

## MARJA - VANTAAN KESKUSTA-ASUMISEN IDEAKILPAILU

### Arvostelupöytäkirja

MARJA - VANTAAN KESKUSTA-ASUMISEN IDEAKILPAILU.....	1
Arvostelupöytäkirja .....	3
0 YLEISTÄ.....	3
0.1 Kilpailun tarkoitus.....	3
0.2 Kilpailualueen ja sen ympäristön suunnittelutilanne.....	3
1 KILPAILUJÄRJESTELY.....	3
1.1 Kilpailun järjestäjä.....	3
1.2 Kilpailun muoto ja osanotto-oikeus.....	3
1.3 Aikataulu.....	3
1.4 Palkintolautakunta.....	5
2 KILPAILUTEHTÄVÄ.....	5
2.1 Kilpailutehtävän tausta.....	5
2.2 Kilpailualue.....	7
2.3 Kilpailun tavoitteet.....	7
3 SAAPUNEET KILPAILUEHDOTUKSET.....	7
4 KILPAILUN YLEISARVOSTELU.....	7
4.1 Yleistä.....	7
4.2 Arvosteluperusteet.....	9
4.3 Kaupunkirakenteellinen kokonaisuus .....	9
4.4 Liikenne ja pysäköinti.....	11
4.5 Lentokentän läheisyyden aiheuttamat rajoitukset.....	15
4.6 Korttelikohtaiset ratkaisut.....	15
4.7 Vaiheittain rakentaminen ja toteutettavuus.....	15
4.8 Kestävä kehitys, ekologinen kaupunki.....	17
5 EHDOTUSKOHTAISET ARVOSTELUT.....	19
6 KILPAILUN TULOS.....	39
6.1 Päätös palkintojen jakamisesta.....	39
6.2 Suositus jatkotoimenpiteistä.....	39
6.3 Arvostelupöytäkirjan allekirjoitus.....	41
6.4 Nimikuorten avaus.....	42
7 KILPAILUEHDOTUKSET, LUETTELO.....	48
8 KUVA-AINEISTO.....	49

## MARJA - VANTAA "IDEAS FOR CITY LIVING" COMPETITION

### Jury Protocol

MARJA - VANTAA "IDEAS FOR CITY LIVING" COMPETITION.....	2
Jury Protocol.....	4
0 GENERAL.....	4
0.1 Purpose of the competition.....	4
0.2 Planning situation of the competition area and its environs.....	4
1 COMPETITION ARRANGEMENTS.....	4
1.1 Organizer.....	4
1.2 Form of the competition and eligibility.....	4
1.3 Competition schedule.....	6
1.4 Jury.....	6
2 COMPETITION TASK.....	6
2.1 Background to the competition.....	6
2.2 The competition area.....	8
2.3 Competition objectives.....	8
3 COMPETITION ENTRIES.....	8
4 GENERAL CRITIQUE.....	8
4.1 General.....	8
4.2 Evaluation criteria.....	10
4.3 The city structure as a whole.....	10
4.4 Traffic and parking.....	14
4.5 Problems posed by the proximity of the airport.....	16
4.6 Block-specific solutions.....	16
4.7 Stage by stage implementation and feasibility.....	18
4.8 Sustainable development, the ecological city.....	18
5 CRITIQUE OF THE INDIVIDUAL ENTRIES.....	20
6 RESULT OF THE COMPETITION.....	40
6.1 Decision to award prizes.....	40
6.2 Further measures.....	40
6.3 Signatures.....	41
6.4 Opening of the name envelopes.....	42
7 LIST OF COMPETITION ENTRIES.....	48
8 VISUAL MATERIAL.....	49

## MARJA-VANTAAN KESKUSTA-ASUMISEN IDEAKILPAILU

### Arvostelupöytäkirja

#### 0 YLEISTÄ

##### 0.1 Kilpailun tarkoitus

Vantaan Kaupungin maankäytön ja ympäristön toimialan Marja-Vantaa -projekti järjesti Kehäradan Kivistön aseman läheisyyteen sijoittuvaa keskusta-asumista koskevan ideakilpailun.

Kilpailun tarkoituksena oli löytää uuden vuosituhannen laatuvaatimuksia vastaava maankäytöllinen idea keskusta-asumiselle ja siihen liittyvälle virkistykselle sekä näihin liittyen uudelle Kehäradan asemalle.

##### 0.2 Kilpailualueen ja sen ympäristön suunnittelutilanne

Koko suunnittelualueetta koskee Vantaan valtuuston hyväksymä Marja-Vantaan osayleiskaava. Kilpailualueelle ei ole laadittu asemakaavoja, vaan niiden laatiminen käynnistyy kilpailun ratkaisemisen jälkeen. Radan toteuttamisen edellyttämä asemakaavatyö on meneillään ja tavoiteaikataulun mukaisesti asemakaava on valtuuston käsittelyssä alkusyksystä 2008. Tämän mukaisesti radan toteuttaminen voisi alkaa vuonna 2009.

#### 1 KILPAILUJÄRJESTELY

##### 1.1 Kilpailun järjestäjä

Kilpailun järjesti Vantaan Kaupungin maankäytön ja ympäristön toimialan Marja-Vantaa -projekti. Kilpailu järjestettiin kutsukilpailuna.

##### 1.2 Kilpailun muoto ja osanotto-oikeus

Kilpailu oli kutsukilpailu, johon oli kutsuttu seuraavat suunnittelijaryhmät.

- Gert Wingårdh, Arkkitehtitoimisto Wingårdhs, Ruotsi
- Francine Houben, Arkkitehtitoimisto Mecanoo, Hollanti
- Arkkitehtitoimisto Harris – Kjisik Oy, Suomi
- Arkkitehtitoimisto Davidsson Oy, Suomi
- Arkkitehtuuritoimisto B & M Oy, Suomi
- Arkkitehtitoimisto JKMM Oy, Suomi

Jokaisessa ryhmässä tuli olla arkkitehtisuunnittelun lisäksi maisema-arkkitehtuurin, kuvataiteen, liikenteen ja rakentamistalouden asiantuntijat.

##### 1.3 Aikataulu

Kilpailuaika alkoi 10.10.2007. Kilpailuun liittyi seminaari 10.10.2007.

Kilpailijoilla oli mahdollisuus esittää palkintolautakunnalle kilpailuohjelmaa ja asiakirjoja koskevia kysymyksiä 8.11.2007 mennessä. 4 Kilpailijaa esitti määräaikaan mennessä yhteensä 12 kilpailua koskevaa kysymystä, joihin palkintolautakunta vastasi 13.11.2007.

Kilpailuaika päättyi 11.1.2008

# MARJA - VANTAA "IDEAS FOR CITY LIVING" COMPETITION

## Jury Protocol

### 0 GENERAL

#### 0.1 Purpose of the competition

The City of Vantaa Land Use and Environmental Department Marja-Vantaa project organized an "ideas for city living" competition situated in the vicinity of the Kivistö station on the ring rail line.

The purpose of the competition was to find an idea for land use that corresponds with the quality requirements of the new millennium for city living, for its related recreation and for a new station on the ring rail line.

#### 0.2 Planning situation of the competition area and its environs

The whole competition area is subject to Marja-Vantaa local master plan approved by the Vantaa City Council. No detailed city plans have been drawn up for the competition area, as detailed planning will begin only after the competition. Detailed planning required for implementation of the ring line is presently underway – based on the target schedule, the detailed plan is going to be submitted before the City Council in early autumn 2008. Accordingly, the realization of the ring rail line could begin in 2009.

### 1 COMPETITION ARRANGEMENTS

#### 1.1 Organizer

The competition was organized by the City of Vantaa Land Use and Environmental Department Marja-Vantaa project. The competition was invitational.

#### 1.2 Form of the competition and eligibility

The competition was invitational. The following groups of designers were invited to participate:

- Gert Wingårdh, Wingårdh Arkitektkontor AB, Sweden
- Francine Houben / Mecanoo architecten, The Netherlands
- Arkkitehtitoimisto Harris - Kjisik Oy, Finland
- Arkkitehtitoimisto Davidsson Oy, Finland
- Arkkitehtitoimisto B & M, Finland
- Arkkitehtitoimisto JKMM Oy, Finland

In addition to architectural planning and design, each group was required to contain experts in landscape architecture, visual arts, traffic planning and construction economics and management.

## 1.4 Palkintolautakunta

Palkintolautakuntaan kuuluivat:

Vantaan kaupungin nimeäminä:

- Tapani Mäkinen, kaupunginvaltuuston puheenjohtaja, puheenjohtaja
- Markku J. Jääskeläinen, kaupunginhallituksen puheenjohtaja
- Riitta Ollila, kaupunkisuunnittelulautakunnan puheenjohtaja
- Jukka Peltomäki, apulaiskaupunginjohtaja, varapuheenjohtaja
- Reijo Sandberg, rakennusvalvontajohtaja / 1.1.2008 alkaen projektin johtaja
- Urpo Vainio, kaupungininsinööri
- Jukka Kullberg, kaupunkisuunnittelujohtaja
- Lea Varpanen, Marja - Vantaa -projektin kaavoituspäällikkö
- C G Sandell, varatuomari
- Jyrki Tiensuu, arkkitehti, sihteeri

Suomen Arkkitehtiliiton kilpailutoimikunnan nimeämänä:

- Johanna Vuorinen, arkkitehti

Palkintolautakunnan pysyvänä asiantuntijana toimi asukaspalvelujohtaja Timo Juurikkala.

Palkintolautakunnan muina asiantuntijoina toimivat:

- Heikki Pajunen, katupäällikkö
- Hannu Laakso, liikennesuunnittelupäällikkö
- Ritva Kotilainen, Marja-Vantaan projektin arkkitehti
- Gilbert Koskela, Marja-Vantaan projektin insinööri

Laajuuksilaskelmat laadittiin Marja-Vantaan projektin toimistossa.

## 2 KILPAILUTEHTÄVÄ

### 2.1 Kilpailutehtävän tausta

Marja-Vantaan uuden kaupungin rakentaminen Helsinki-Vantaan lentokentän läheisyyteen luo erinomaiset edellytykset täydentää pääkaupunkiseudun kaupunkirakennetta, parantaa asuntotuotannon edellytyksiä sekä toteuttaa kaupunkirakenteeseen kiinteästi liittyvä kaupan suuryksiköiden keskittymä. Osayleiskaava mahdollistaa kaikkiaan noin 27 000 asukkaan ja noin 25 000 työpaikan toteuttamisen, josta projektialueen osuus on noin 17 000 asukasta ja 23 000 työpaikkaa. Tästä kilpailualueen osuus on noin 300 000 m<sup>2</sup> asuntokerrosalaa = n. 6 000 asukasta.

Pääradan ja Martinlaakson radan yhdistävä Kehärata liittää uuden kaupungin erinomaisilla joukkoliikenneyhteyksillä tiiviisti seuturakenteeseen sekä valtakunnalliseen liikenneverkkoon. Alueen saavutettavuus Hämeenlinnan moottoritien ja Kehä III:n kautta on erinomainen. Kehäradan rakentaminen alkaa lähivuosina.

Lentoaseman läheisyys on huomioitu osayleiskaavan suunnitteluvaiheessa sijoittamalla asuminen vähäisen lentomelun alueille ja työpaikkatoiminnat melualueille.

### 1.3 Competition schedule

The competition begun 10 October, 2007. As part of the competition, a seminar was held on the same date.

The participants had the possibility to present questions to the jury by 8 November, 2007, regarding the competition programme and the competition documentation. Four participants presented the jury total 12 questions within the given time period regarding the competition. The jury answered the questions on 13 November, 2007.

The competition ended 11 January, 2008

### 1.4 Jury

The competition jury consisted of the following members:

Appointed by the City of Vantaa:

- Tapani Mäkinen, Chairman of Vantaa City Council
- Markku J. Jääskeläinen, Chairman of the City Executive Board
- Riita Ollila, Chairman of The City Planning Committee
- Jukka Peltomäki, Deputy Mayor
- Reijo Sandberg, Head of Building Control / the project's manager starting 1.1.2008
- Urpo Vainio, City Engineer
- Jukka Kullberg, Head of City Planning
- Lea Varpanen, Planning Manager, Marja-Vantaa project
- C G Sandell, Master of Laws
- Jyrki Tiensuu, Architect, secretary

Appointed by the Finnish Association of Architects:

- Johanna Vuorinen, Architect

Permanent expert of the competition jury

- Timo Juurikkala, Citizen Services Director

Other experts of the jury

- Heikki Pajunen, Street Manager
- Hannu Laakso, Traffic Planning Manager
- Ritva Kotilainen, Architect, Marja-Vantaa project
- Gilbert Koskela, Project Engineer, Marja-Vantaa project

Quantity calculations for floor area and parking were compiled at the Marja-Vantaa project office.

## 2 COMPETITION TASK

### 2.1 Background to the competition

The development of the new Marja-Vantaa city near the Helsinki-Vantaa airport will create excellent preconditions for complementary building in the capital area city structure, for improving the prerequisites for housing production and for implementing a large retail business concentration as an integrated part of the city structure. The local master plan facilitates accommodation of approx. 27,000 new inhabitants and creation of approx. 25,000 places of employment of which the Marja-Vantaa project area portion is approx. 17,000 inhabitants and 23,000 places of employment. The competition area portion comprises approx. 300,000 m<sup>2</sup> of floor area for housing = approx. 6,000 inhabitants.

## 2.2 Kilpailualue

Kilpailualue sisälsi tehokkaan asuinrakentamisen alueen (A1, liitekartta) tulevan Kehäradan pohjois- ja eteläpuolella, uuden kaupungin ydinkeskustassa. Lisäksi kilpailualueeseen kuului osa asuinalueen läheisyyteen sijoittuvasta keskustatoimintojen alueesta (C) sekä uuden aseman asemaympäristö (LJ).

Kilpailualueen ympärille oli osoitettu tarkastelualue, jonka liittyminen kilpailualueen ratkaisuun tuli osoittaa viitteellisellä tasolla (liitekartta 3).

