



**KANGASALAN  
LAMMINRAHKAN ALUEEN AATEKILPAILU  
Arvostelupöytäkirja**





# KANGASALAN LAMMINRAHKAN ALUEEN AATEKILPAILU

13.10.2008 - 20.2.2009

## ARVOSTELUPÖYTÄKIRJA

27.5.2009

<b>1</b>	<b>KILPAILUJÄRJESTELYT</b> .....	<b>4</b>
1.1	KILPAILUN JÄRJESTÄJÄ, LUONNE JA TARKOITUS.....	4
1.2	OSALLISTUMISOIKEUS .....	4
1.3	PALKINTOLAUTAKUNTA.....	4
1.4	ASiantuntijat .....	4
1.5	KILPAILUAIKA .....	4
1.6	KILPAILUA KOSKEVAT KYSYMYKSET .....	4
1.7	KILPAILUOHJELMAN HYVÄKSYMINEN .....	4
1.8	KILPAILUEHDOTUKSET .....	4
<b>2</b>	<b>KILPAILUN YLEISARVOSTELU</b> .....	<b>5</b>
2.1	ARVOSTELUPERUSTEET .....	5
2.2	YLEISARVOSTELU .....	5
<b>3</b>	<b>KILPAILUN TULOS JA SUOSITUS JATKOTOIMIKSI</b> .....	<b>9</b>
3.1	PALKINNOT JA KUNNIAMAININNAT .....	9
3.2	SUOSITUS JATKOTOIMENPITEISTÄ JA JATKOKEHITTELYOHJEET .....	9
3.3	ARVOSTELUPÖYTÄKIRJAN VARMENNUS .....	10
3.4	NIMIKUORTEN AVAUS .....	11
<b>4</b>	<b>EHDOTUSKOHTAISET ARVOSTELUT</b> .....	<b>13</b>
4.1	PALKINTOLUOKKA .....	13
4.2	YLÄLUOKKA .....	16
4.3	PERUSLUOKKA .....	19

LIITE 1      KUVA-AINEISTO

# 1 Kilpailujärjestelyt

## 1.1 Kilpailun järjestäjä, luonne ja tarkoitus

Kangasalan kunta järjesti yleisen aatekilpailun Lamminrahkan alueelle rakennettavan uuden 2020-luvun asuin- ja työpaikka-alueen suunnittelusta. Kilpailun tarkoituksena oli saada kokonaissuunnitelma monipuolisen ja kestäväen kehityksen mukaisen asuinalueen ja edustavan työpaikka-alueen toteuttamiseksi luonto- ja virkistysarvojen kannalta merkittäväälle alueelle.

## 1.2 Osallistumisoikeus

Kilpailu oli avoin kaikille. Ainakin yhdellä työryhmän ehdotuksen tekijältä edellytettiin oikeutta harjoittaa arkkitehdin ammattia kotimaassaan.

## 1.3 Palkintolautakunta

Palkintolautakuntaan kuuluivat kilpailun järjestäjien nimeämänä:

Jukka Mäkelä, kunnanjohtaja, palkintolautakunnan puheenjohtaja  
Pekka Lehtonen, kunnanhallituksen puheenjohtaja  
Eija Eskola, kunnanhallituksen jäsen  
Pertti Turtiainen, kunnanhallituksen jäsen  
Raimo Kouhia, ympäristölautakunnan puheenjohtaja  
Kaarina Lannetta, rakennuslautakunnan jäsen  
Mikko Järvi, arkkitehti SAFA  
Mikko Ilkka, RI, johtava rakennustarkastaja, Kangasalan kunta  
Merja Saarilahti, RI (AMK), rakennuspäällikkö, Kangasalan kunta  
Markku Lahtinen, arkkitehti SAFA, kaavoitusarkkitehti, Kangasalan kunta  
Susanna Virjo, arkkitehti SAFA, suunnittelija, Kangasalan kunta, palkintolautakunnan sihteeri

Suomen Arkkitehtiliiton nimeäminä:

Jyri Haukkavaara, arkkitehti SAFA  
Mikko Rusanen, arkkitehti SAFA

## 1.4 Asiantuntijat

Palkintolautakunta kuuli seuraavia asiantuntijoita:

Ekologisuus:

Outi Palttala, arkkitehti, Arkinor Oy

Taloudellisuus:

Anita Santapukki, suunnitteluinsinööri, Kangasalan kunta

Mauri Hirvonen, toimistorakennusmestari, Kangasalan kunta

## 1.5 Kilpailuaika

Kilpailuohjelman sai tilata tai noutaa 13.10.2008 lähtien Suomen arkkitehtiliitosta tai Kangasalan kunnan kaavoituksesta. Kilpailuohjelma liitteineen oli ladattavissa kilpailun verkkosivuilta. Kilpailu päättyi 20.2.2009. Ehdotusten oli oltava perillä viimeistään 6.3.2009.

## 1.6 Kilpailua koskevat kysymykset

Kilpailijoilla oli oikeus pyytää ohjelmaa koskevia selvityksiä ja lisätietoja. Kysymykset oli toimitettava sähköpostilla viimeistään 1.12.2008. Kysymykset ja palkintolautakunnan vastaukset niihin julkaistiin kilpailun verkkosivuilla 15.12.2009.

