuvallisen sydämen Junatien länsipäähän, ja alueelle esitetyt kehittämisehdotukset vaikuttavat luontevilta ja mittakaavaltaan sopivilta. Voidaan tosin kysyä ovatko Hämeentien risteykseen esitetyt “kiska” ja “paviljonki” tarpeen.

Toteutettavuus

Sörnäisten tunnelin huomioiminen ja vaiheistus

Ehdotuksessa on esitetty laajoja uusia siltarakenteita, jotka ovat lähtökohtaisesti toteutettavissa Sörnäistentunnelista riippumatta. Sörnäistentunnelin ja uusien siltarakenteiden rakenteet vaatisivat yhteensovittamista jatkosuunnittelussa. Ehdotuksen kulttuurivyöhykkeelle esitetty amfiteatteri vaatii esitettyjen korkoasemien vuoksi erityisen laadukasta jatkosuunnittua. Redin ajorampin siirto Panimokadulle on kyseenalainen niin rakenteellisesti kuin toiminnallisuudeltaan. Kilpailuehdotuksen mukainen ratkaisu mahdollistaa metroliikenteen jatkuvuuden. Kilpailuehdotuksessa on esitetty selkeästi rakentamisen vaiheistus.

Innovatiivisuus ja kehityskelpoisuus

Ehdotuksessa on rohkeasti ja eläytyen lähdetty visioimaan uutta kantakaupunkia. Moni ratkaisu herättää kuitenkin kysymyksiä. Laajoihin kannenalaisiin tiloihin liittyy kysymyksiä omistuksen, hallinnoinnin ja varsinkin investointikustannusten suhteen, ja paikka saattaa muuttua helposti miellyttävästä pelottavaksi, jos toteutus ei ole tarpeeksi laadukas. Kustannusten osalta esitetty ratkaisu on vähintäänkin kyseenalainen. Erityisesti liikenneratkaisun toimivuus jää kuitenkin kysymysmerkiksi.

4 Kilpailun ratkaisu

4.1 Arviointiryhmän työskentely ja päätös

Kilpailu tarjosi uusia näkökulmia ja ratkaisumalleja Junatien väylämäisen kaupunkiympäristön kehittämiseksi. Arvostelussaan arviointiryhmä on korostanut kaikkien kulkumuotojen liikenteellistä toimivuutta, kaupunkikuvallista identiteettiä, kehityskelpoisuutta sekä mittakaavallisesti ja ympäristöllisesti laadukasta kokonaisuutta. Toimintojen luonteva sijoitus, liikenneratkaisut, vaiheittain toteutettavuus ja kokonaistaloudellisuus luovat edellytyksiä alueen toteuttamiselle. Olemassa olevan kaupunkirakenteen ja liikenneväylien kehittäminen sekä säilytettävien rakennusten hyödyntäminen ja täydennysrakentaminen edesauttaa elävän kaupungin syntymistä ja elinkaaritavoitteiden toteutumista.

Arviointiryhmä kokoontui kerran hyväksymään kilpailuasiakirjat ja kaksi kertaa arvioidakseen ehdotuksia. Arviointiryhmän nimeämä työryhmä kokoontui lisäksi kolme kertaa arvioimaan ehdotuksia.

Arviointiryhmä on päättänyt yksimielisesti valita Junatie – väyläympäristöstä kaupunkitilaksi ilmoittautumiskutsukilpailun **voittajaksi** ehdotuksen nimimerkki **”Crossroads”**.

Arviointiryhmä on päättänyt antaa **kunniamaininnan** nimimerkille **”Junatien Ryijy”** työn kaupunkitilallisesta ja maisema-arkkitehtonisesta kokonaisuudesta.

4.2 Suositus jatkotoimenpiteiksi

Arviointiryhmä suosittelee toimeksiannon antamista voittaneen ehdotuksen ”Crossroads” tekijöille. Ehdotusta tulee kehittää esitetyn kokonaisratkaisun pohjalta. Runkolinjabussit korvaavan, Teollisuuskatu – Itäväylä-reitillä kulkevan pikaraitiotien toteutusedellytyksiä on tutkittava niin, että kilpailuehdotuksen keskeiset ajatukset säilyvät. Uuden sillan kaupunkikuvallisia vaikutuksia tulee tarkastella etenkin Sörnäisten rantatien suunnasta.