## 2.3 Kilpailun tavoitteet

Kilpailun tavoitteena oli löytää alueen keskusta-asumisen ja siihen liittyvien virkistysalueiden asemakaavan laatimisen pohjaksi ratkaisu, joka

- on arkkitehtonisesti ja kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen, teknisesti, taloudellisesti ja toiminnallisesti perusteltu, monipuolinen ja 2000 -lukua kuvastava
- luo uudelle kaupungille vahvan hallitun identiteetin avoimien kulttuurimaisemien rinnalla
- ratkaisee keskusta-asumista nykyaikaan soveltuvalla tavalla
- on liikenteellisesti toimiva ja ottaa huomioon liikenteen yhdistävät tekijät ja haittatekijät
- luo mielenkiintoiset ja vaihtelevat nykyaikaiset julkiset kaupunkitilat
- mahdollistaa nykyaikaisen, ekologisen kaupungin rakentamisen

## 3 SAAPUNEET KILPAILUEHDOTUKSET

Kilpailuun saapui 6 kilpailuohjelman mukaisesti toimitettua ehdotusta. Ehdotusten todettiin täyttävän kilpailuohjelman vaatimukset ja ne kaikki hyväksyttiin kilpailuun mukaan.

## 4 KILPAILUN YLEISARVOSTELU

### 4.1 Yleistä

Marja-Vantaan keskusta-asumisen ideakilpailun avulla haluttiin löytää arkkitehtonisesti ja kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen, teknisesti ja taloudellisesti perusteltu, 2000 -lukua kuvastava laadukkaan keskusta-asumisen ja siihen liittyvän virkistykseen ratkaisu asemakaavoituksen pohjaksi. Suunnittelualue tulee luomaan uudelle kaupungille vahvan identiteetin, minkä vuoksi sen maisemallinen merkitys korostuu erityisesti avoimien kulttuurimaisemien suuntaan. Arkkitehtonisesti kaupunkikuvallisten elementtien toivottiin ottavan kantaa uuden kaupungin luonteeseen (kaupunkitilat, veistoksellisuus, julkisivusommittelu, värit, materiaalit, kasvillisuus).

Julkiset kaupunkitilat – kadut, aukiot, puistot – muodostavat oleellisen osan keskusta-asumisen kokonaisuutta. Niiden suunnittelussa odotettiin mielenkiintoisia, nykyaikaisia ratkaisuja. Asemaympäristöstä haluttiin muodostaa kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen ja viihtyisä julkinen tila, joka mahdollistaa kaupunkielämän erilaiset kohtaamiset ja joka liittyy kevyen liikenteen yhteyksillä luontevasti muuhun kaupunkirakenteeseen.

Suunnittelun lähtökohtana oli esteettömyys kaikissa ratkaisuissa.

Ympäristörakentamisen osana toivottiin kannanottoa vesiaiheen rooliin 2000-luvun ekologisen kaupungin elementtinä.

Pysyvä aihe tämän päivän tulevaisuuden visioissa on ekologia ja esimerkiksi ilmastonmuutos. Sen huomioiminen kaupunkisuunnittelussa oli oleellinen uuden kaupungin suunnittelun lähtökohtana.

With its excellent public transportation connections, the ring rail line will link the new city closely to the surrounding regional structure and to the national transportation network. The accessibility of the area via Hämeenlinna highway and ring road III is excellent. The construction of the ring rail line will begin in the coming years.

The proximity of the airport has been taken into account in the component master planning stage of the area by situating housing in areas with low aircraft noise and workplace premises in zones subject to noise.

## **2.2 The competition area**

The competition area encompassed an efficient residential area (A1, map appendix) north- and south of the future ring rail line in the new city's central district. The competition area also included part of the city-center functions' area (C) – near the residential area – and the surrounding environs of the new station (LJ).

A study area whose connection with the competition area was required to be presented on a suggestive basis, was indicated around the competition area (map appendix 3)

## **2.3 Competition objectives**

The aim of the competition was to find a solution for city living in the area and for the detailed planning of the area and its associated recreation areas. It was requested to

- have high architectural standard with high quality cityscape
- be technically, economically and functionally well-argued, versatile and reflective of the 21<sup>st</sup> century
- create a strong, composed identity with the open cultural landscape alongside
- resolve city living in a manner suitable for modern times
- have a well functioning transportation system and take into consideration the common and the challenging factors in transportation systems
- create interesting and diversified modern city spaces for the public
- facilitate building a city that is modern and ecological

## **3 COMPETITION ENTRIES**

The competition received 6 entries all of which were submitted in accordance with the competition programme. The entries were verified to fulfill the competition criteria and were all accepted for the competition.

## **4 GENERAL CRITIQUE**

### **4.1 General**

The desired outcome of the Marja-Vantaa “ideas for city living” competition was to find a design solution for high standard city living and its related recreation as a basis for detailed city planning. The proposed solution was sought to have a high architectural standard and create a high quality cityscape, and to be technically and economically well-argued and reflective of the 21<sup>st</sup> century. The competition area will produce a strong identity for the new city and therefore it has particular scenic significance towards the open cultural landscape. Architecturally, the elements of the cityscape were desired to address the character of the new city (city spaces, sculptural qualities, visual facade composition, colours, materials, vegetation).



Turvallisen asuinympäristön vaatimukset tuli ottaa huomioon esimerkiksi liikenteen ratkaisuihin ja asuntojen sijoittamisessa.

Kilpailu oli korkeatasoinen. Kaikki ehdotukset olivat huolellisesti ja paneutuen tehtyjä. Eri tavalla kilpailutehtävää painottaneet ehdotukset valaisivat tulevaisuuden mahdollisuuksia monipuolisesti.

## 4.2 Arvosteluperusteet

Arvostelussa kiinnitettiin kilpailuohjelman mukaisesti huomiota mm. seuraaviin näkökohtiin (ilman tärkeysjärjestystä):

- asuinratkaisujen innovatiivisuus ja kokonaisratkaisun arkkitehtoninen laatu,
- maisemallinen kokonaisidea ja identiteetti; paikan henki,
- ratkaisun kehittämiskelpoisuus toteutuksen pohjaksi,
- virkistysalueiden ja julkisten kaupunkitilojen toimivuus ja elämyksellisyys,
- liikenteen (sekä kevyen, että ajoneuvoliikenteen) ja pysäköinnin toimivuus sekä
- kestävän kehityksen mukaisen ajattelutavan toteutumiseen.

Kokonaisratkaisun ansiot ja kehittämiskelpoisuus olivat arvioinnissa tärkeämmät kuin yksityiskohtien virheettömyys.

## 4.3 Kaupunkirakenteellinen kokonaisuus

Marja-Vantaan keskusta-asumiselle etsittiin ratkaisua, jonka kautta keskustasta muodostuisi aidosti kilpailukykyinen vaihtoehto ympäristön pientaloasumiseen verrattuna. Rakennusoikeuden suuri määrä, 300 000 ka-m2 edellytti pohdintaa kokonaisuuden ja sen osien suhteista. Tärkeimpiä teemoja tähän liittyen oli keskustakorttelin luonne, Kehäradan huomioiminen, julkiset kaupunkitilat sekä keskustan maisemallinen ilme. Elävä kaupunkikeskusta tarjoaa asukkailleen mm. elämyksellisiä kaupunkitiloja toreineen ja puistoineen, mikä on urbaanin elämän perusta: julkisten kaupunkitilojen merkitys asukkaiden kohtaamispaikkana ja olohuoneena muodostaa selkärangan "cityelämälle".

Nykyisellään kilpailualue on pääosin luonnontilaista metsää ja maasto on suhteellisen tasaista. Vahvojen luonnonelementtien puuttuessa tulevan kaupungin identiteetti tulee muodostumaan lähes yksinomaan rakentamisen seurauksena. Kaikissa ehdotuksissa identiteetin merkitys oli oivallettu. Ehdotukset vaihtelivat uudenlaisista kaupunkikylistä kuten "Kivitasku" ja metsäkaupungeista, kuten "Origami Zipper" perinteisen urbaaneihin ratkaisuihin, kuten esimerkiksi "Mansikkapaikka". Parhaimmillaan perinteisten kaupunkisuunnittelun keinojen uudenlainen käyttäminen on johtanut ratkaisuihin, jotka tarjoavat mahdollisuuden uudenlaisen urbanismin syntymiselle, kuten "Fruit called Wanda" ja "A445". Tärkeänä pidettiin myös, että keskusta-alue muodostaa yhtenäisen kokonaisuuden, "Fruit called Wanda", "Mansikkapaikka", eikä jakaudu liikaa erillisiksi osakokonaisuuksiksi, "Kivitasku" ja "Typologies".

### Kehärata

Tuleva ratakuiluun sijoittuva Kehärata halkaisee suunnittelualueen ja yksi tärkeimmistä haasteista oli eliminoida radan halkaiseva vaikutus. Joissain ehdotuksissa rata oli peitetty lähes koko kilpailualueen osalta ("Kivitasku", "Mansikkapaikka"). Toisena ääripäänä oli ehdotus "A445", jossa rata oli jätetty näkyviin, eikä radan ylityksiä oltu juurikaan huomioitu. Parhaimmillaan radan merkitys oli oivallettu ja rata oli sulautettu osaksi kaupunkirakennetta, kuten "Fruit called Wanda"ssa. Hyvänä pidettiin myös ehdotuksen "Origami Zipper" ratkaisua, joka merkitsee radan linjauksen maisemaan korkeilla, veistoksellisilla asuinrakennuksilla. Kaikissa ehdotuksissa keskustakorttelissa, tulevan aseman läheisyydessä rata on katettu ja yhdistetty osaksi julkista kaupunkitilaa. Yksikään ehdotus ei kuitenkaan tuonut mittavaa asuntorakentamista rata-alueen päälle. Junamatkustajan kannalta tilannetta voi tarkastella myös näkyminä; hyvänä pidettiin että Marja-Vantaa on tunnistettavissa ja koettavissa myös junalla liikkujille, kuten "Fruit called Wanda"ssa.

The public city space – streets, squares, parks – form an integral part of the entire city living. Interesting and modern solutions were expected in their design. The station environs were instructed to form an enjoyable high quality public space that would facilitate the different rendezvous of city living and be connected to the rest of the city structure in a natural way by pedestrian and cycling routes.

All design solutions were to observe accessibility for the disabled.

As part of the built environment, an attitude towards the role of water as an element in a 21<sup>st</sup> century city was wished to be reflected in the design.

A permanent theme for today's future visions is ecology and the climate change, for example. Incorporating it as a basic factor in city planning was considered essential in designing a new city.

The requirements for a safe living environment were required to be taken into account for instance in traffic solutions and in situating dwellings.

The level of the competition was high. All proposals were made with care and in depth. Their various emphasis on the competition task illuminated the future possibilities diversely.

## 4.2 Evaluation criteria

In judging the competition entries, the jury paid attention to e.g. the following aspects (not in order of priority):

- Innovative design solutions for city living, architectural quality of the designed entity
- The entry's overall scenic idea and identity; spirit of a place
- The entry's developmental suitability for implementation
- Functionality of the recreation areas and public city spaces and experiential quality
- Traffic and parking functionality (both pedestrian/cycling and vehicular traffic) and parking
- Implementation of sustainable development thinking methods

An entry's overall merits and its suitability for implementation had more importance in the evaluation than its flawless details.

## 4.3 The city structure as a whole

The organizers were looking for a solution for the city living in Marja-Vantaa that would enable the city-center to be a genuinely competitive alternative to living in detached houses. The large building rights, 300,000 m<sup>2</sup> of floor area, necessitated pondering over the proportions of the entity and its parts. The most important related themes were the nature of the central city block, focus on the ring rail line, the public city spaces and the scenic appearance of the city-center. A viable city-center offers experiential city spaces with squares and parks for its inhabitants, which is the foundation of urban life: the relevance of public city spaces forms a backbone to the "city life".

At present most of the competition area is untouched forest and the terrain is relatively flat. Due to the lack of strong natural elements the future city's identity will be formed almost entirely as a result of construction. In all the proposals the significance of identity was intuited. The proposals varied from the new kind of city-villages such as "Kivitasku" and the forest-cities such as "Origami Zipper" to the traditionally urban resolution such as "Mansikkapaikka" for example. A new kind of utilization of the traditional city planning methods has led to solutions which at their best offer a chance for the birth of a new kind of urbanism such as "Fruit Called Wanda" and "A445. It was also considered important that the city-center area forms a unified whole, "Fruit Called Wanda" and "Mansikkapaikka", and that it's not split into separate sub-entities, "Kivitasku" and "Typologies".

### Julkiset kaupunkitilat

Julkiset kaupunkitilat voivat parhaimmillaan muodostaa keskustaelämän selkärangan, joka houkuttaa joukkoliikennekaupungissa asuvaa kulkemaan jalan ja pyöräillen. Erityisen hyvin kaupunkitilojen tarjoamat mahdollisuudet näkyvät "A445":ssä, jossa kaksi puistomaista valtasuonta ja niihin yhdistetty vesiaihe ohjaavat kulkijoita itä – länsisuunnassa kohti asemaa. Ehdotus "Fruit called Wanda" perustuu vahvaan teemaan tilasarjoista, jotka luovat kaupunkimaista kudelmää. "Mansikkapaikka" puolestaan pohjaa klassiseen kaupunki-rakentamisen traditioon katuverkkoon liitettyjen aukkioiden avulla.

Keskustakortteli ja Kivistön aseman ympäristö luo imagoa keskustalle mutta myös koko Marja-Vantaalle. Parhaimmillaan tämä mahdollisuus on ymmärretty hyvin ("Fruit called Wanda", "A445", "Typologies") luomalla vahva luonne tulevaisuuden keskustalle myös tällä keinoin.

Kaikissa ehdotuksissa puisto on nostettu keskeiseksi julkiseksi tilaksi ja asukkaiden kohtaamispaikaksi. Puiston käsittely vaihteli rakennetuista urbaaneista puistoista ("A445" ja "Fruit called Wanda") metsäpuistoihin ("Kivitasu"). Esimerkiksi ristin muotoinen puistoalue yhdistyy hyvin ympäröiviin viheralueisiin, mutta johtaa keskusta-alueen hajoamiseen. Hyvänä pidettiin, että urbaanit rakennetut ja aktiiviset puistot muodostavat vaihtoehdon ympäröiville luonnontilaisille viheralueille. Kilpailussa on tuotu esille useita mielenkiintoisia esityksiä sadevesien käyttämiseksi vesiaiheissa ("Typologies", "A445" ja "Fruit called Wanda"). Jatkotyössä tulee selvittää näiden realistiset toteutusmahdollisuudet ja -laajuudet.