## 1.7 Kilpailuohjelman hyväksyminen

Järjestäjä, palkintolautakunta ja Suomen arkkitehtiliiton (SAFA) kilpailutoimikunta hyväksyivät kilpailuohjelman liitteineen ennen kilpailua. Kilpailussa noudatettiin SAFA:n kilpailusääntöjä sekä Architects Council of European (ACE) arkkitehtuurikilpailuihin liittyvää suositusta.

## 1.8 Kilpailuehdotukset

Kilpailuun saapui määräaikaan mennessä 55 ehdotusta. Palkintolautakunta päätti hyväksyä kilpailuun 54 ehdotusta ja sulkea pois nimi-merkillä "laaksot" saapuneen ehdotuksen, sillä se oli postitettu myöhässä.

## 2 Kilpailun yleisarvostelu

### 2.1 Arvosteluperusteet

Palkintolautakunta painotti arvostelussaan seuraavia näkökulmia:

- alueen kokonaisratkaisun toimivuus ja suhde ympäröivään kaupunkirakenteeseen
- alueen vahva identiteetti ja omaleimaisuus
- toimintojen sekoittuminen ja monipuolisuus
- korttelimiljö
- liikennenympäristön toimivuus ja turvallisuus
- kehityskelpoisuus
- vaihteittain toteutettavuus

Arvostelussa ehdotusten kokonaisratkaisun ansiot olivat tärkeämpiä kuin yksityiskohtien virheettömyys.

### 2.2 Yleisarvostelu

#### Yleistä

Kilpailu oli aatekilpailu uuden, imagoaltaan vahvan kaupunginosan suunnittelemisesta neitseelliseen metsämaastoon, jota luonnehtivat kalliot ja suolämpäreet. Alue tuli nivoa yhteen viereisen yhdyskuntarakenteen kanssa. Kilpailulla etsittiin lisäksi joukkoliikenteeseen tukeutuvan 2020-luvun sekoittuneen elinympäristön mallia.

Kilpailuun hyväksytyt 54 ehdotusta ovat tasoltaan vaihtelevia. Useimmissa ehdotuksissa kuvastuu paneutuminen Lamminrahkan ympäristön haasteisiin, joita ovat joukkoliikenteen edellytysten luominen, toimintojen sekoittaminen ja luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden kohteiden suojelu. Kokonaisuuden hallinta on suunnittelussa osoittautunut vaikeammaksi tehtäväksi kuin asumisvaihtoehtojen kehittäminen ja lähiympäristön suunnittelu, joihin saatiin monenlaisia mielenkiintoisia ehdotuksia.

Kokonaisuutena kilpailu selkiyttää ajatuksia asuntorakentamisen luonteesta ja kytkeytymisestä työpaikkoihin, keskustan ja palveluiden sijoittumisesta ja alueen liikenneverkon jäsentämisestä.

## Kokonaisrakenne ja liittyminen ympäristöön

Kokonaisrakenteen osalta työt ovat jaettavissa muutamiin erilaisiin tyyppeihin. Osa ehdotuksista on sijoittanut alueelle ennalta nähtyjä tai semaattisia kaupunkirakenteita ja sommitelmia, ruutukaavoja tai kehäkaupunkeja, jotka johtavat yksipuoliseen rakentamisen tapaan ja istuvat huonosti tähän ympäristöön. Osa on rakentanut puumaisen kaupungin maaston ehdoilla, mikä on johtanut lähiömäiseen ympäristöön, ns. keuhkokaavaan. Kehityskelpoisimmiksi osoittautuivat vapaamuotoisesti maastoon sijoittuvat, verkostolliset rakenteet.

Rakentamisen tavalta monimuotoisimmat ehdotukset ovat puolestaan luontevasti johtaneet rakenteen jatkuvuuteen alueelta myös ulospäin. Palkintolautakunta on pitänyt tärkeänä rakenteellisia yhteyksiä ainakin Risson ja Ojalan suuntiin, mutta muutamissa ehdotuksissa on onnistuttu luomaan yhteys myös Kallion alueelle ja Halimajärven suuntaan. Hyvin tärkeää on sujuva kevyen liikenteen yhteys Vatialaan, jonka palveluihin Lamminrahkan alueen asutus myös tukeutuu.

Parhaissa ehdotuksissa alueen keskusta on onnistuttu sijoittamaan lähelle alueen sisään-tuloa niin autolla Lahdentieltä, pyörällä Vatialasta kuin jalkaisin asemalta lähestyttäväksi. Jotta alueen keskustan palvelut saavat riittävästi asiakkaita, se tulee sijoittaa niin työntekijöiden kuin asukkaiden helposti saavutettavaksi. Elävän keskusta luominen edellyttää kompaktia kokoa ja runsasta asukas-pohjaa.

Rakennemallin pohjalta näytti selvältä, että rakentaminen tulee ulottaa koko suunnittelu-alueelle Lamminrahkan suoalueen reunaan asti. Osassa ehdotuksista rakentamiseen on käytetty vain alueen eteläosaa. Nämä ratkaisut ovat yleensä johtaneet liian tehokkaaseen kerrostalovaltaiseen rakentamiseen ja kalliisiin paikoitusjärjestelyihin, eikä palkintolautakunta ole pitänyt niitä toteutuskelpoisina.