Muissa ehdotuksissa esitettyjä ideoita voidaan käyttää tekijänoikeuksien puitteissa hyväksi jatkosuunnittelutyössä.

Jatkosuunnittelussa tulee tarkastella tarkemmin myös alueen kaikkien joukkoliikennereittien toimivuutta, sujuvuutta ja pysäkkien saavutettavuutta, Junatien pohjoispuolella sijaitsevien toimitilakortteleiden huoltoliikenteen toimivuutta, Redin keskustan suunnan saavutettavuutta, autoliikenteen välityskykyä, pyöräliikenteen järjestelyjä, sekä ehdotettujen ratkaisujen toteutettavuutta suhteessa olemassa oleviin rakenteisiin ja jo suunnitteilla oleviin hankkeisiin. Maisema-arkkitehtuurin osalta jatkosuunnittelussa tulee tutkia kaupunkikuvallisen konseptin terävöittämistä sekä alueen identiteetin ja imagon vahvistamista.

Voittaja: ”Crossroads”

Kunniamaininta: ”Junatien Ryijy”

5 Pöytäkirjan allekirjoitus ja nimikuorien avaus

Helsingissä 17. lokakuuta 2019.

Mikko Aho, puheenjohtaja

Reetta Putkonen

Leena Silfverberg

Marko Mäenpää

Marja Piimies

Janne Prokkola

Jussi Luomanen

Jouni Heinänen

Hannu Asikainen

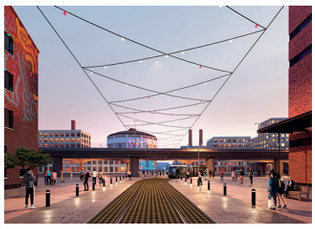
Matti Kiljunen

Jussi Murole

Outi Palosaari

Antti Pirhonen, sihteeri

Pöytäkirjan allekirjoituksen jälkeen pyydettiin uskotulta henkilöltä kilpailuehdotusten nimitiedostot ja avattiin ne.



Voittaneen ehdotuksen nimimerkki “Crossroads” tekijöiksi osoittautui:

Tekijät:

L Arkkitehdit Oy
(Arkkitehti- ja kaupunkisuunnittelu)
Janne Salo, Msc student, Aalto
Selma Sinanovic Gabrallah, arkkitehti
Teemu Immonen, Osakas, arkkitehti SAFA
Jari Lonka, Osakas, arkkitehti SAFA

WSP Finland Oy (Liikennesuunnittelu)
Esa Karvonen, DI (Liikennesuunnittelu)
Juho Kero, ins. AMK (Liikennesuunnittelu)
Riku Nevala, DI (Liikenne-ennusteet)
Atte Supponen, DI (Liikenne-ennusteet)
Samuli Kyytsönen, opiskelija Aalto
(Liikenne-ennusteet)

Nomaji Maisema-arkkitehdit Oy
(Maisema-arkkitehtuuri)
Mari Ariluoma, maisema-arkkitehti MARK
Anni Järvitalo, maisema-arkkitehti MARK
Varpu Mikola, maisema-arkkitehti MARK
Riikka Nousiainen, maisema-arkkitehti MARK
Annika Pousi, maisema-arkkitehti MARK
Laura Tuorila, tilasuunnittelija, TaM

Avustajat:

OLA Design Oy (Visualisoinnit)
Julio Orduna Sanches, 3D Artist
Matias Celayes, 3D Artist

Tekijänoikeus:

L Arkkitehdit Oy
WSP Finland Oy (Liikennesuunnittelu)
Nomaji Maisema-arkkitehdit Oy
(Maisema-arkkitehtuuri)

Kunniamainitun ehdotuksen nimimerkki ”Junatien Ryijy” tekijöiksi osoittautuivat:

Tekijät:

Mandaworks AB
Patrick Verhoeven
Martin Arfalk
Konstantin Miroshnychenko
Emilia Puotinen
Shan Jiang
Alessandro Macaluso
Andrei Deacu
Suzete Timba
Emeline Lex