### Rajautuminen

Tulevan keskustan imagolle on varsin merkityksellistä, miten keskusta rajautuu suhteessa ympäristöönsä. Tikkurilantien puoleinen raja on samalla myös Marja-Vantaan keskustan käyntikortti Lentoaseman suunnasta saavuttaessa. Parhaimmillaan raja on pystytty ratkomaan mielenkiintoisesti mutta ei monotonisesti. "Fruit called Wanda" selkeä raja itään ja mielenkiintoinen muotokieli vesiaiheineen kätkeytyy metsän peittoon aseman suuntaan kuljettaessa: keskusta ei nouse esiin kaikilta osin. "Mansikkapaikka" laskee aika yllättäen kerrosluvut Tikkurilantien varressa vaatimattomasti kahteen, joka antaa valtavyöhyksen suuntaan kylmäisen vaikutelman. Jatkosuunnittelussa näitä rajapintoja tulee tutkia tarkemmin.

### Taide

Marja-Vantaan visiossa on tuotu esiin taiteen merkitys osana arkea. Tämän vuoksi suunnitteluohjeessa toivottiin, että kaupunkikuvalliset elementit ottavat arkkitehtonisesti kantaa uuden kaupungin luonteeseen. Parhaimmat ehdotukset ovat esittäneet onnistuneita ratkaisuja värien käytön ("Kivitasu", "Mansikkapaikka", "Origami Zipper") kuin myös veistoksellisuuden mahdollisuuksista ("Typologies"). Ehdotuksessa "Fruit called Wanda" taidetta on ajateltu myös kaupunkitapahtumana, esimerkiksi esitetyn "Vantaa Biennalen" muodossa.

## **4.4 Liikenne ja pysäköinti**

Kehärata antaa mahdollisuuden kehittää Marja-Vantaan uudesta kaupungista selkeästi joukkoliikennekaupunki, joka tarjoaa erinomaiset mahdollisuudet kevyttä liikennettä ja erityisesti polkupyöräilyä tukeville ratkaisuille. Kehäradan sijainti oli kilpailuehdotuksia sitova lähtökohta. Kehärata sijoittuu kilpailualueella tasojen + 38.5 ja + 45.0 välille. Osayleiskaavan liikenneväyläratkaisuihin ja kevyen liikenteen tavoiteverkosta voitiin perustellusti poiketa.

Joukkoliikennekaupungin luonteeseen liittyen jatkossa tulee pohdittavaksi, voisiko rakennusoikeutta ja siten tulevan Kehäradan käyttäjämääriä nostaa ympäristön laadun silti vaarantumatta. Ehdotukset osoittavat, että kilpailuohjelmassa edellytetty rakennusoikeus on perustellusti ylitettävissä.

### Rata

Rata halkaisee alueen. Sen asuinaluetta jakava vaikutus tuli suunnitteluratkaisuilla eliminoida; rata-alueen kattamiseen ja toiminnalliseen ratkaisuun (virkistyskäyttö, kulkuyhteydet, rakennukset) toivottiin kilpailijoilta esitystä.

### Ring rail line

The ring rail line housed in the future track recess splits the competition area in two, and one of the most important challenges was to eliminate its dividing effect. In some proposals the track has been covered almost for the whole length of the competition area ("Kivitasku", "Mansikkapaikka"). In the other extreme was the proposal "A445" where the track had been left exposed and overpassing had hardly been provided for. At best, the significance of the railway track was understood and the track was incorporated into the city structure as in "Fruit Called Wanda". Also "Origami Zipper's" solution, in which the track's contour was marked in the landscape with tall, sculptural, residential buildings, was considered to be good. In all the proposals the track was covered at the central city block near the station and incorporated into the public city space as a part of it. However, none of the proposals brought any substantial residential development over the track area. The situation can be assessed with respect to a train passenger's view as well; it was considered positive that Marja-Vantaa could be recognized and experienced by the train commuters also, as in "Fruit Called Wanta".

### The public city spaces

At best the public city spaces can form a backbone to city life, which will make commuting by foot or by bike attractive to a resident of a public transportation city. The possibilities that the city spaces have to offer are particularly well visible in A445, where two park-like main arteries and a water theme connected to the city spaces lead the passengers in the East-West direction towards the station. The proposal "Fruit Called Wanda" is based on a strong theme of spatial series, which generates urban weave. "Mansikkapaikka" in turn leans on the classical city-building tradition by means of squares connected to the street network.

The central city block and the surroundings of the Kivistö station create an image not only for the city-center but the whole of Marja-Vantaa as well. This resource has been understood well ("Fruit Called Wanda", "A445", "Typologies") in generating a strong character for the future city-center by those means.

In all the proposals the park had been raised as the integral public space and the inhabitants' meeting place. Dealing with the park varied from the built urban parks ("A445" and "Fruit Called Wanda") to the forest parks ("Kivitasku"). A cross shaped park area, for instance, will merge well with the surrounding green areas, but will lead to disintegration of the city-center area. It was considered an asset that the built and active urban parks compose an alternative to the surrounding untouched green areas. Various interesting propositions for the use of rainwater in water themes were introduced in the competition ("Typologies", "A445" and "Fruit Called Wanda"). Their realistic implementation possibilities and extent must be reviewed as the work continues.

### Boundaries

It is very significant how the future city-center is edged in relation to its surroundings. The edge on the Tikkurilantie side is also the business card of the Marja-Vantaa city-center when approaching it from the airport, South. At best, an interesting constitution for the edges has been achieved without monotony. As one moves towards the station in the "Fruit Called Wanda", the clearly defined East edge and the interesting figurative form and the water themes are hidden by the forest in the station's direction: all parts of the city-center are not exposed. In "Mansikkapaikka" the buildings by the Tikkurilantie have been unassumingly reduced to two storeys, which results in a village like impression towards the direction of the main traffic artery. In further planning these interfaces must be studied in more detail.

### Art

The Marja-Vantaa vision brings forth the significance of art as part of an everyday life. Therefore a wish was expressed in the planning and design instructions for the elements of the cityscape to architecturally address the character of the new city. The best proposals have exhibited successful solutions regarding the possibilities of sculptural appearance ("Typologies") and the use of colour ("Kivitasku", "Mansikkapaikka", "Origami Zipper"). In "Fruit Called Wanda" art has been perceived also as an event in the city, for instance in the form of the proposed "Vantaa Biennale"

Ratalinjan pituus kilpailualueella on noin 1,2 km. Rautatiealueen kattamista on esitetty kilpailuehdotuksissa enemmän tai vähemmän. Kaikissa ehdotuksissa on esitetty ratalinjan kattamista ainakin asema-alueelle. Rautatiealueen kattaminen on teknisesti mahdollista, mutta se on ainakin huomattava kustannuskysymys. Kattamisen vertailuhintana voidaan alustavasti käyttää lukua 2,5 M€/100 m. Tämä sisältää myös poistumisteistä, ilmanvaihdosta ja savunpoistosta aiheutuvat kustannukset. Niiden merkitys korostuu sitä enemmän, mitä pidemmästä tunnelista on kyse.

Vapaan aukon korkeutena radalla voidaan pitää minimimittaa 7.3 m radan kv-tasosta. Kun tähän lisätään kansirakenteen ja päälle tulevien rakennekerrosten paksuus, katetun rata-alueen uusi korkeustaso olisi 9 metriä radan kv-tason yläpuolella. Tämä tarkoittaa rakennetun pinnan nousemista yleisimmin 4-5 metriä nykyisestä maanpinnasta, koska rata on jo suunniteltu leikkaukseen. Yleisesti voi sanoa, että aluekorkeuksien hallintaan huomioiden esitykset radan kattamisesta olisi voinut panostaa enemmän. Radan kattaminen on sekä kustannuksiltaan, että rakentamistoimenpiteenä raskas toimenpide. Pelkkä rata-alueen kattaminen ja istuttaminen tuntuu ratkaisuna tehottomalta.

Rata-alueen kattamista on tarkasteltu erityisesti suhteessa saavutettuihin kaupunkirakenteellisiin ja toiminnallisiin etuihin.

#### Pysäköinti

Pysäköintipaikkojen mitoituksessa on lähtökohtana käytetty:

asuminen	1ap/80 k-m <sup>2</sup> .
liike-, toimisto-, työpaikatilat	1ap/50 k-m <sup>2</sup> .

Pysäköinti suunnittelualueella tuli ratkaista pääosin rakenteellisena ja kaupunkikuvallisesti laadukkaana, asumisen kannalta sopivan kokoisina kokonaisuuksina.

Kaikissa ehdotuksissa pysäköinti on ratkaistu pääosin rakenteellisena. Ehdotuksissa on vaihdellen maanalaisia ja maanpäällisiä pysäköintilaitoksia, erilaisia kansiratkaisuja, kadunvarsipysäköintiä sekä asuntokohtaisia autopaikkoja. Kokonaan kansipihoihin johtavia ratkaisuja ei ole pidetty hyvinä. Esimerkiksi ehdotuksessa "Mansikkapaikka" on sijoitettu autopaikat hyvin kaupunkiaukioiden alle, jolloin pihat voidaan ratkaista maantasoisina. Useissa ehdotuksissa on sijoitettu tehokkaasti rakennettujen osien pysäköintitilat radan kahden puolen useaan kerrokseen, jolloin rakentamisessa voidaan saavuttaa synergiaetuja. Vaadittujen pysäköintipaikkojen järjestäminen on kuitenkin johtanut useissa tapauksissa liian suuriin yksiköihin. Pysäköinnin suunnitteluun tulee jatkossa kiinnittää erityistä huomiota ja selvittää pysäköintitilojen laajuus suhteessa turvallisuuteen ja käytön miellyttävyyteen. Mahdollinen rakennusoikeuden lisääminen kulminoituu myös pysäköintipaikkojen laadukkaan ratkaisemisen mahdollisuuteen.

#### Liikenne

Huoltoliikenteelle ja kuljetuksille tuli osoittaa turvalliset reitit. Jätehuolto oli alustavasti ajateltu hoidettavan keskitetysti ja korttelikohtaisesti. Liikenneverkon tuli mahdollistaa toimiva julkinen liikenne. Kevyen liikenteen yhteyksien tuli olla toimivat. Pyöräilyn tuli olla keskeinen teema julkisissa ulkotiloissa. Reittien tilavarausten tuli olla väljät.

Liikennemäärät alueella ovat suuria ja sujuvan liikenteen mahdollistaminen vaatii huolellisen liikenneverkkosuunnittelun. Arkiliikkuminen, niin kevyen kuin julkisen liikenteen osalla toimi kaikissa ehdotuksissa. "Origami Zipper" perustui ulkosityttöiseen ajoneuvoliikenteeseen. Useimmissa ehdotuksissa ajoneuvoliikenne alueella jäsentyi kokoavan kehäkadun avulla. Kaupungin sisäinen julkinen liikenne on luontevasti järjestettävissä kehäkatuun perustuvissa ehdotuksissa. Alueella liikennöivää minibussia oli esitetty ehdotuksissa "Mansikkapaikka" ja "Typologies". Tavoitteena oleva joukkoliikennekaupunki edellytti erityistä paneutumista kevyenliikenteen järjestelyihin. Useissa ehdotuksissa kevytliikenteen pääreitti oli osoitettu kulkemaan keskuspuiston kautta. Parhaissa ehdotuksissa kevytliikenne oli nostettu keskeiseksi teemaksi julkisissa kaupunkitiloissa ("A445") ja vaihtoehtoiset reitit loivat kaupunkimaista kudelmaa ("Fruit called Wanda").

Jatkossa myös vapaa-ajan liikenteen ratkaisuihin tulee kiinnittää huomiota.

#### 4.4 Traffic and parking

The ring rail line will clearly facilitate development of the new Marja-Vantaa city into a public transportation city that will offer outstanding possibilities for solutions that support pedestrian traffic and particularly cycling. The location of the ring rail line was a binding existing factor for the competition entries. It is situated in the competition area between levels +38.5 and + 45.0. The contestants were entitled to present well-argued exceptions to the traffic facilities and to the pedestrian and cycling network objectives of the local master plan.

Whether the building rights and thereby the ring rail line passenger volume could be increased without putting the environmental quality at risk is subject to future contemplation regarding the nature of a public transportation city. The proposals demonstrate that it is justifiable to exceed the building rights required in the competition programme.

##### Railway track

The ring rail line splits the area in two. The dividing effect was required to be eliminated by the design solution; a proposition for covering the ring rail line area and resolving the area's functional use (recreational use, connections, buildings) was desired.

The length of the rail line in the competition area is approximately 1.2 km. Various amounts of cover have been presented for the railway area in the proposals. The station area has been featured with a cover in all of them. Covering the station area is technically feasible, but at least it is a considerable cost issue. Tentatively a reference cost of 2.5 M€/100 m can be used. This comprises the cost of emergency exits, ventilation and smoke exhaust. Their implication will be the more significant the longer the tunnel is.

The distance of 7.3 meters can be regarded as the minimum free height for the railway track opening measured from the level of the track's center line. As the thickness of the deck structure and the above structural layers is added onto that, the level of the track area cover would be 9 meters above the level of the track's center line. This means that the built surface will be raised most generally by 4-5 meters in relation to the present ground level, because the track has already been fit in the section. Generally speaking, the areal level management could have been better addressed considering the proposed measures for covering the track, which is a demanding undertaking both financially and in terms of construction. Covering and planting the track area alone seems inefficient.

Covering of the track area has been scrutinized particularly for its advantages to the city structure and its functional benefits.

##### Parking

The applied starting values for parking provisions were:

residential housing	1 parking place / 80 m <sup>2</sup> floor area
businesses, offices, workplaces	1 parking place / 150 m <sup>2</sup> floor area

Parking in the competition area was requested to have primarily a structural solution with high visual quality as part of the cityscape. The parking entities were supposed to be appropriate size as regards to inhabitation.