Alueen voimakkaat korkeuserot on otettu ehdotuksissa hyvin huomioon, välillä jopa orjallisestikin. Palkintolautakunta pitää hyvänä ajatuksena alueen korkeimpien lakien ja suonotkelmien jättämistä rakentamattomiksi

samoin kuin niiden maisemallista korostamista. Kallion louhiminen näyttäisi olevan sen sijaan perusteltua varsinkin alueen eteläosissa, jonne toimipaikkarakentaminen ja keskustatoiminnot on hyvä sijoittaa.

### **Lähiympäristön laatu ja omaleimaisuus**

Alueelle näyttää olevan luotavissa rakenne, joka mahdollistaa välittömät yhteydet ulkoilureiteille lähes joka ovelta. Kun virkistysreitit alueelta johtavat vielä sekä Kaupin, Kirkko-  
harjun että Haralanharjun suuntiin, ulkoilusta voidaan muodostaa alueelle identiteetin tukipylväs. Luonnontilaisten viheralueiden ohella alueella tarvitaan avointa julkista tilaa, niittyä, joka metsiä paremmin luontuu asukkaiden avoimeksi kohtauspaikaksi. Maisemallisesti-  
kin parhaat tulokset tuotti rohkea maisemapa-  
nanteiden avaaminen yhdistämään kukku-  
loille sijoituvia rakentamisalueita.

2020-luvun elinympäristön identiteetti ei voi rakentua pelkästään metsäisen ja suoperäisen ympäristön varaan. Muita esiin nostettavia identiteettiä luovia tekijöitä ovat Lammin-  
rahkan keskustamijöo ja toimintojen sekoit-  
taminen, joka tukee alueen palvelutarjonnan luomista. Raideliikenteeseen perustuvaa identiteettiä ei ehdotuksissa kunnolla ole onnistuttu luomaan. Omaleimaisuuden etsiminen on joissakin ehdotuksissa jäänyt kokonaisratkaisun jalkoihin, mutta toisaalta joissakin ehdotuksissa omaleimaisuutta on haettu kokonaissuunnitelman kärsiessä.

### **Asuntorakentaminen**

Kilpailuohjelma tavoitteli alueelle 4500 – 6000 asukasta. Kapasiteetti on sidoksissa joukkoliikennejärjestelmän toimivuuteen. Ehdotukset pitäytyvät hyvin annetuissa puitteissa. Eri talotyyppien ja kerroslukujen käyttö vaihtelee sen sijaan suuresti, mikä kuvastui myös katu-  
verkkoon ja rakentamiseen käytettävän alueen suuruuteen. Useimmissa ehdotuksissa on ansiokkaita ja toteutuskelpoisia korttelimallitutkielmia. Niin pienimuotoinen korttelirakenne kuin suurkorttelitkin tuottavat onnistuneita ratkaisuja.

Kilpailuehdotukset eivät ole osoittaneet, että yli viisikerroksisten asuintalojen rakentaminen lisäisi alueen houkuttelevuutta. Tiivis asuminen voi olla kilpailukykyinen omakotiasutuk-

sen kanssa, mikäli sen avulla alueen julkisten palveluiden, kaupan tai julkisen liikenteen palvelut saadaan laadukkaiksi ja etäisyydet niihin asunnoista lyhyiksi. Niiden toteutumiseen on kerrostalovaltaisessa rakenteessa sen vuoksi panostettava erityisesti.

Palkintolautakunta on arvostanut monipuolista asuntorakentamista ja eri talotyyppien sekoittamista jo korttelitasolla. Useita ehdotuksia heikentää omakotiryppäiden sijoittaminen irralleen muusta rakenteesta.

### **Liikenne ja verkostot**

Useimmat ehdotukset ovat ottaneet lähtökohdaksi autoliikenneverkkoon perustuvan jäsentelyn, jonka lomaan on jälkikäteen koetettu sovittaa sille alisteinen jalankulku- ja pyöräilyverkko, vaikka kilpailuohjelman lähtökohdaksi oli joukkoliikennepainotteisuus. Eläytyminen arkielämän liikkumiseen jaloin on jäänyt puutteelliseksi, eivätkä esitetyt raitit yleensä muodosta kaupunkimaista kudelmaa.

Joukkoliikenteen toimivuus edellyttää suurta asuntovolyymiä joukkoliikenteen pysäkkipaikkojen ympäristössä. Joukkoliikenne ei toimi omakotivaltaisessa ympäristössä, missä auton omistaminen ja suuret etäisyydet heikentävät joukkoliikenteen menestystekijöitä. Raideliikenteen huomioon otto on ollut kilpailijoille vaikeaa. Kohtuullisen tihein vuorovälein kulkevasta lähijunaliikenteestä ei ole toistaiseksi päätöksiä ja toimivan ratkaisun toteutuminen on epävarmaa. Toiminnallisesti paras aseman paikka sijoittuu alueelle, joka olisi luontoarvojen ja liito-oravien suojelun kannalta jätettävä rakentamatta. Palkintolautakunnan näkemyksen mukaan rakentamisella olisi tullut pyrkiä rohkeammin työntymään radan läheisyyteen joukkoliikenteen käytön edistämiseksi.

Palkintolautakunnan näkemyksen mukaan lähijunaliikenne kannattaa ottaa huomioon siten, että Lamminrahkan keskus rakennetaan suhteellisen lähelle mahdollista tulevaa asemaa. Bussiliikenteen mahdollisuudet on otettu huomioon useissa ehdotuksissa. Joukkoliikennekadun luonteen ilmentäminen korttelirakennetta myöten on saavutettu vain parhaissa töissä.