WSP Finland Oy
Olli Haveri
Ollipekka Pakkanen
Jari Laaksonen
Simo Rautajärvi
Olli Hakala
Hiroko Kivirinta
Verna Kaipainen
Henri Miettinen

Tekijänoikeus:

Mandaworks AB, WSP Finland Oy

Ehdotuksen nimimerkki ”Suvanto” tekijöiksi osoittautuivat:

Tekijät:

Kaupunki- ja maisemasuunnittelun työryhmä, INARO
Sami Heikkinen
Anna-Kaisa Aalto
Lassi Luotonen
Ville Mellin
Leena Buller
Anni-Mari Anttola
Antti Lehto
Vesa Humalisto
Timo Paananen
Juha Riihelä
Alexandra Borzecka

Liikennesuunnittelun työryhmä, WSP Finland Oy
Matti Keränen
Harri Haantio

Tekijänoikeus:

INARO Oy
liikennesuunnittelu WSP Finland Oy

Ehdotuksen nimimerkki ”Suvikatu” tekijöiksi osoittautuivat:

Tekijät:

Arkkitehtitoimisto ALA
Juho Grönholm, arkkitehti SAFA
Antti Nousjoki, arkkitehti SAFA
Samuli Woolston, arkkitehti SAFA

Avustajat / ALA:

Filippo Dozzi, arkkitehti
Ivana Adamcová, arkkitehti
Jiaao Liu, arkkitehti
Thomas Miyauchi, konseptisuunnittelija

MASU Planning
Malin Blomqvist, maisema-arkkitehti MDL/MARK
Sune Oslev, maisema-arkkitehti MAA
Linda Guldbæk Nielsen, maisema-arkkitehti MAA
Lauri Mikkola, maisema-arkkitehti MARK
Yijia Zhang, maisema-arkkitehti yo.

Sitowise
Seppo Karppinen, DI
Matias Kortesoja, Ins. (AMK)

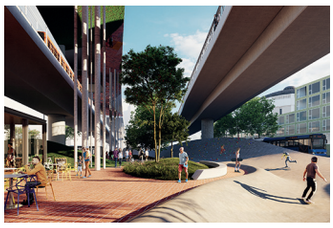
Visualisoinnit:

Nomadd
Piotr Macianski
Alek Pluta
Jakub Kaminski

Tekijänoikeus:

Arkkitehtitoimisto ALA, MASU Planning & Sitowise

Helsinki



Ehdotuksen nimimerkki ”Rata/Raitti”
tekijöiksi osoittautuivat:

Tekijät:

Työryhmä
Annina Vainio, arkkitehti SAFA
Suvi Saastamoinen, maisema-arkkitehti MARK
Aino Karilas, hortonomi AMK, maisema-arkkitehti MARK
Ulla Kuitunen, arkkitehti SAFA
Esa Hartman, DI, liikennesuunnittelija
Kati Vaaja, DI, liikennesuunnittelija
Elka Lupunen, maisema-arkkitehtiopiskelija
Antti Mikola, arkkitehtiopiskelija, TAM
Arttu Mäenpää, tek. kand.
Eero Puurunen, arkkitehti

Avustajat

Teo Rinne, maisema-arkkitehtiopiskelija
Matias Härme, ins.amk
Matias Halmeenmäki, muotoilija, TAM
Sini Mäkinen, muotoilija

Visualisointi

Julio H. Orduña Sánchez / OlaDesign Oy

Tekijänoikeus:

Sitowise Oy
Kuva 1 ja Kuva 2 OlaDesign Oy / Sitowise Oy

Kansainvälinen ilmoittautumiskutsukilpailu 21.5. – 17.9.2019

Junatie – väyläympäristöstä kaupunkitilaksi

ARVOSTELUPÖYTÄKIRJA
17.10.2019

Helsingin kaupunki, Suomen
Rakennusinsinöörien Liitto (RIL),
Suomen Arkkitehtiliitto (SAFA) ja
Suomen Maisema-arkkitehtiliitto (MARK)

Helsinki