In all the proposals parking has been resolved predominantly structurally. They alternate between underground and aboveground parking, different deck solutions, on-street parking and residence-specific parking. Designs that entirely lead to placing courtyards on decks, have not been considered good. For instance in the proposal "Mansikkapaikka" the parking places are situated appropriately below the city squares, whereupon the yards can be resolved on the ground level. Parking spaces for the sections that are built to be efficient, are placed on both sides of the railway track on multiple floors in several of the proposals, thereby achieving synergy benefits in construction. In many cases achieving the required amount of parking places has lead to units that are too large. Planning of parking infrastructure is subject to particular attention in the future as well as studying the extent of the parking facilities in relation to their safety and their pleasant use. A possible increase in building rights is culminated in the possibility to provide good quality parking.

#### 4.5 Lentokentän läheisyyden aiheuttamat rajoitukset

Kilpailualueella on kokonaisuudessaan voimassa lentoestekorkeusrajoitus +96 m merenpinnan korkeudesta. Tämä merkitsee käytännössä sitä, että Kivistön aseman luona, jossa maanpinta on 52-54 metrin korkeudessa, voi olla enintään 13-14-kerroksia taloja. Joissain ehdotuksissa eräät yksittäiset rakennukset nousevat rajoitusta korkeammalle, mutta ne ovat madallettavissa siten, että ehdotuksen ratkaisuperiaatteet säilyvät.

Kilpailualueesta on eteläisin kulma m2-lentomeluvyöhykettä (Lden 55-60 dB) , jossa ei sallita uuden asutuksen sekä muiden melulle herkkien toimintojen kuten päiväkotien ja oppilaitosten rakentamista. Kilpailualue on muuten kokonaisuudessaan m3-lentomeluvyöhykettä (Lden 50-55 dB), jossa ei ole maankäyttöä rajoittavia määräyksiä.

Kilpailuohjelman suunnitteluohjeissa todetaan, että asuntoratkaisuilta ja ulkotilojen suunnittelulta odotetaan innovatiivisuutta myös häiriötekijöiden, kuten lentomelun huomioimisen osalla. Kilpailuehdotuksissa ei ole erityisesti kiinnitetty huomiota siihen, miten rakentamisessa otetaan huomioon lentomelu. Osassa kilpailuehdotuksia on esitetty lasitettuja parvekkeita ja viherhuoneita, mutta pääongelmaan, miten suojautua ulkotiloissa ylhäältäpäin tulevaan lentomeluun, ei ole otettu kantaa.

Joissain kilpailuehdotuksissa on lentomelualueella olevia asuinrakennuksia. Ne voidaan kuitenkin muuttaa muuhun käyttöön tai muokata korttelirakennetta hieman toisin, ratkaisun siitä kärsimättä.

#### 4.6 Korttelikohtaiset ratkaisut

Kilpailuehdotuksen tuli sisältää vähintään 300 000 k-m<sup>2</sup> asuntokerrosalaa. Alueen suunnittelun lähtökohdaksi oli löytää mahdollisimman monipuolinen rakenne eri asumismuotojen ja asuntotyypin suhteen.

Kilpailuehdotuksessa tuli esittää ensimmäisen maanpäällisen kerroksen ratkaisu siten, että tilat ovat joustavasti muutettavissa eri toiminnoille rakennuksen elinkaaren myötä. Myös ensimmäisen kerroksen tilojen yhdistämisen periaate toisen kerroksen tiloihin tuli esittää. Näihin tiloihin oli mahdollista osoittaa asumiseen liittyviä työtiloja, toimistoja, julkisia tai yksityisiä palveluja, asumiseen liittyviä yhteis- ja varastotiloja rakennusoikeuden estämättä.

Ehdotuksista laadittujen tarkistuslaskelmien perusteella todettiin kaikkien ehdotusten täyttävän ja osittain jopa ylittävän vaaditut kerrosalamäärät.

Ehdotuksissa arvostettiin monipuolisia asumisen ja elämäntapojen mahdollisuuksia, joita olikin ideoitu laajasti. Esityksiä oli suukortteleita muodostavista kerros- ja rivitaloista, tornitaloihin, pienipiirteisiin "townhouse"ihin ja kaupunkivilloihin. Myös toteutusmuotoihin ja elinkaariasumiseen oli esitetty vaihtoehtoja. Rikkaimman kokonaisuuden asumismahdollisuuksien osalta tarjoaa ehdotus "Fruit called Wanda". "Mansikkapaikassa" oli mittakaavaltaan ja sommittelultaan harvinaisen miellyttäviä asuinkortteleita. Mm. "Origami Zipperin" voimakkaan jakautumisen kortteleiltaan eriluonteisiin osiin pelättiin johtavan sosiaaliseen eriytymiseen. Ensimmäisen maantasokerroksen ratkaisussa arvostettiin joustavuutta. Katutasoon avautuvien tilojen joustavuus mahdollistaa keskustamaisen elävyyden ja palvelurakenteen syntymisen sekä luo asumiselle toivottuja vaihtoehtoja.

#### 4.7 Vaiheittain rakentaminen ja toteutettavuus

Alue tulee rakentamaan pitkäkhön ajan kuluessa, vähimmilläänkin toteutuminen vaatii ainakin 10 vuotta. Pitkän toteutusajan vaikutus tulee huomioida mm. rakennustekniikoiden ja -tapojen sekä asumistavoitteiden muuttumisena. Parhaimmillaan ratkaisu on riittävän joustava tulevaa toteutusta ajatellen kuitenkin niin, että ratkaisuun sisältyy voimakas oma identiteetti, joka kantaa tulevaisuuden uusien, muuttuvien ajatusten yli ja jossa kokonaisuus mahdollistaa osien runsaankin variaation ("Fruit called Wanda").

### Traffic

Safe routes for service traffic and transport were to be indicated. Waste management had been tentatively thought to be implemented centrally and handled independently by each city block. The traffic network was required to enable well-functioning public transportation. Pedestrian and cycling connections needed to be well-functioning. Cycling was designated to be a central theme for the public outdoors and provisions for cycling routes to be extensive.

The traffic volumes in the area are large. Facilitating fluent traffic requires careful traffic network planning. Everyday commuting was well-functioning in all the proposals in terms of both the public and the pedestrian and cycling traffic. "Origami Zipper" was based on externally fed vehicular traffic. In most of the proposals vehicular traffic was structured by means of a collector street loop. The city's internal traffic can be structured in a natural fashion in all the proposals based on a loop. A minibus circulating in the area was proposed in "Mansikkapaikka" and "Typologies". With public transportation city as a target, particular exploration of the pedestrian and cycling traffic arrangements was required. The pedestrian and cycling traffic main route was indicated to lead through the central park in several of the proposals. In the best proposals the pedestrian and cycling traffic was raised up as an integral motif of the public city space ("A445") and alternative routes created a city-like weave ("Fruit Called Wanda").

Also solutions for recreational traffic are subject to future attention.

## **4.5 Problems posed by the proximity of the airport**

The competition area has in its entirety a structural height limit of +96 meters from the sea level due to aviation. In practice this means that at the Kivistö station, where the ground level is at +52-54 meters, there can be only 13-14 -storeys high buildings. In some proposals certain single buildings reach higher than the limit, but they can be lowered in such fashion that the proposals' planning and design principles remain intact.

The Southernmost corner of the competition area belongs to the m2 aircraft noise zone (Lden 55-60 dB), where no development of new settlements or other noise-sensitive functions such as daycares and educational institutions are permitted. Otherwise the competition area belongs to m3 aircraft noise zone (Lden 50-55), where there are no restrictions of land use.

The planning and design instructions state that an innovative approach is expected for the planning and design of the dwellings and the outdoor spaces also with regard to challenging factors such as aircraft noise. The competition proposals have not paid particular attention to the issue of aircraft noise in building development. In some of the proposals glazed balconies and conservatories have been introduced, but the main problem, how to shield oneself against overhead noise, has not been addressed.

There are residential buildings situated in the aircraft noise zone in some of the proposals. Nevertheless, they can be assigned a different use or the block structure can be revised a little, without the design being affected.

## **4.6 Block-specific solutions**

The competition proposal needed to comprise at least 300,000 m<sup>2</sup> of housing floor area. The starting point for designing the area was to find as versatile of a structure as possible in relation to the various forms of residential living and the different types of housing.

The proposed design solutions for the first floor above the ground were required to be presented in such a way that the floor spaces can be modified flexibly for different functions as part of the building's life cycle. Also the principle of combining the first floor and the second floor spaces together was to be presented. These spaces could be designated, without building rights limitations, for public and private services and for office use. The same applied to designating them as common, storage and work spaces that are associated with the living spaces.



Toteutettavuutta arvioitiin myös toteutusyksiköiden koon perusteella; ehyen kaupunkikuvan rakentuminen vaiheittain. Tässä suhteessa suurkortteleihin perustuvat ehdotukset ovat ongelmallisempia.

Toteutettavuuden suhteen arvioitiin myös radan kattamista ja sen määrän vaikutusta ehdotuskohtaisiin ominaisuuksiin.

#### **4.8 Kestävä kehitys, ekologinen kaupunki**

Kestävän kehityksen ja ekologisen kaupungin rakentamismahdollisuuksien kannalta ehdotuksia on tarkasteltu mm. seuraavista näkökulmista:

- joustavuus, sopeutuminen muuttuviin tilanteisiin
- maankäytön tehokkuus, radan varren tehokas rakentaminen soveltuvalla tavalla
- liikenneverkon tehokkuus ja toimivuus; onnistuneet kevyen liikenteen yhteydet vähentävät ajoneuvoliikennettä
- järkevät ja hyvään ympäristöön johtavat investoinnit esim. radan kattamisen osalla
- hulevesien käyttömahdollisuudet ja niiden asema kaupunkikuvassa
- erilaiset ehdotukset uusiutuvien energiavaihtoehtojen käyttömahdollisuuksista

Based on the checking calculations, all proposals were found to fulfill and to even partially exceed the required amounts of floor area.

The proposals were valued for their possibilities regarding diverse residential living and lifestyles, which indeed were introduced extensively. There were propositions ranging from apartments and row houses that form superblocks, to tower blocks, small-scaled “townhouses” and city villas. Also alternatives for implementation methods and life-cycle living were introduced. “Fruit Called Wanda” offered the most diverse scheme regarding residential living options. The residential blocks in “Mansikkapaikka” were unusually appealing with regard to their scale and composition. The strong division of the “Origami Zipper” into parts and blocks of various nature was feared to lead into social differentiation. Flexibility in the design of the first ground level floor was appreciated. The flexibility of spaces that open up onto the street level facilitates a downtown-like vividness and service structure and creates desired alternatives for residential living.

#### **4.7 Stage by stage implementation and feasibility**

The area will be formed during the course of a fairly long time, requiring 10 years at least. The construction techniques and methods as well as the objectives of residential living are subject to changes during the long execution time, which must be taken into consideration. At best, the design is flexible enough regarding its future implementation, and in such way, that it has a strong enough identity to sustain the changing new ideas of the future, and that it allows ample variation as a whole (“Fruit Called Wanda”).

Feasibility was evaluated by unit size as well; a stage by stage realization of unbroken cityscape. In this respect proposals relying on superblocks are more problematic.

Also the covering of the railway track and how its extent affects each of the proposals' properties was evaluated in terms of feasibility.

#### **4.8 Sustainable development, the ecological city**

The proposals have been studied from e.g. the following points of view with respect to sustainable development and the ecological city:

- flexibility, adaptability to changing situations
- efficiency of land use, efficient building in a suitable manner by the railway track
- efficiency and functionality of the traffic network; well-functioning pedestrian and cycling connections reduce vehicular traffic
- sensible investments resulting in good environment, for example regarding the covering of the railway track
- prospects for utilization of rainwater and its role in the cityscape
- various suggestions for potential use of renewable alternative energy

## 5 EHDOTUSKOHTAISET ARVOSTELUT

### ”Kivitasku”

Ehdotuksessa Marja – Vantaan keskustasta on tehty neljän kylän kokonaisuus. Se luo uudelle kaupungille kylämäisen identiteetin. Kylien tilallinen ja toiminnallinen kehittäminen on mielenkiintoista. Hidaskadun, torin, pihakatuja ja pihojen muodostama kokonaisuus luo kiinnostavia kaupunkitiloja, joissa yksityisyyden ja julkisuuden asteet sopivasti vaihtelevat. Ristinmuotoinen keskuspuisto yhdistää alueen ympäröiviin viheralueisiin. Ehdotuksen ongelmana on, että vaikka kylät ovat keskenään samanlaiset, ne eivät silti tunnu muodostavan yhtenäistä kokonaisuutta. Rata on tunneloitu koko alueen matkalta, mutta se ei vaikuta ehdotuksessa perustellulta ratkaisulta. Keskuspuisto näyttää radan kattamisesta huolimatta enemmän erottavan kuin yhdistävän osalualueita toisiinsa. Keskuskortteli muodostaa oman irrallisen kokonaisuutensa ja alueita yhdistävän torialueen kehittäminen näyttää jääneen kesken. Ulkoapäin tarkasteltuna Marja-Vantaan keskusta hahmottuu neljän erillisen kylän ryhmänä, jotka piiloutuvat metsän siimekseen. Perspektiivikuvissa on esitetty houkutteleva juurevan moderni kaupunkimiljö.

### Asuminen

Ehdotuksessa asumista on ideoitu ja kehitelty kiinnostavasti. Kyläkokonaisuus on uusi tulkinta perinteisestä pikkukaupunkimiljööstä. Torialue ja pihakadut ovat asukkaiden yhteistä tilaa. Kortteleiden pihat avautuvat miellyttävästi ympäröivään luontoon. Tosin osa pihosta avautuu pohjoiseen. Pihat ovat kokonaan kannella. Rakennuksiin on esitetty melulta suojaava hyvään ilmansuuntaan avautuva terassivyöhyke. Ehdotuksessa on esitetty kaksi erityyppistä asuinrakennusta, kolmi- ja puolikerrokset rakennukset muodostavat puolittain sulkeutuvia pihatiloja, vaihtelevan korkuiset noppatalot sijoittuvat kylän keskelle. Vиноjen kattojen alle on esitetty ”ullakkoasumista” ja noppamaisiin taloihin esimerkiksi ”loft” asuntoja. Keskuskorttelin tuntumaan on esitetty myös opiskelija-asumista.