Alueen sisäinen liikenne tulee saada toimimaan jalan ja pyörällä. Reitit tulisi suunnitella mahdollisimman suorina ja selkeinä yhteyksinä joukkoliikennepysäkkien, keskustan palveluiden ja asumisen välillä, mutta myös yhteydet alueelta ulos tulee olla sujuvat. Kevyen liikenteen houkuttelevuustekijä on ajoneuvo-reittiä lyhyempi, turvallinen ja viihtyisä yhteys. Vain harvoissa ehdotuksissa oli onnistuttu luomaan toiminnallisesti onnistunut sisäinen kevyen liikenteen verkosto, kun paino oli mieluummin pantu ulkoilureittien kehittämiseen.

Paikoituksen järjestäminen kerrostalovaltaisella alueella on osoittautunut hankalaksi ja tuottanut monesti kalliita kansiratkaisuja tai epämiellyttävän laajoja paikoitusalueita. Pientalovaltaisella alueella ongelmat on pääosin vältetty, mutta niilläkin paikoituksen keräämistä pihakatujen ainoaksi sisällöksi pidetään virheenä. Useissa ehdotuksissa pysäköintiratkaisujen järjestelyt ja mitoitus on esitetty liian viitteellisinä.

Kilpailuohjelmassa edellytettiin Ojalaan johtavan yhteyden suunnittelua siten, että se ei houkuttele läpiajoon. Tämä onnistuu useissa ehdotuksissa luontevasti, mutta joissakin se johtaa myös hankalaan kulkuun Lahdentieltä alueen keskustaan. Keskustan saavutettavuus on kuitenkin tärkeimpiä arvostelukriteereitä. Katuverkon mitoitus on parhaissa ehdotuksissa hyvin ratkaistu. Liiallinen kokoojatieverkon, asutokatu- ja jalankulkualueiden jäsentely ja erottelu johtaa kalliiseen ja ympäristöä tuhoavaan ratkaisuun. Palkintolautakunnan mielestä asuntoalueen sisäinen liikenne voi hyvin olla sekoitettua.

Ehdotuksissa tuodaan esille useita mielenkiintoisia ratkaisuja sadevesien kulun hidastamisesta ja käyttämisestä maisemaelementtinä.

Suurjännitelinjaan on useimmiten suhtauduttu luontevasti. Linjan ympärille muodostuva ulkoilualueiden ja –reittien verkosto yhdistää alueen osia. Palkintolautakunta ei ole pitänyt tärkeänä pyrkimystä sijoittaa kaikkea rakentamista linjan eteläpuolelle.

### **Palvelut ja työpaikka-alueet**

Keskustan sijoittuminen Lahdentien tuntumaan lähelle rataa johtaa palkintolautakun-

nan mielestä toiminnallisesti selkeimpään ratkaisuun. Tämä edellyttää eritasoliittymän sijoittamista hieman ohjeellista sijoitusta idemmäksi. Siirtäminen on havaittu vain harvoissa ehdotuksissa, mutta se parantaisi useimpia. Oikein sijoitettu keskusta voi tarjota palveluita joukkoliikenteen käyttäjille, työntekijöille ja myös satunaisille ohikulkijoille, joiden varaan kaupallisten palveluiden menestystä ei kuitenkaan voi panna.

Monissa ehdotuksissa työpaikkarakentaminen on sijoitettu tilaa tuhlaten irrallisiksi saarekkeiksi alueen eteläosaan. Parhaisiin tuloksiin on päästy muodostamalla työpaikkakortteleista Lahdentien varteen kapeahko, asutusta liikenteen haitoilta suojaava vyöhyke. Kun vielä asuinkortteleita on sijoitettu kiinni työpaikkakortteleihin, osa työpaikoista on ollut mahdollista sijoittaa sekakortteleihin asutuksen kanssa. Alueelle eivät sovi ympäristöhäiriötä aiheuttavat työpaikat.

Vilkas keskusta on rakennettavissa vain kerrostalovaltaiseen tai vastaavalla tehokkuudella rakennettuun ympäristöön työpaikkojen lähelle siten, että kaupalliset ja julkiset palvelut kootaan lähekkäin. Monissa ehdotuksissa palvelut on sijoitettu tarpeettoman hajalleen. Keskustaan tulee olla lyhyet kevyen liikenteen reitit ja mielellään avoin näköyhteys eri puolilta aluetta ja joukkoliikenteen pysäkeiltä. Keskustamiljööseen kuuluu hyvä saavutettavuus myös autolla, mutta ehdottomasti turvallinen jalankulkualue.

### **Taloudellisuus**

Useissa ehdotuksissa harva ja hajautunut metsäkaupunkimainen korttelirakenne aiheuttaisi tehottomia ja kustannuksiltaan kalliiden katuverkkojen ja yhdyskuntateknisten verkkojen rakentamista. Aluerakentamisen taloudellisuutta vertailtiin palkintoluokan ehdotusten osalta karkeasti. Katu- ja vesihuoltorakentamisen kustannuseroja aiheuttavat katuverkon laajuuden lisäksi maaperän laatu. Pehmeikköjen kohdalle osoitettu rakentaminen voi nostaa kustannuksia moninkertaisiksi. Voitaneessa ehdotuksessa pehmeikköjen osuus ja katu- ja vesirakentamisen kustannukset ovat muihin verrattuna kohtuullisia.

## **Ekologisuus ja kestävä kehitys**

Ehdotusten ekologisuuden arvioinnissa painotettiin alueen toiminnan aikaista energian kulutusta ja päästöjä. Alueiden tehokkuus vaikuttaa erityisesti aluelämmön ja joukkoliikenteen toteuttamismahdollisuuksiin. Monipuolinen asumisen tarjonta lisää sosiaalista kerroksisuutta ja tasapainoa.

Suuressa osassa ehdotuksia ei ole juurikaan paneuduttu esittämään kaavoitus- tai rakennusvaiheen ohjauskeinoja tai toimenpiteitä kestäväen kehityksen ja ekologisuuden toteutumiseksi.

Yhteiset toiminnot ja piha-alue tukevat korttelin sosiaalisen rakenteen muodostumista. Autoton piha ja reitit laajemmille ulkoilualueille luovat turvallisen ympäristön ja aitoja sosiaalisia kohtaamistilanteita. Useissa suunnitelmassa yhteisöllisesti toimiviin kortteliratkaisuihin on pyrittykin. Monesti pihatilat jäävät kuitenkin tieverkon saartamiksi, eivätkä ne verkotu laajemmaksi kokonaisuudeksi viheralueyhteyksien kautta. Joissakin ehdotuksissa pysäköinti on tuotu kortteleiden keskelle. Kaupunkimaisten ehjien katutilojen sekä viihtyisien ja turvallisten piha-alueiden yhdistäminen ehdotuksissa on ollut haasteellista.

Liikenteen energian kulutukseen vaikuttaa erityisesti alueella viihtyminen, joka vähentää matkasuoritteiden suurinta osuutta -vapaa-ajan liikennettä. Jos lähiympäristö tarjoaa mielekästä tekemistä ja virikkeitä sekä riittävästi palveluja, niin tarve viettää vapaa-aikaa asuinalueen ulkopuolella vähenee. Joissakin töissä on sijoitettu erilaisia yhteisöllisyyttä ja toiminnallisuutta tukevia elementtejä alueelle mm. viljelypalstoja, urheilukenttä, kesäteatteri, kotieläinpuisto ja kelkkamäki. Lisäksi kortteleissa on yhteispuutarhoja, työ- ja harrastustiloja.



### 3 Kilpailun tulos ja suositus jatkotoimiksi

#### 3.1 Palkinnot ja kunniamaininnat

Tutustuttuaan kilpailuehdotuksiin palkintolautakunta päätti jakaa ehdotukset (54 kpl) kolmeen luokkaan seuraavasti:

-palkintoluokka	6
-yläluokka	9
-perusluokka	39

Palkintolautakunta päätti yksimielisesti jakaa palkinnot kilpailuohjelmasta poiketen seuraavasti:

1. palkinto, 26 000 euroa, ehdotukselle nro 37, ”**plus**”

lunastus, 8 000 euroa, ehdotukselle nro 22, ”**piiri (2)**”

lunastus, 8 000 euroa, ehdotukselle nro 28, ”**lomittain**”

lunastus, 8 000 euroa, ehdotukselle nro 36, ”**vihreä nauha**”

lunastus, 8 000 euroa, ehdotukselle nro 49, ”**puolukkarahka**”

lunastus, 8 000 euroa, ehdotukselle nro 50, ”**hevosenkenkä**”

### 3.2 Suositus jatkotoimenpiteistä ja jatkokehittelyohjeet

#### Jatkotoimenpiteet

Palkintolautakunta suosittaa kilpailussa ensimmäisen palkinnon saanutta ehdotusta alueen jatkosuunnittelun pohjaksi. ”Plus” oli ratkaissut alueen rakenteen luontevasti, jalostanut maisemaa taitavasti ja kehittänyt alueelle yksilöllisen keskustan. Suunnitelmaa tulisi vielä kehittää seuraavasti:

- Keskustaa tulisi kehittää siten, että sen maankäyttöä tehostetaan, jotta palvelujen kannattavuus saadaan paremmaksi.
- Ehdotuksen katuverkkoa tulisi selkeyttää ja hahmottamista parantaa. Katujen risteyksiin sijoittuvien kyläkeskusten kaupunkikuvallista muotoa ja sinne sijoitettavien toimintojen sisältöä tulee kehittää edelleen.
- Korttelialueiden ja pysäköintipaikkojen riittävä mitoitus tulee tarkistaa.
- Läntisimmän teollisuus- ja varastoalueen varaaminen asuinkortteleiksi olisi rakenteellisesti parempi ratkaisu.
- Ajoneuvoliittymän sijaintia Lahdentielle tulisi tarkistaa ehdotuksen ”puolukkarahka” mukaisesti.
- Jatkoyhteys pohjoiseen selvitetään yhdessä Ojalan yleiskaavoitustyön kanssa.