### Puisto

Keskuspuiston ristin muoto mahdollistaa hyvät viheryhteydet kaikkiin suuntiin. Keskeisen viheralueen saavutettavuus on myös alueen sisällä hyvä. Puiston kehittäminen on kuitenkin pitkälti sanallisella tasolla. Esitetty avoimen ja metsäisen tilan vaihtelu on kiinnostava, mutta korostaa viheralueen erotteluvaa vaikutusta. Junaradan tulisi kulkea syvällä tunnelissa, jotta esitetyllä metsä kasvaisi sen päällä. Keskuskorttelin asema-aukio asettuu keskuspuiston jatkeeksi. Aukio on hyvin suoraviivainen ja sen kehittäminen vaikuttaa keskeneräiseltä. Aukio vain haipuu kohti viheraluetta.

### Liikenne

Liikenneverkko on yksinkertainen ja hyvin jäsentynyt. Aluetta yhdistää kehäkatu, joka on esitetty hidaskaduksi. Pihakaduilla on sallittu huoltoajo. Kevytliikenne kulkee keskuspuiston kautta asemalle. Hidaskatu voisi toimia myös kevyenliikenteen väylänä. Kehäkatu ei kohtaa asema-aukiota. Pysäköinti on järjestetty pääosin pihalle puolikansien alle.

Rata-alueita on esitetty tunneloitavaksi koko alueen matkalta, mille ei ole esitetty perusteluita.

### Lyhyesti

Ehdotus sisältää kiinnostavia ideoita pienimittakaavaisen kaupunkikylän luomisesta. Edelleen kehiteltynä se muodostaisi todennäköisesti hyvää ja mielenkiintoista asuinmiljöötä. Ehdotuksen rakenne on kaaviotasolla hyvin toimiva. Alueen keskustamainen identiteetti jää kuitenkin löytymättä.

kerrosala: A 360 000 m<sup>2</sup>, K 23 000 m<sup>2</sup>, toimistot 22 000 m<sup>2</sup>

## CRITIQUE OF THE INDIVIDUAL ENTRIES

### "Kivitasku"

The entry proposes an entity of four villages formed out of the Marja-Vantaa center. It creates a village-like identity for the city. The spatial and functional development of the villages is interesting. The entity formed by a slow-traffic street, a square, mixed-use streets and yards creates intriguing city spaces where the degree of privacy and exposure vary appropriately. The cross-shaped central park links the area to the surrounding green areas. The proposal's problem is that although the villages are similar to each other they do not seem to compose a unified scheme. The rail track has been tunneled for the whole distance of the area, but the solution doesn't appear well-argued for the proposal. In spite of the railway track being covered, the central park seems to more divide than conjoin the area sections. The central block forms its own separate entity and the development of the public square area which links the sections strikes as being left unfinished. Externally viewed the center of Marja-Vantaa takes shape as a group of four distinct villages which hide in the forest umbrage. In the perspective illustrations an enticing viscerally modern city milieu is presented.

### Residential living

In the proposal, ideas for residential living have been introduced and developed in an interesting way. The public square area and the mixed-use streets are common area for the residents. The block yards open up pleasantly into the surrounding nature. However, some of the yards open up towards the North. The yards are placed entirely onto the deck. The buildings have been incorporated with a terrace belt, which functions as a noise barrier and faces a favorable direction. Two different types of residential buildings has been presented in the proposal, three and a half storey buildings form partially closed inner yards, dice-like buildings with varied heights have been situated in the middle of the village. "Attic residences" have been designated under the slanted roofs and, for instance, "loft" apartments in the dice-like building. In the vicinity of the central block also student housing has been introduced.

### Park

The cross shape of the central park enables good green connections to all directions. The integral green center has good accessibility also within the area. However, park development remains largely at a verbal level. The alternation between clearings and forest is interesting, but emphasizes the separating effect of the green area. The railway track ought to run deep in a tunnel in order for the forest to grow over it as presented. The station square is situated as a continuation of the central park. The square is very linear and its development seems incomplete. It just fades towards the green area.

### Traffic

The traffic network is straightforward and well-structured. The area is integrated by a loop, which is presented as a slow-traffic street. Service traffic is allowed on the mixed-use streets. Pedestrian and bicycle traffic passes to the station through the central park. The slow-traffic street could also function as a path for pedestrian and bicycle traffic. The loop and the station don't meet. Arrangements for parking are predominantly in the yards under the half-decks.

The railway track zone has been proposed to be tunneled for the entire length of the area, for which no reasoning has been presented..

### In short

The proposal contains interesting ideas on creating a small scale city-village. Its further development would likely produce good and interesting residential milieu. The proposal's schematic structure is well-functioning. A city-center-like identity for the area, however, remains to be found.

floor area: A 360 000 m<sup>2</sup>, K 23 000 m<sup>2</sup>, offices 22 000 m<sup>2</sup>

## ”Mansikkapaikka”

Ehdotus täyttää kilpailun tavoitteet hyvin. Se on arkkitehtonisesti korkeatasoinen ja toiminnallisesti perusteltu, klassisen urbaani kaupunkikeskus. Ehdotus luo uudelle kaupungille hallitun, yhtenäisen ilmeen. Identiteetin muodostuminen on hienovaraista. Kaupunkirakenteelliset keinot ammentavat perinteestä, inhimillisestä mittakaavasta, tiiviiden katutilojen, pienten aukoiden ja näkymien vaihtelusta. Uudennlaisilla talotyypeillä ja esitetynlaisella modernilla arkkitehtuurilla alue on kuitenkin osa nykyaikaa. Ehdotus rakentuu vahvasti urbaanin ja toiminnallisen keskuspuiston varaan. Se on ehdotuksen voima ja toisaalta heikkous. Puisto on lähes kokonaan ratakuilua kattavan kannen päällä, joten esitetynlaisen puuston menestyminen herättää kysymyksiä. Marja-Vantaan keskeisen elementin, radan, toivoisi myös jollain tavalla näkyvän kaupunkikuvassa. Kokonaisuudessaan ehdotus on hieman tasapaksu ja siitä puuttuu kaupunkikuvallinen huippukohta. Erityisesti keskustakortteli kaipaisi poikkeavaa käsittelyä. Ehdotus rajautuu ympäristöön nähden pehmeästi. Perspektiivikuvissa on esitetty kaunis nykyaikaa henkivä kaupunkimiljö.

## Asuminen

Ehdotuksessa asumista on ideoitu ja kehitelty houkuttelevasti. Miellyttävän asuinmiljöön muodostuminen on esitetty uskottavasti. Ehdotuksessa on kolmentyyppisiä asuinkortteleita. Keskusta- ja puistokortteleissa on sekoittunut rakenne. Niiden kantavana ideana on kaupunkitilan muodostuminen ja näkymät. Ketjutaloissa mahdollistuu useat rakennustyytit, ideana monimuotoiset, lomittuvat pihapiirit ja kaupunkitilan rajaaminen. Kaupunkivillat ovat omakotitalojen urbaaneja vastineita, pientalomaisia kerrostaloja. Pihatilat ovat kiinnostavia, yksityinen, puolijulkinen ja julkinen tila vaihtelevat luontevasti. Erityyppiset asuinalueet muodostavat yhtenäisen kokonaisuuden. Kokonaisuus on kuitenkin varsin suuri ratkaistavaksi vain kolmella korttelityypillä. Ehdotus ratkaisee keskusta-asumisen turvallisesti perinteeseen nojaten, kuitenkin nykyaikaan soveltuvalla tavalla.

## Puisto

Urbaani keskuspuisto on alueen kokoava tila, joka rajautuu selkeästi rakennuksilla. Keskuspuistoa ideoitu toiminnallisesti monipuolisesti. Se toimisi hyvin asukkaiden yhteisenä olohuoneena. Keskuskorttelin kaupunkiaukio on keskuspuiston luonteva osa. Keskeisen viheralueen saavutettavuus on alueen sisällä hyvä, myös poikittaisyhteydet on huomioitu. Puiston rakentaminen lähes kokonaan pelkästään kannen päälle tuntuu kuitenkin arvelluttavalta. Jää myös arvailujen varaan, kuinka ehdotus toimisi, jos rataa katettaisiin ehdotettua vähemmän. Epävarmuus toteutumisen onnistumisesta on erityisen pulmallinen, kun on kyse ehdotuksen kantavasta ideasta.

## Liikenne

Liikenneverkko on yksinkertainen ja hyvin jäsentynyt. Aluetta kiertävä kehämäinen puistokatu on esitetty hidaskatuna. Kevyenliikenteen alitus tuntuu ristiriitaiselta hidaskatuajatuksen kanssa. Kehäkadulle on esitetty elektroninen minibussi palvelemaan alueen sisäistä liikennettä. Toriaukioiden sijoittuvat hyvin kehän varrelle ja silti suojaan läpikulkuliikenteeltä. Pysäköinti on järjestetty suureksi osaksi aukoiden alle, jolloin pihat säästävät maantasoiksi. Pysäköintiä on myös kadunvarressa.

Ratakuilu on ehdotuksessa häivytetty kattamalla se lähes koko alueen matkalla. Pientä pilkahdusta tästä alueen kannalta keskeisestä elementistä, radasta jää kuitenkin kaipaamaan. Ratakuilun rakentamista on hyödynnetty hyvin pysäköinnin järjestelyissä.

## **“Mansikkapaikka”**

The proposal fulfills the objectives of the competition well. It has high architectural quality and is a functionally justified classic urban city-center. The proposal creates a unified, proficiently composed appearance for the new city. The forming of identity is subtle. The means of creating urban structure draws its origins from tradition, humane scale and the variation of defined street spaces, small squares and vistas. However, with the novel building types and the presented modern architecture, the area belongs to our time. The proposal effectively constitutes on the urban and functional central park. It's the proposal's strength, and again its weakness. The park resides almost entirely on the deck over the railway track recess and therefore the survival of the presented trees raises questions. It would be desirable that the central element of Marja-Vantaa, the railway track, be introduced in the cityscape in some way. As a whole the proposal is a little dull and misses a culmination. The central block, particularly, calls for divergency. The proposal has a soft bound with the surrounding environment. The perspective illustrations exhibit a beautiful city milieu with a modern atmosphere.

### **Residential living**

Ideas for residential living have been introduced and developed invitingly in the proposal. The forming of a pleasant residential milieu has been presented credibly. The proposal has three types of residential city-blocks. The blocks in the center and in the park have a mixed composition. Their supporting idea is the formation of city-space and views. The chain-like houses facilitate the use of various building types with the idea focusing on diversified, interlocked yards and a defined city-space. City villas are the the urban equivalent of detached houses: multi-storey buildings with an appearance of a detached house. The yard spaces are interesting, there is alternation of private, semi-public and public spaces in a natural manner. The different types of residential areas form a unified entity. However, the entity is quite large to be resolved by using only three different types of city-blocks. The proposed city living solution is secure and true to the tradition, though applicable to the modern age.

### **Park**

The urban central park is the area's space of focus which the buildings clearly outline. Diverse functional ideas have been introduced to the central park. It would function well as the inhabitants' joint living room. The city square in the central city block is a naturally fit part of the central park. Inside the whole area the accessibility of the vital green area is good, also transverse connections have been taken into consideration. However, building the park almost entirely on top of the deck seems questionable. Also one can only guess how the proposal would work if the railway track was covered less than suggested. Uncertainty related to its successful implementation is particularly tricky when it's a matter of the proposal's integral idea.

### **Traffic**

The traffic network is straightforward and well structured. The circular park street encompassing the area has been presented as a slow-traffic street. The pedestrian and cycling traffic underpass seems to be in contradiction with the slow-traffic street idea. An electronic minibus has been introduced for the circular street to serve the area's internal traffic. The squares are well situated along the circular street and yet protected from through traffic. A large part of the parking has been situated under the squares, thus sparing the ground level for the yards. There is also on-street parking.

The railway track recess has been concealed by covering it for nearly the entire length of the area. There remains a yearning to get glimpse of this central element of the area. Building of the railway track recess has been well exploited for the parking arrangements.

**Lyhyesti**

Ehdotus täyttää kilpailun tavoitteet hyvin. Se on ammattitaitoisesti ja kokonaisvaltaisesti ratkaistu ja erityisesti asuinmiljööltään onnistunut ja miellyttävä. Ehdotusta vaivaava tasapaksuus saattaa kuitenkin olla jatkosuunnittelussa vaikeasti korjattavissa. Suurimmat kysymykset liittyvät voimakkaan kansirakentamisen toteutumiseen ja onnistumiseen korkealuokkaisella tavalla sekä siihen, että syntyvä identiteetti ei ole riittävän voimakas.

kerrosala: A 360 000 m<sup>2</sup>, KL 44 000 m<sup>2</sup>, Y 9 000 m<sup>2</sup>

**In short**

The proposal fulfills the objectives of the competition well. It gives a professional and comprehensive solution which is particularly accomplished and pleasant for its residential milieu. However, certain dullness that ails the proposal may be difficult to mend in further planning. The biggest questions have to do with successful implementation of building high-quality decks, and that the emerging identity is not strong enough.

floor area: A 360 000 m<sup>2</sup>, KL 44 000 m<sup>2</sup>, Y 9 000 m<sup>2</sup>



## ”Typologies”

Ehdotuksen kantavana ideana on jakaa alue eriluonteisiin osiin. Ehdotuksessa on viisi erihenkistä ”typologiaa”, neljä asuinalueyyppiä ja keskuskortteli. Typologiat hakevat luonteensa paikan hengestä. Ristinmuotoinen keskuspuisto jakaa alueen neljään osaan. Keskuspuisto tulee rakennettumaksi asemaa kohti ja muuttuu keskuskorttelissa kaupunkiaukioksi. Aaltoilevien voimakashahmoisten rakennusrintamien väliin muodostuva keskusaukio ja puisto muodostavat alueen keskeisen identiteettitekijän. Idea typologioista on kiinnostava ja alueen jakaminen erihenkisiin osiin voisi olla perusteltua, mutta esitetyllä tavalla alue ei muodosta yhtenäistä kokonaisuutta. Urbaani keskustamainen rakenne rajoittuu keskuskortteliin ja sen läheisyyteen. Ulkoapäin alue hahmottuu erillisinä alueina, jotka rajautuvat ympäristöön vaihtelevasti. Perspektiivikuivissa on esitetty voimakashahmoinen urbaani kaupunkiaukio ja -puisto.

## Asuminen

Ehdotuksessa on neljä asuin”typologiaa”. ”Down town”in muodostavat tehokkaat kerrostalokorttelit lähinnä keskuskorttelia. ”Garden living” -alueella on noppamaiset pienkerrostalot puutarhamaaisessa ympäristössä. ”Forest living”-alueella on kulmittaiset lamellitalot metsäluonnon keskellä. ”Forest living” on typologiana erityisen kiinnostava, vaikka ei sovellukkaan keskustamaiseksi asuinalue ratkaisuksi. ”Field living”in muodostavat nauhamaisesti sijoittuvat ”peltoasumukset”. Alueiden erilaisuus perustuu ympäristörakentamisen luonteeseen ja rakennusten sijoitteluperiaatteeseen. Asuinalueiden esittely on hyvin luonnosmainen ja rakentuu ideakuvien varaan.

## Puisto

Keskuspuiston ristin muoto mahdollistaa hyvät viheryhteydet kaikkiin suuntiin. Keskeisen viheralueen saavutettavuus on myös alueen sisällä hyvä. Puisto jakautuu kannen päälliseen ”aktiivivyöhykkeeseen” ja vähemmän rakennettu osaan, jossa rataa ei ole katettu. Keskuspuistoa on ideoitu muuta ehdotusta pitemmälle. Vesiaihe on ehdotettu muodostettavan alueen hulevesistä. Voimakashahmoinen, puistomainen keskusaukio jatkuu luontevasti rakennettuna keskuspuistona. Kannenpäälle rakennettu aktiivialue on esitetty uskottavasti suhteellisen vähäpuustoisena.

## Liikenne

Kehämäinen ajoneuvoliikenne kiertää alueen. Kehäkadulle on esitetty elektroninen minibussi palvelemaan alueen sisäistä liikennettä. Kevyenliikenteen yhteydet kulkevat viheralueiden kautta. Myös hiihtomahdollisuus on huomioitu. ”Forest living” alueen pysäköintikummut ovat mielenkiintoinen ratkaisu.

Rata-alue jakautuu kokonaan katettuun aktiivivyöhykkeeseen tiiviimmillä alueilla sekä kattamattomaan osaan, jonka ylittää vain osayleiskaavassa esitetty ajoyhteys. Radan erotteleva vaikutus on vain osittain eliminoitu.

## Lyhyesti

Alueen identiteetti rakentuu pääosin aaltoilevien rakennusrintamien väliin jäävän keskusaukion ja -puiston varaan. Ehdotuksessa on esitetty tarkemmin vain keskusaukiolle muodostuva miljöö. Ideatasolla kiinnostava ajatus ”typologioista” jää pitkälti jatkosuunnittelun varaan. Toisaalta voimakas jakautuminen estää yhtenäisen Marja-Vantaan keskustan syntyminen.

kerrosala: A 310 000 m<sup>2</sup>, K 135 000 m<sup>2</sup>, pysäköinti 120 000 m<sup>2</sup>

## “Typologies”

The proposal's integral idea is to divide the area into sections of varied nature. It has five “typologies” of different spirit, four residential area types and a central city block. The typologies draw their character from the spirit of place. The cross shape central park splits the area in four parts. The central park is more built towards the station and turns into a city square in the central city block. The central square and central park in between the intense shape rolling building fronts form the area's integral source of identity. The idea of typologies is interesting and division of the area into sections of varied nature could be justified, but the area doesn't form a unified whole in the presented solution. The urban city-center-like composition is borders on the central block and its proximity. Externally the area is perceived as separate areas which are bound by their surroundings diversely. In the perspective illustrations an intense shape urban city square and -park has been exhibited.

### Residential living

The proposal has four “typologies” of residential living. The “down town” is formed by efficient multi-storey apartment building blocks closest to the central city block. The “garden living” area has dice like small apartment buildings in a garden like environment. The “forest living” area has narrow-frame apartment buildings arranged cornerwise in the midst of the forest nature. The “forest living” as a typology is a particularly interesting one although it is not a suitable solution for an urban residential area. The “field living” is formed by “field dwellings” in a strip pattern. The diversity of the different areas is based on the environmental construction choices and the buildings' positioning principle. The presentation of the residential areas is very sketchy and is based on idea illustrations.

### Park

The cross shape of the central park facilitates good green connections to all directions. The accessibility of the vital green area is good also inside the whole area. The park is divided into an “active zone” over the deck and a less built zone where there is no cover over the railway track. The central park idea has been developed more than the rest of the proposal. The water theme has been proposed to be supplied with the rainwater in the area. The garden like park with its intense shape extends naturally into the built central park. The active zone built on top of the deck has been presented in a believable manner as relatively sparse with trees.

### Traffic

The circular vehicular traffic forms a loop around the area. An electric minibus has been introduced to the street loop to serve the internal traffic of the area. The pedestrian and bicycle traffic routes transverse the green areas. Also skiing has been incorporated as a possibility. The parking hillocks in the “forest living” area are an interesting solution.

The railway track area is divided into an “active zone” part entirely over the deck in the denser areas and a non-covered part which has a traffic connection overpass in accordance with the component master plan. The dividing effect of the railway track has been eliminated only partially.

### In short

The source of identity for the area is the central square and central park situated in between the intensively shaped rolling building fronts. Only the milieu created in the central square has been presented more accurately in the proposal. Much of the concept of “typologies”, which is interesting on an idea level, is subject to further planning. The strong division in turn prevents a unified Marja-Vantaa center from emerging.

floor area: A 310 000 m<sup>2</sup>, K 135 000 m<sup>2</sup>, parking 120 000 m<sup>2</sup>

## ”ORIGAMI ZIPPER”

Ehdotus tarjoaa kiinnostavan vaihtoehdon uudenlaisen vihreän keskustan rakentamiseksi. Ehdotus luo uudelle kaupungille puistomaisen identiteetin avoimien kulttuurimaisemien rinnalla. Ratakuilu on merkitty voimakkailla tunnusrakennuksilla ”Origamitaloilla”, jotka muodostavat keskuspuistoon avautuvan ”vetoketjun”. Rata on Marja-Vantaan keskustan olennainen elementti ja sen korostaminen rakentamisella viehättää. ”Origamitalojen” tornit ja ”Suurkortteleiden” pitkät linnoitusmaiset massat merkitsevät aluetta maisemassa. Hengeltään ehdotus on suomalaisten metsälähiöiden ja puutarhakaupunkien perinteenjatkaja niin hyvässä kuin pahassakin. Kauniista puistomaisesta ajatuksesta huolimatta ehdotus kaipaisi jonkinlaista keskustamaista tihentymää väljempien suurpiirteisempien tilojen vastapainoksi. Radanpäälliselle ”urbaanille aktiivivyyhykkeelle” ei tunnu syntyvän riittävä ”elämänkihinää” ja keskuskortteli erottuu muusta rakenteesta ostoskeskusmaisena. Alueen identiteetti rakentuu pitkälti voimakashahmoisten rakennusten arkkitehtuurin varaan, eikä ehdotus kestä luonnettaan menettämättä tavanomaista arkirakentamista.

### Asuminen

Alue jakaantuu kolmeen erilaiseen vyöhykkeeseen, ”Kyliin”, ”Origamitaloihin” ja ”Suurkortteleihin”. ”Konttitalot” sijoittuvat suurrakennusten väleihin mittakaavallistamaan ja monipuolistamaan rakennetta. Erityisesti ”Kylä” -korttelityyppi on onnistunut. Erilaisten ja uudenlaisten toteutustapojen kehittäminen, kuten ”Konttien” omatoimirakentaminen, on positiivista. Neljänlaisten asuinrakennustyyppien on ajateltu palvelevan elinkaaren eri vaiheissa. Rakenteellisesti korttelityypit sijoittuvat loogisesti, pienirakeisemmat ”Kylät” kohti pientaloalueita ja ”Suurkorttelit” rajaamaan aluetta kohti pääliikenneväyliä. Kääntöpuolena rakenteesta syntyy mielikuva voimakkaasta sosiaalisesta jakautuneisuudesta.

### Puisto

Puisto jakautuu kannen päälliseen ”urbaaniin aktiivivyyhykkeeseen” ja väljempään avautuvaan maantason keskuspuistoon. Keskeinen aukiotila rajoittuu keskuskortteliin ja jatkuu puiston ”aktiivivyyhykkeenä”. Puisto on esitetty luonnosmaisesti. Avautuva, radan linjasta tukea saava keskuspuisto tuntuu luontevalta. ”Aktiivivyyhykkeestä” olisi toivonut tarkempaa kehittelyä. Ehdotuksessa myös koko alue on käsitelty puistomaisena. Pihojen yksityinen vihreä yhdistyy julkiseen puistovihreään, mikä tukee ehdotuksen puistomaisesta henkeä. Toisaalta julkinen ja yksityinen tila on vaikeasti hahmotettavissa. Tehokkaasta rakentamisesta ja suhteellisen tasapaksusta rakenteesta johtuen, viheralueet tulee suurimmalta osaltaan toteuttaa rakennettuna, vaikka nykyisen metsän säilyminen tuntuisi ehdotukselle luonteenomaiselta.

### Liikenne

Ehdotuksessa on painotettu sujuvia ja turvallisia kevyenliikenteen yhteyksiä. Kevyt- ja ajoneuvoliikenne on eroteltu toisistaan, ehdotuksen hengen mukaisesti. Kevyenliikenteen pääraitit kulkee keskeistä puistoakselia pitkin. Muualta alueelta on pyritty järjestämään yhteydet pääraitille. Toisaalta suoraan asemalle ei vastaavia yhteyksiä löydy. Ajojärjestelyt ovat paikoitellen eksyttävät. Pitkät kiemurtelevat umpikujaan päättyvät kokoojakadut eivät hahmotu aluetta tuntemattomalle.

Ratakuilun kehittäminen on luontevaa ja kuilun rakentamista hyödyntävää. Ratakuilu on katettu varsin pitkältä matkalta, mutta sitä on hyödynnetty korkealla rakentamisella ja pysäköinnin järjestelyillä. Keskuspuistossa osittainen kattaminen ja maisemakatsomot jättävät radan näkyviin, mutta poistavat sen este- ja häiriövaikutusta.

## **"ORIGAMI ZIPPER"**

The proposal offers an interesting alternative for developing a new kind of green city-center. It creates a park-like identity beside the open cultural landscape. The railway track recess has been marked with the strong emblematic "Origami Houses", which form a "zipper" that opens towards the central park. The railway track is an essential element of the Marja-Vantaa center, and accentuating it with building construction is attractive. The "Origami House" towers and the long fort-like building masses of the "Superlocks" mark the area in the landscape. The proposal has the spirit of carrying on the tradition of the Finnish forest suburbs and garden cities both in good and bad. In spite of its beautiful park like conception the proposal would need some kind of central concentration to balance the generous more sparse spaces. The on-deck "urban activity zone" doesn't seem to receive enough "buzz of life" and the central block stands out shopping-center-like from the rest of the structure. Much of the area's identity is built around the architecture of buildings with strong form, and the proposal does not withstand habitual everyday building without losing its character.

### **Residential living**

The area is divided into three different kinds of zones, "Villages", "Origami Houses" and "Superblocks". The "Container houses" are situated in between the large buildings to give scale and diversity to the structure. Particularly the "Village" block type is successful. Developing different and new ways for building processes, such as the self-motivated building of the "Containers", is positive. The four type of residential buildings has been envisioned to serve the different stages of life cycle. In terms of city structure the block types are situated logically, the more fragmented "Villages" towards the residential areas for detached housing and the "Superblocks" towards the main traffic routes to demarcate the area. On the reverse side, the structure promotes the conception of strong social division.

### **Park**

The park is divided into an "urban active zone" and a more open, exposed, ground level central park. The central open place is bounded by the central block and continues as the park's "active zone". The park has been presented schematically. An open central park, which is bolstered by the railway track contour, feels appropriate. Further development of the "active zone" would have been desirable. Also the whole area has a park like feel to its treatment in the proposal. The yards' private greenery merges with the park's public greenery, which supports the proposal's park-like spirit. In turn, the private and public space is difficult to distinguish. Due to the building efficiency and the relatively homogeneous city structure, building of the green areas is required, although preservation of the forest would seem more natural in the proposal.

### **Traffic**

In the proposal fluent and safe pedestrian and cycling traffic connections are emphasized. Pedestrian and cycling traffic is separated from vehicular traffic in accordance with the proposals spirit. The pedestrian and cycling traffic main route runs along the park axis. The aim has been to provide connections to the main route from the rest of the area. Then again, no respective connections directly to the station are visible. The vehicular access arrangements can make one lose one's way in places. The long winding collector streets which lead to a dead end are confusing to an outsider.

There is an ease in the way the railway track recess has been developed exploiting the inevitable building of the recess. A very large portion of it has been covered, but it has been utilized with tall construction and parking arrangements. In the central park the partial covering of the track and the scenic auditoriums leaves the track visible, but reduces its barrier and disturbance effect.