#### Joukkoliikenne

Kaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmää ei ole kilpailua ratkaistaessa päätetty. Eräs ratkaisumahdollisuus lähijunaliikenteeseen varautumisessa on jättää asema-alue ympäristöineen toistaiseksi kokonaan rakentamatta. Yhdyskuntarakenteelliset ja luonnonsuojelutavoitteet voidaan punnita uudelleen, jos voimakas lähijunaliikenne tulevaisuudessa toteutuu. Ennen mahdollisen raideliikenteen toteutumista alueen joukkoliikenne on rakennettava bussin varaan. Bussiliikenne voitaneen parhaiten järjestää siten, että Lamminrahkasta johdetaan yksi bussilinja länteen Risson ja Atalan kautta edelleen Tampereen keskusta. Eduksi on, jos sama linja voidaan jatkaa Lamminrahkasta itään Kallion työpaikka-alueen kautta kohti Kangasalaa.

### 3.3 Arvostelupöytäkirjan varmennus

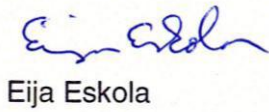
Kangasalla toukokuun 27. päivänä 2009



Jukka Mäkelä



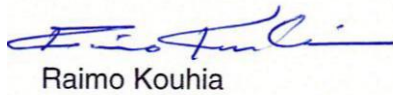
Pekka Lehtonen




Eija Eskola



Pertti Turtiainen



Raimo Kouhia



Kaarina Lannetta



Mikko Järvi



Mikko Ilkka



Merja Saarilahti



Markku Lahtinen



Susanna Virjo



Jyrki Haukkavaara



Mikko Rusanen

### 3.4 Nimikuorten avaus

Palkittujen ja lunastettujen ehdotusten nimikuoret todettiin avaamattomiksi. Tekijöiksi paljastuivat:

#### 1. palkinto ehdotukselle nro 37, ”Plus”

Tekijät: Serum arkkitehdit Oy  
Antti Lehto, arkkitehti SAFA  
Vesa Humalisto, arkkitehti SAFA  
Sami Heikkinen, arkkitehti SAFA

Työryhmä: Anna-Kaisa Aalto, maisema-arkkitehti  
Maisema-arkkitehtitoimisto Avaus  
(maisemasuunnittelun asiantuntija)

Heimo Keskisaari, liikenneinsinööri  
Ramboll Finland Oy  
(liikennesuunnittelun asiantuntija)

Pekka Lahti  
VTT  
(yhdyskuntarakenteen energiatehokkuuden asiantuntija)

#### lunastus ehdotukselle nro 22, ”Piiri (2)”

Tekijä: Kari Nykänen, arkkitehti SAFA/  
Arkkitehdit m3 Oy

Avustajat: Jaakko Kallio-Koski, arkkitehti SAFA  
Toni Österlund, arkkitehti yo  
Jorma Hämäläinen, liikenneinsinööri

Tekijänoikeus: Kari Nykänen, arkkitehti SAFA/  
Arkkitehdit m3 Oy

#### lunastus ehdotukselle nro 28, ”Lomittain”

Tekijä: Kari Martikainen, arkkitehti SAFA

#### lunastus ehdotukselle nro 36, ”Vihreä nauha”

Tekijä: Valtteri Heinonen, arkkitehti yo

#### lunastus ehdotukselle nro 49, ”Puolukkarahka”

Tekijä: Petri Väinö Laaksonen, arkkitehti SAFA

**lunastus ehdotukselle nro 50, ”Hevosenkentä”**

Tekijät: Arkkitehtitoimisto AJAK  
Adalbert Aapola, arkkitehti  
Jarkko Kettunen, arkkitehti

Avustaja: Olli Eloranta

Tekijänoikeus: Arkkitehtitoimisto AJAK  
Adalbert Aapola, arkkitehti  
Jarkko Kettunen, arkkitehti

## 4 Ehdotuskohtaiset arvostelut

### 4.1 Palkintoluokka, 6 ehdotusta

#### 37. ”Plus”

Plus on kaikilla tasoilla hieno, tasapainoinen, innovatiivinen ja punnittu ehdotus. Kilpailija esittämää aluetta kattava omaperäisen korttelirakennemalli luo alueen kehittämiselle ja oman identiteetin muotoutumiselle oivat lähtökohdat.

Korttelimalli perustuu verkkomaiseen liikenneväylästään, jossa risteyksistä on muotoiltu persoonallisia kyläkeskuksia yhteisöllisyyttä korostavin puisto, tori ja korttelitalorakennuksineen. Kokonaisuus antaa vaikutelman itseltään syntyneistä perinteisistä kyläasutuksista.

Alueen keskus palveluineen ja rakentamisen painopisteineen on sijoitettu oikein kokoojakadun varrelle lähelle asemaa. Keskus yhdessä asema-aukion kanssa muodostaa kauniin kaupunkikokonaisuuden, joka tilallisesti ja toiminnallisesti riittävän tiiviinä olisi vilkkaan sosiaalisen kohtaamisen paikka. Keskusta tulisi kuitenkin olla alueelle saapuvien mutkattomammin tavoitettavissa, mikä voidaan korjata siirtämällä valtatie liittymää esitettyä idemmäs. Alueen sisäistä liikennettä välittävä kehämäiseen pääkatuun tukeutuva liikenneverkko on selkeä ja mahdollistaa joukkoliikenteen luontevan käytön. Korjattavissa olevina puutteina palkintolautakunta pitää kuitenkin keskuksen ja aseman väliltä puuttuvaa sujuvaa ajoyhteyttä ja kokoajakatuun liittyviä monia tonttiliittymiä. Myös kevyenliikenteen raitiston määrätietoisempaa tukeutumista joukkoliikenteeseen ja erityisesti asemaan tulisi kehittää.