**Lyhyesti**

Ehdotus tarjoaa toisenlaisen antiurbanin vihreän keskustan Marja-Vantaalle. Toisaalta voimakkaat miellelyhtymät lähiörakentamiseen eivät keskusta-alueen kyseessä ollessa ole eduksi. Identiteetin rakentuminen suurelta osin voimakashahmoisten rakennusten arkkitehtuurin varaan tekee ehdotuksesta haavoittuvan. Rata-aluetta on kehitelty kiinnostavasti rakenteen keskeisenä teemana.

kerrosala: A 310 000 m<sup>2</sup>

**In short**

The proposal has to offer a different kind of anti-urban, green city-center for Marja-Vantaa. Nevertheless, strong suburban connotations are not advantageous in terms of a city-center area. The architecture of strong building shapes as a source of identity makes the proposal vulnerable. The railway track area has been developed in an interesting way as the city structure's central theme.

floor area: A 310 000 m<sup>2</sup>

## ”FRUIT CALLED WANDA”

Ehdotus täyttää kilpailun tavoitteet erittäin ansiokkaasti. Se on arkkitehtonisesti korkeatasoinen, toiminnoiltaan ja asumismuodoiltaan monipuolinen ja 2000-lukua kuvastava. Ehdotus luo uudelle kaupungille vahvan ja omaperäisen identiteetin, joka on tunnistettava sekä maantasossa kulkiessa, että logomaisesti lentokoneesta käsin. Ehdotus luo mielenkiintoiset, vaihtelevat ja uudenlaiset julkiset kaupunkitilat, jossa suuri ja pieni mittakaava kohtaavat. Ympyrämuodot jäsentävät ja luovat ”paikkoja” tiukkaan ruutukaavaan. Ihannekaupunkiperinteestä ammentava ruutujen ja ympyröiden sommitteluun perustuva rakenne on joustava ja helposti muokattavissa myös tulevaisuudessa, tarpeiden muuttuessa tai tarkentuessa. Myös vaihteleva rakentaminen on luontevaa. Ehdotus on moninainen ja muodostaa silti selkeästi yhtenäisen kokonaisuuden. Alue rajautuu ympäristöstään selkeästi, ympyrämuodot pehmentävät ankaria linjoja. Perspektiivikuvissa on rento, epämuodollinen tunnelma.

### Asuminen

Ehdotuksessa on hyvin monipuolinen rakenne asumismuotojen ja asuntotyyppien osalta. Asuintalotyyppejä on esitetty kuusi erilaista. Talotyyppit on kehitetty eri elämäntilanteissa olevia ihmisiä ajatellen. Asuinrakennukset vaihtelevat pienipiirteisistä ”townhouseista” ja omapihaisista atriumtaloista, superurbaaniin tunnusrakennukseen ”Colosseumiin”. Monikäyttöinen ”Colosseum” sisältää asumisen ohella liike- ja toimitiloja. Ehkä uudentyyppisistä ratkaisuista johtuen, pihatilojen muodostuminen, yksityisen ja julkisen tilan rajautuminen ei aina hahmotu. Colosseummaista superurbaania asumista voisi ehkä olla ehdotettua enemmänkin, ja suhteessa pääliikenneväylien mittakaavaan rakenne saattaa olla paikoin turhan pienipiirteistä. Ehdotus on kuitenkin helposti edelleen kehiteltävissä ja nykyiselläänkin ehdotus ylittää annetun kerrosalatarvoitteen. Rakennusten alakertoihin on esitetty joustavia tiloja liikkeille ja työhuoneille, asuntoihin liittyen tai itsenäisinä tiloina. Katutasoon avautuvien tilojen joustavuus mahdollistaa keskustamaisen elävyyden ja palvelurakenteen syntymisen sekä luo asumiselle toivottuja vaihtoehtoja. Kokonaisuutena ehdotus ratkaisee keskusta-asumisen hyvin nykyaikaan soveltuvalla tavalla.

Työssä on ehdotettu monipuolisesti energiaratkaisuja, aurinkopaneeleita, tuulimyllyjä, maalämpöä jne. Vaihtoehtoiset energiamuodot olisi hyvä huomioida kaikissa tulevissakin suunnitteluvaiheissa.

### Puisto

Suuri ympyrän muotoinen keskuspuisto on alueen ”katseenvangitsija” ja toiminnallinen keskipiste. Se muodostaa mieliinpainuvan tilallisen kokemuksen ja on voimakas identiteettitekijä. Keskuspuisto on luonteeltaan urbaani ja aktiivinen. Alueen asukkaiden lisäksi se voisi houkuttaa tapahtumillaan laajaakin yleisöä esimerkiksi ehdotettuun ”Vantaa Biennaleen”. Keskuspuiston lisäksi alueella on useita luonteeltaan erilaisia pienempiä puistoja. Ehdotuksessa on hyvällä tavalla luonnonläheisyyttä urbaanissa muodossa. Hulevesiä on hyödynnetty alueen vesiaiheissa.

### Liikenne

Ajoneuvoliikenneverkko on periaatteeltaan yksinkertainen. Suorakaiteiseen kehäkatuun liittyy rajoitetummin liikennöidyt asuntokadut, jotka voidaan ratkaista pihakatuina. Kehäkadun pitkät sivut muodostuvat varsin pitkiksi, mikä saattaa olla ongelma.

Kevyen liikenteen väylät muodostavat oman itsenäisen polkuverkon, joka luo alueen läpäiseviä oikoreittejä. Asemalta keskuspuistoon johtaa aukiosarja, joka kulkee tunnusrakennuksen ”Colosseumin” läpi ja jatkuu kohti puistoa avautuvana kiilana. Vastakkaiseen suuntaan aukiosarja johdattaa asemalle hyvin, mutta muista suunnista asemalle ei löydy yhtä luontevia reittejä. Kaikki tiet eivät johda ”Colosseumille”. Vaihtoehtoiset reitit luovat kokonaisuudesta kiinnostavan kaupunkipunoksen.

Pysäköinnille on esitetty erilaisia ratkaisuja alueen erihenkisille osille: maanalaisia- ja kannenalaisia paikkoja sekä pysäköintilaitoksia ja asuntokohtaisia pysäköintipaikkoja. Joissain korttelityypeissä autopaiikat ovat terassipihojen alla.

## **"FRUIT CALLED WANDA"**

The proposal is very deserving in fulfilling the objectives of the competition. It possesses high architectural quality and has versatile dwelling forms that reflect the 21<sup>st</sup> century. It creates a strong identity of its own, recognizable on the ground level as well as from an airplane in semblance of a logo. It forms interesting, diverse and new kind of public city spaces where the large and the small scale meet. The circular shapes give structure and create "places" for the tight checkered layout. The composition based on squares and circles draws its structure from the tradition of an ideal city. It is flexible and easily modified also in the future as the requirements change and are revised. Also stage by stage development is unconstrained. The proposal is diversified and yet forms a clearly unified whole. The area has a distinct boundary, the circular shapes soften the strict lines. There is a relaxed, casual ambiance in the perspective drawings.

### **Residential living**

The proposal has a very varied structure in terms of the dwelling forms and housing types. Six different housing types has been presented. The building types have been developed for people with various life situations in mind. The residential buildings vary from the small-scaled "townhouses" and the atrium houses with private yards to the super-urban emblematic "Colosseum". In addition to residencies the multifunction "Colosseum" comprises commercial and business premises. Possibly due to the new type of solutions, the formation of yards and the boundary between the private and the public space is not always distinguishable. Maybe there could be even more of the Colosseum-like super-urban residential living, in places the city structure may be needlessly small-scaled in relation to the scale of the main traffic routes. However, the proposal can be easily developed further and it exceeds the targeted floor area even in its present format. On the ground floor flexible spaces have been introduced for commercial and work premises, related to dwellings or as independent spaces. The flexibility of the spaces, which are open to the street level, facilitates a liveliness and a service structure that is characteristic of a city-center. It also creates the wanted options for residential living. As a whole the proposal resolves city living in a way that is very suitable for the modern age.

A variety of energy solutions, solar panels, geothermal heating, etc. has been suggested. It is recommendable that alternative energy forms be taken into account in all the further planning stages too.

### **Park**

A large circular shaped central park is the "eyecatcher" in the area and the functional focus point. It creates a memorable spatial experience and is a strong source of identity. The central park is urban and active by nature. In addition it could attract broad crowds and not just residents with its events like the proposed "Vantaa Biennale" for instance. Besides the central park there are a few smaller parks of various nature. There is an appropriate closeness to nature in an urban form in the proposal. Rainwater has been utilized in the area's water themes.

### **Traffic**

The vehicular traffic network is simple in principle. The rectangular feeder street loop connects with the more restricted residential streets that can be resolved as mixed-use streets. The long stretches of the collector street are quite long, which may be a problem.

The pedestrian and cycling traffic routes form their own independent net of paths that creates shortcuts through the area. A series of open places from the station to the central park leads through the emblematic "Colosseum" and continues as a wedge towards the park. It functions well as a navigator in the opposite direction but there are no equally natural access routes to the station to be found in the other directions. All roads don't lead to the "Colosseum". The alternative routes make the entity an interesting weave of a city.



Ratakuilu on ehdotuksessa ratkaistu kiinnostavasti. Rataa on katettu varsin maltillisesti pääasiassa keskuskorttelissa, muutoin rata kulkee alueen läpi kuin ohimennen. Ratkaisu on onnistunut. Ylityksiä on järjestetty riittävästi luonteviin paikkoihin niin, että avoin ratakuilu ei tunnu esteeltä. Radan sopivasta avoimuudesta johtuen Marja-Vantaan keskusta hahmottuu tilallisena ja tunnistettavana kokemuksena myös junassa matkustaville.

Kokonaisuudessa ehdotus on liikenteellisesti toimiva ja ottaa huomioon liikenteen yhdistävät ja haittatekijät.

### **Lyhyesti**

Ehdotus täyttää kilpailun tavoitteet erinomaisesti. Se on ideakilpailun hengen mukaisesti omaperäinen ja idearikas. Toteutuessaan se loisi Marja-Vantaalle vahvan identiteetin ja uudenlaista urbanismia. Se on rakenteeltaan joustava ja luontevasti edelleen kehitettävissä.

kerrosala: A 325 000 m<sup>2</sup>, K 72 500 m<sup>2</sup>, T 34 500 m<sup>2</sup>, P 14 000 m<sup>2</sup>

The different sections of the area with different atmospheres have been introduced with various parking solutions: underground and under-the-deck parking as well as parkades and residence-specific parking places. For some city block types the places are situated under terraces.

The proposal resolves the railway track recess in an interesting manner. The track has been covered mainly in the central block with fair moderation, otherwise the track runs through the area almost as if it was incidental. The solution is successful. A sufficient amount of overpasses has been provided in appropriate places so that the open railway track recess won't appear as an obstacle. Due to the track's appropriate exposure, the center of Marja-Vantaa will be experienced as spatial and recognizable also by the passengers on the train.

The proposal has a well-functioning traffic system and it takes into account the common and the challenging factors of traffic systems.

### **In short**

The proposal fulfills the objectives of the competition excellently. True to the spirit of an "ideas" competition, it is original and idea rich. It's realization would create a strong identity and new kind of urbanism for Marja-Vantaa. It is flexible in structure and well suited for further development.

- floor area: A 325 000 m<sup>2</sup>, K 72 500 m<sup>2</sup>, T 34 500 m<sup>2</sup>, P 14 000 m<sup>2</sup>

## ”A445”

Ehdotus luo uudelle kaupungille vahvan identiteetin, joka rakentuu kahden voimakashahmoisen puistoakselin varaan. Urbanien suurkortteleiden suorakulmaiseen struktuuriin leikkautuu kaksi vapaamuotoista puistokäytävää, jotka ovat uudenlainen puiston, kadun ja aukion yhdistelmä, mielenkiintoinen ja vaihteleva nykyaikainen julkinen kaupunkitila. Puistokäytävät muodostavat toimivan ja kiinnostavan kevyenliikenteen ratkaisun, joka korostaa Kivistön aseman saavutettavuutta. Puistoakselien päätteinä olevalle kolmihaaraiselle keskusaukiolle muodostuu aktiivinen kohtaamispiste asukkaille. Pyöräily ja kävely ovat ehdotuksen keskeinen teema. Julkiset tunnusrakennukset rytmittävät kaupunkitilaa luontevasti. Ehdotuksen ongelmana on, että se kääntää selkensä radalle. Liikenteen poikittaisyhteydet ovat vajavaiset, mikä jakaa keskusta-alueen voimakkaasti kahteen osaan. Ehdotus on suurelta osin luonnosmainen. Toisaalta se tarjoaa voimakkaan idean, jonka varassa voisi muodostua useita erilaisia kehityspolkuja. Ulkoapäin tarkastellessa alue rajautuu selkeästi Riipiläntielle ja Vanhalle Nurmijärventielle. Luoteeseen ja koilliseen pyrkimyksenä on sulauttaa rakenne kohti pienimittakaavaisempaa ympäristöä. Perspektiivikuvat ovat luonnosmaisen sympaattisia.

## Asuminen

Ehdotuksessa asumista on ideoitu luonnosmaisesti. Kaupunkirakenne jakautuu suurkortteleihin, joissa on vaihtelevasti kerros-, rivi-, torni- ja omakotitaloja. Suurkortteleiden koko on mitoitettu niin, että niissä on tilaa yhteistoiminnoille, kuten saunoille ja pesuloille sekä autopaikkajärjestelyille ja silti jää vielä vapaata maantasoista pihatilaa. Ehdotuksessa esitetty puolikansipysäköintiratkaisu on kiinnostava, mutta näin suurella skaalalla toteutuksen onnistuminen epäilyttää. Autopaikat voidaan toteuttaa myös kokonaan tai osittain maanalaisina. Erilaisten talotyyppien sijoittuminen vaikuttaa sattumanvaraiselta. Esitetty rakenne on kuitenkin helposti edelleen kehiteltävissä. Ehdotus voisi ratkaista keskusta-asumisen nykyaikaan soveltuvalla tavalla.

## Puisto

Keskuspuistopari muodostaa mielenkiintoiset keskeiset kulkuväylät kevyelle liikenteelle. Puistot kulkevat jokimaisesti, pienistä puroista muodostuu asemalle johtavat virrat. Luonteeltaan puistot ovat tiiviitä urbaaneja ”katupuistoja”. Ne muodostavat kiinnostavan tilallisen kokemuksen ja ovat alueen keskeinen identiteettitekijä. Puistojen yhdistyminen radan yli yhdestä tai useammasta kohdasta voisi johtaa alueen kannalta parempaan lopputulokseen. Keskuskorttelin kolmihaarainen kaupunkiaukio on keskuspuistojen luonteva jatke, joka kokoaa kaupungin liikkeen yhteen kohtaamispisteeseen. Hulevesiä on hyödynnetty alueen vesiaiheissa.