Kyläkeskusten ympärille sijoittuvat asuinkorttelit ovat muodoltaan toimivia ja mahdollistavat erilaiset asumisratkaisut. Keskusten keskelle, sisälle sijoittuvien rakennusten ryhmät tarjoavat kokonaisuutta rikastavia kaupunkirakenteellisia elementtejä, mutta niiden ratkaisut esitetyissä muodoissa vaativat vielä tarkempaa tutkimista -erityisesti tulee harkita päiväkotien sopivuutta keskusten keskelle. Koska kukin asuinalue kiertyy oman lähiviheralueensa ympärille, kaikista asunnoista on

välitön yhteys viheralueelle ja huonoja takarivin asuinpaikkoja ei synny.

Esitetyt rakennusten massat ja kerroskorkeudet tukevat valittua kokonaisratkaisua ollen myös pääosin toteuttamiskelpoisia. Keskuksessa asuinrakentamisen tehokkuutta tulisi kuitenkin lisätä palveluiden kannattavuuden turvaamiseksi ja palveluista ja asemasta etäälle sijoittuvan läntisimmän korttelin varaaminen pientalojen korttelialueeksi työpaikkakorttelin sijaan saisi aikaan tasapainoisemman kokonaisuuden.

Pysäköinnin järjestelyt on yleensä ratkaistu ehdotuksessa hallitusti, mutta autopaikkojen mahtuminen kerrostalotonteille voi olla vaikeaa ja tontteja jouduttanee kasvattamaan puiston kustannuksella. Keskusaukion reunan akorttelissa esitetty autojen sijoittaminen pihakannen alle sopii maaston muotoihin ollen kuitenkin kustannuksiltaan kallis ratkaisu.

Ehdotuksessa esitetty vapaamuotoinen verkomainen rakenne mahdollistaa pienipiirteisen maiseman huomioon ottamisen ja suunnitelman joustavan edelleen kehittelyn. Ehdotuksen suunnitelmassa ja selostuksessa on paneuduttu ja esitetty ansiokkaasti suunnitelmaa tukevia kestäväää rakentamista edesauttavia ratkaisuja.

#### 22. ”Piiri (2)”

Ehdotus perustuu tiiviisti rakennettuun joukkoliikennekehäkatuun, jonka varrelta keskustan palveluihin on kevyen liikenteen kulkijoilla verraten lyhyt matka. Alue on liitettävissä hyvin ympäröivään kaupunkirakenteeseen. Rakentamisen keskelle jää viheralue, jolle sijoittuvat myös arvokkaat luontokohteet, mutta jonka luonnetta leimaa sitä halkaiseva voimalinja. Alueen rakentamisen painopiste (mm. kerrostalokortteleita kehäkadun pohjoisosassa) on sijoitettu liian kauaksi valtatie liittymästä, työpaikkakortteleista sekä asemasta. Ratkaisu lisää liikennettä, hajauttaa toiminnallista rakennetta ja heikentää keskustan toimivuutta. Keskusta liittyy asemaan heikosti, eikä hyviä, suoria kevyen liikenteen yhteyksiä ole osoitettu. Omakotitontit ovat jääneet kurioositeettina alueen yhteen nurkaan ja osin aivan muuntoasemaa vasten, mitä ei ole pidetty hyvänä ratkaisuna.

Työpaikka-korttelit ovat hyvin saavutettavissa liittymästä. Niiden kaupunkikuvallinen olemus jää tosin epämääräiseksi. Työpaikkakorttelien ja keskustan asumisen väliin jäävää leveää, avointa viherkaistaa ei pidetty tarpeeksi motiivina ainoastaan maisemallisena teimana. Hoidettuja alueita olisi voinut sijoittaa pikemminkin alueen keskelle paremmin asukkaiden saavutettavaksi. Tällöin myös työpaikka-alueita ja keskustaa olisi voinut lähentää toisiinsa ja toiminnallinen rakenne olisi muodostunut sekoittuneemmaksi.

Korttelirakenne on yksityiskohtia myöten mietitty. Rakenne ja mittakaava ovat tasapainoisia. Alue on kuitenkin käyty kauttaaltaan läpi verraten normatiivisella korttelityypillä ja Lamminrahkaan kaivatut, omaperäiset ratkaisut ovat jääneet puuttumaan. Ehdotuksessa esitettyä katutilaa vaivaa tietty tasapaksuus ja löysyys, sitä olisi pitänyt kehittää vaihtelevammaksi ja jännitteisemmäksi. Joukkoliikenteen asemaa korostavat ”pysäkkiaukiot” on kehittämiskelpoinen ehdotus.

Keskustapalvelujen liittymistä katuverkkoon ja asuinkortteleihin olisi voinut kehittää tiiviimmäksi ja tilallisesti rajatummaksi. Alueelle kaivattiin selkeämpää keskeistä yhteistä tilaa, kävelykeskustaa. Kauniiden asuinkorttelitutkielmien rinnalla eritoten alueen keskusta olisi kaivannut rohkeampaa otetta ja tarkempaa tutkimista.

Korttelitason suunnitelmat kertovat miellyttävästä lähiympäristöstä vaikka paikoitellen yhteistä pihakatutilaa leimaisivat liikaa autokatokset. Sinällään mielenkiintoiset perspektiivikuvat kertovat enemmän tulevasta omaperäisestä rakennusarkkitehtuurista kuin siitä, minkälaista kaupunkiympäristöä tavoitellaan.