## Liikenne

Ehdotuksessa ajoneuvo- ja kevytliikenne on erotettu toisistaan. Kevytliikenne kulkee puistoakseleita myöten. Ajoneuvoliikenne ei ole kaikilta osin löytänyt yhtä luontevaa kulkureitistöä. Esimerkiksi radan pohjoispuolella katu kulkee suurkorttelin läpi, mikä ei vaikuta onnistuneelta ratkaisulta. Radan ylitykset alueen keskellä puuttuvat kokonaan, yksittäistä erikoisesti sijoittunutta kevyenliikenteen siltaa lukuun ottamatta.

Radan halkaisevaa vaikutusta ei ole eliminoitu. Esitys rata-alueen kattamisesta ja toiminnallisesta ratkaisusta on puutteellinen, eikä tällaisenaan anna positiivista mielikuvaa miljöönuodostuksesta.

## **"A445"**

The proposal creates a strong identity for the new city based on two park axes which have an intense character. Two free-formed park alleyways are cut into the rectangular structure of the urban superblocks. The alleyways are a new kind of combination of park, street and open place creating an interesting and diverse modern public city space. They form a well-functioning and interesting pedestrian and cycling traffic solution, which emphasizes the accessibility of the Kivistö station. An active meeting point is formed at the end of the three-branched central plaza. Cycling and walking are the proposal's integral theme. The emblematic public buildings give structure to the city space in a natural manner. The problem with the proposal is that it turns its back to the railway track. The transverse traffic connections are deficient, which causes the city-center area to split distinctively in two. To a large part, the proposal is schematic. Yet it provides a strong idea which could support various evolutionary paths. Externally viewed, it has a clear edge at the roads Riipiläntie and Vanha Nurmijärventie. The aim is to merge the structure with the smaller scale milieu in the North-West and the South-West direction. The perspective illustrations are sympathetic in their schematism.

### **Residential living**

In the proposal the ideas for residential living have been approached schematically. The city structure is subdivided into superblocks, which have multi-storey-, row-, high-rise- and detached houses. Size wise the superblocks have been dimensioned to accommodate common functions such as saunas and laundries as well as parking arrangements. Still there is available space for yards on the ground level. The suggested half-deck solution for parking is interesting but in a large scale like this its implementation raises doubts. Parking places are also possible to situate either fully or partially underground. The placing of various building types seems random. However, the presented structure can be developed further easily. The proposal could have the potential to resolve city-living in a way that is reflective of the modern age.

### **Park**

The pair of central parks forms interesting main routes for the pedestrian and cycling traffic. The parks run river-like, small streams form the currents leading to the station. The parks are dense urban "street parks". They compose an interesting spatial experience and are the area's vital source of identity. A fusion of the parks over the railway track in one or more places could lead to a better outcome in regard to the area. The three-branched city square is an appropriate continuation of the central parks. It gathers the city's action in one rendezvous. Rainwater has been utilized for the water themes in the area.

### **Traffic**

In the proposal the pedestrian and cycling traffic has been separated from the vehicular traffic. The pedestrian and cycling traffic utilizes the park axes. The vehicular traffic has not found an equally suitable conduit. For instance North of the railway track a street transverses a superblock, which doesn't seem to be a successful solution. The railway track overpasses in the middle of the area are completely missing, apart from a solitary, unconservatively placed pedestrian and cycling bridge.

The dividing effect of the railway track has not been eliminated. As regards to the covering and the functional solution of the railway track area, the presentation is inadequate and does not give a positive image of the milieu's formation as such.

**Lyhyesti**

Ehdotus tarjoaa ideakilpailun hengen mukaisesti vahvan kaupunkirakenteellisen idean, joka mahdollistaisi uudenlaista urbanismia. Perusratkaisu on kiehtovan erilainen ja houkuttelee lähtökohtana, jonka varaan tulevaa Marja-Vantaata voisi lähteä kehittämään. Vaaditut muutokset ovat kuitenkin suhteellisen suuria, joten on vaikea arvioida millaiseen lopputulokseen ne johtaisivat.

Kerrosaloja ei ole ilmoitettu, mutta tarkistuslaskenta osoittaa ehdotuksen täyttävän määrälliset vaatimukset.

**In short**

True to the spirit of an “ideas” competition, the proposal offers the kind of strong idea for the city structure that would facilitate new kind of urbanism. The basic concept is intriguingly different and makes an attractive source for the possible initial development of the future Marja-Vantaa. The required changes are relatively major, however, and it is therefore difficult to assess what kind of outcome they would deliver.

The floor areas have not been reported, but the checking calculations show that the proposal fulfills the quantitative requirements.

## **6 KILPAILUN TULOS**

### **6.1 Päätös palkintojen jakamisesta**

Viitaten edellä olevaan yleisarvosteluun ja ehdotuskohtaisiin arvosteluihin palkintolautakunta päätti yksimielisesti asettaa ensimmäiselle sijalle ehdotuksen nimimerkki "FRUIT CALLED WANDA" ja myöntää sille 20.000 € palkkion.

Lisäksi päätettiin myöntää erityismaininnat ja 5.000 € ehdotuksille "Mansikkapaikka" ja "A445"; ehdotukselle "Mansikkapaikka" erityismaininta onnistuneen, mittakaavaltaan ja sommittelultaan miellyttävän urbaanin asuinmiljöön kehittämistä, ehdotukselle "A445" erityismaininta voimakashahmoisesta, kevyen liikenteen ehdoilla toimivasta kaupunkirakenteellisesta ideasta.

Muita ehdotuksia ei asetettu paremmuusjärjestykseen. Kaikissa ehdotuksissa on yksittäisiä ansioita, jotka voidaan mahdollisesti huomioida asemakaavatyön aikana.

### **6.2 Suositus jatkotoimenpiteistä**

Palkintolautakunta suosittelee yksimielisesti ehdotuksen nimimerkki "FRUIT CALLED WANDA" perusratkaisun ottamista lähtökohdaksi kilpailua seuraavassa asemakaavatyössä sekä ehdotuksen tekijöiden käyttämistä asiantuntijoina asemakaavatyössä.

Jatkotyössä tulisi ehdotusta kehitettäessä kiinnittää huomiota arvostelupöytäkirjassa esitettyihin seikkoihin.

Palkintolautakunta suosittelee muiden ehdotusten ajatusten käyttämistä jatkotyössä siltä osin kuin ne parhaiten voivat täydentää voittanutta ehdotusta. Joitain ajatuksia voidaan mahdollisesti soveltaa myös muualla Marja-Vantaan alueella. Näiden osakokonaisuuksien tekijöiksi palkintolautakunta suosittaa kyseisten ehdotusten tekijöitä.

## **6 RESULT OF THE COMPETITION**

### **6.1 Decision to award prizes**

In reference to the above general critique and the critique of the individual entries, the jury decided unanimously to place first the entry with the pseudonym "FRUIT CALLED WANDA" and award it with a reward of EUR 20,000.

In addition, an honorary mention and EUR 5,000 were awarded to the entries "Mansikkapaikka" and "A445", the honorary mention to the entry "Mansikkapaikka" for its accomplished urban residential milieu with an enjoyable scale and composition, and to the entry "A445" for its idea of an intensely shaped city structure that functions in terms of the pedestrian and cycling traffic.

The rest of the entries were not placed in a rank order. All the proposals have individual merits, which can possibly be made use of during the detailed planning task.

### **6.2 Further measures**

The jury recommends unanimously that the entry with the pseudonym "FRUIT CALLED WANDA" be utilized as the design basis for the component master planning process following the competition, and that the authors of the entry be used as experts in the process.

Issues brought up in the jury protocol should be taken into account in the further development task.

The jury recommends that the ideas of the other projects be used in the further development task for the part that they can best complement the winning entry. Possibly some of the ideas can be applied also elsewhere in the Marja-Vantaa area. The jury recommends that the authors of the respective entries be used for the planning of those sub-entities.



**6.3 Arvostelupöytäkirjan allekirjoitus**

**6.3 Signatures**

Vantaalla 18.3.2008  
Vantaa, 18 March, 2008



Tapani Mäkinen




Markku J. Jääskeläinen



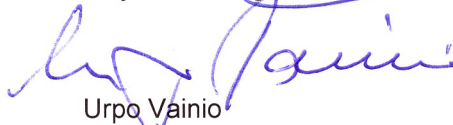
Riitta Ollila



Jukka Peltomäki




Reijo Sandberg



Urpo Väinö



Jukka Kullberg



Lea Varpanen



C G Sandell



Johanna Vuorinen



Jyrki Tiensuu

**6.4 Nimikuorten avaus****6.4 Opening of the name envelopes**

Arvostelupöytäkirjan tultua allekirjoitetuksi avattiin nimikuoret ja todettiin ehdotusten tekijät:  
*Following signatures of the jury protocol, the name envelopes were opened and the authors verified.*

**”Kivitasku”**

Tekijät:

Asmo Jaaksi, arkkitehti SAFA  
Teemu Kurkela, arkkitehti SAFA  
Samuli Miettinen, arkkitehti SAFA  
Juha Mäki-Jyllilä, arkkitehti SAFA  
Teemu Toivio, arkkitehti  
Juha Lempinen, arkkitehti SAFA  
Edgars Racins, arkkitehti yo

Avustajat:

Eero Kontuniemi, arkkitehti SAFA  
Harri Lindberg, arkkitehti yo  
Raisa Maunula, arkkitehti yo

JKMM Arkkitehdit  
Lapinrinne 3  
00100 Helsinki

Arkkitehtitoimisto JKMM Oy omistaa työn tekijänoikeudet

Liikennesuunnittelun asiantuntija:

Jouni Ikäheimo, DI  
Trafix Oy

**”Mansikkapaikka”**

Author/copyright:

B&M Architects LTD / Arkkitehtuuritoimisto B & M Oy  
Jussi Murole, Daniel Bruun, architects SAFA

Team:

Jussi Murole, arkkitehti SAFA  
Daniel Bruun, arkkitehti SAFA  
Matti Jääskö, arkkitehti yo  
Teemu Seppänen, arkkitehti yo  
Juho Manka, arkkitehti SAFA  
Ulla Kuitunen, arkkitehti SAFA  
Tuomas Seppänen, arkkitehti SAFA  
Sari Lehtonen, arkkitehti SAFA  
J-P Lehtinen, arkkitehti SAFA  
Grete Terho, arkkitehti yo

Advisors:

Pentti Murole prof. Msc WSP Finland  
Raimo Vuori Msc WSP Finland  
Jani Päivänen Sociologist WSP Finland  
Topi Tiihonen Msc WSP Finland

**"Typologies"**

## Authors:

Windgårdh arkitektkontor AB  
Kungsgatan 10 A  
411 19 Göteborg  
Sweden

## Architects:

copyright owner  
Gert Wingårdh ark SAR/MSA  
Jonas Edblad ark SAR/MSA  
Filip Rem ark

## Assistans:

Sanna Bergman-Swärd  
Daniel Frickeus

Landscape architect:  
Maisemansuunnittelu Hemgård  
Ratakatu 29a  
00120 Helsinki  
+358 9 6214144

copyright owner  
Gretel Hemgård                      arkkitehti MARK

Traffic planning  
WSP Finland LTD  
Heikkiläntie 7  
Helsinki FI 00210  
+358 20786411

copyright owner  
Björn Silverberg

**”ORIGAMI ZIPPER”**

**Tekijät:**

Jaana Tarkela, arkkitehti SAFA

Aki Davidsson, arkkitehti SAFA

Arkkitehtitoimisto Davidsson Oy

Pälkäneentie 19 A

00510 Helsinki

4342060

**Työryhmä:**

Jarkko Lyytinen, arkkitehti SAFA

Heikki Palsa, arkkitehti SAFA

Antti Vainio, arkkitehti yo

Perttu Pulkka, arkkitehti yo

Riikka Ylimäki, arkkitehti yo

Saara, suunnitteluassistentti

**Maisemansuunnittelu:**

Maisema-arkkitehdit Byman & Ruokonen Oy

Ria Ruokonen, maisema-arkkitehti MARK

**Liikennesuunnittelu**

Esisuunnittelijat Sito Oy

Seppo Karppinen, DI

**Ympäristötaide:**

Tuula Närhinen, taiteilija

**"FRUIT CALLED WANDA"**

## Tekijät:

Trevor Harris, professori, arkkitehti SAFA RIBA  
Hennu Kjisik, arkkitehti SAFA /  
Arkkitehtitoisto Harris-Kjisik Oy  
(tekijänoikeus)

## Työryhmä:

Marta de Abreu, arkkitehti  
Hannu Louna, arkkitehti  
Taru Niskanen, arkkitehti SAFA  
Anni Reinikainen, arkkitehti  
Robin Wycherley, arkkitehti (ITU Desegn Oy)

## Asiantuntijat:

Leo Ackley, kuvataiteilija, TML (julkinen taide)  
Jyrki Sinkkilä, professori, arkkitehti SAFA (maisema)  
Jukka Syvälahti, ins. (WSP Finland Oy/liikenne)  
Antti Autio, arkkitehti SAFA (väritys)

Arkkitehtitoisto Harris-Kjisik Oy  
Kalevankatu 31A10  
00100 Helsinki

09 321 1261

**"A445"**

Francine Houben	Partner, architect
Allart	Projectarchitect
Jesse van Keeken	Project leader, Landscapedesigner
Leonie Brinks	Artist, Landscapedesigner
AnneMarie van der Weide	Landscape architect
Sofia Pereira	Architect

Assistants:

Simon Kallioinen	Architect
Hao Wu	Landscape architect

Postbus 3277  
2601 DG  
Delft  
Nederland

+31152798100

**7 KILPAILUEHDOTUKSET, LUETTELO**

**7 LIST OF COMPETITION ENTRIES**

Nimimerkki <i>Pseudonym</i>	Planssit <i>Boards</i>	CD <i>CD</i>	A3 <i>A3</i>	Nimikuori <i>Name envelope</i>	Huom <i>Notice</i>
Kivitasku	6 kpl/pcs	x	x	x	
Mansikkapaikka	6 kpl/pcs	x	x	x	
Typologies	6 kpl/pcs	x	x	x	
ORIGAMI ZIPPER	6 kpl/pcs	x	x	x	
FRUIT CALLED WANDA	6 kpl/pcs	x	x	x	
A445	6 kpl/pcs	x		x	A3-pienennökset puuttuvat <i>A3 size copies missing</i>



49

**8 KUVA-AINEISTO**

**8 *VISUAL MATERIAL***