## **28. ”Lomittain”**

Esitetty kaupunkirakenne on tasapainoinen ja sen liittyminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen myös katuverkon osalta on toimiva. Työpaikka-korttelit ja keskusta muodostavat eheästi valtatieen liittymään kiinnittyvän kokonaisuuden. Keskustarakenteen toimivuutta heikentää, että asema on jätetty irralliseksi saarekkeeksi metsään, etäälle keskustasta. Valtatieen liittymän siirto itään olisi voinut parantaa tilannetta. Ehdotus peittää laajan alueen yhtenäisen korttelirakenteen alle, mutta maankäytön verraten alhaisesta tehokkuu-

desta johtuen asukasmäärä jää kaupunkirakenteen laajuudesta huolimatta turhan alhaiseksi.

Suunnitelma perustuu kauttaaltaan vanhojen ruutukaavakaupunkien mittakaavaa muistuttavaan matalaan 2 kerroksiseen rakentamiseen ja perinteiseen korttelipihamalliin. Hieman juhlanan ruutukaavan sopivuutta Lamminrahkan korkeussuhteiltaan voimakkaasti vaihtelevaan maastoon epäiltiin, samoin sen alueelle tarjoamaa identiteettiä. Alueen asuinrakentamiseen kaivattiin enemmän asuntotyyppien ja kortteliratkaisujen vaihtelua. Ehdotuksesta puuttuvia, tiiviiseen joukkoliikennekaupunkiin sopivia kerrostaloratkaisuja jäätettiin kaipaamaan. Myös AO – tonttien sijoittamista erilleen alueen kaukaisimpiin nurkkiin pidettiin kaupunkirakenteellisesti epätoivottavana. Ydinkeskustan katuverkko on turhankin massiivinen ja juhlava. Ehdotuksessa ajoliikenne jakaantuu kahteen eri katuyhteyteen valtatielle, mikä ei autolla liikkumisen kannalta ole selkeää.

Ydinkeskustan olisi ollut toivottavaa sijaita lähempänä valtatieen liittymää. Yritysalueen tuominen vahvasti keskustan kaupunkikuvallisen luonteen tekijäksi vaatisi korkealaatuista työpaikkarakentamista, minkä toteutuminen Lamminrahkan kaltaisella alueella on vaikeata. Keskustan torialueen toiminnot on sijoitettu aukion ympärille oikein ja torin kaupunkitila on miellyttävä. Ydinkeskustan korttelien julkiset tilat ja palvelut liittyvät sujuvasti keskustuon ja niistä muodostuu hyvä kaupunkitilallinen kokonaisuus. Kaupunkikuvallisesti ehdotus jää silti viitteelliselle tasolle.

Luonnonarvot on huomioitu, mutta säilytettäviä viheralueita olisi voinut yhdistää paremmin toisiinsa ja tehdä viheralueista voimakkaampi osa alueen identiteettiä.

Ehdotus ja selostus kertovat osaavasta ja huolellisesta paneutumisesta tehtävään, mutta valitettavasti ehdotuksen viimeistely on jäänyt monessa suhteessa kaavamaiselle asteelle.

## **36. ”Vihreä nauha”**

Ehdotus on mielenkiintoinen puheenvuoro keskustelussa Lamminrahkan alueen identiteetistä. Innovatiivinen ja selkeä suunnitelma

luo paikkaan uudenlaisen kaupunkirakennus-taiteellisen idean:

rakentaminen sijoittuu asemalle asti johtavan, polveilevan julkisen kaupunkitilan varaan, jonka reunamilla pääkatu seuraa samaa teemaa mutta ikään kuin soittaen toista ääntä. Avoin rakennettu puisto ja sitä tiukasti reunustavat talot luovat selkeän kontrastin vapaasti vaihtelevaan maastoon sijoituville pientaloille ja luonnonmukaiselle metsäalueelle. Puistonäkymät pääkadulta ovat mielenkiintoisia ja vaihtelevia.

Suunnitelmassa on huolellisesti analysoitu paikkaa osana Kangasalan ja Tampereen seudun nauhamaista rakennetta ja maasto-oloja ja perustettu idea kaupunkirakenteesta voimakkaasti näihin.

Rakentaminen on sijoitettu johdonmukaisesti valittua teemaa tukien, mutta liian tiiviisti ja tehokkaasti mm. puistoalueen mitoituksen suhteen. Nauhamaisessa rakenteessa keskustatoiminnot ja palvelut ovat hajautuneet liikaa ja osa on kaukana lähijuna-asemasta. Vaihteellinen toteutus ei ole tällaisella mallilla helppoa.

Asunnoista on pääsääntöisesti lyhyet etäisyydet joukkoliikennekadulle ja metsäalueille. Kevyen liikenteen reitit pääkadun varrella ovat selkeät, mutta muualla hieman epämääräisiä.

Toimintojen sekoittuneisuus on suunnitelmassa melko hyvin onnistunut. Esitetty ratkaisu Lahdentien julkisivuksi, jossa työpaikka-alueet sijoittuvat säilytettävien kallioalueiden väliin, tarjoaa mahdollisuuksia näyttävän ja omaleimaisen kaupunkijulkisivun muodostamiselle.

Korttelisuunnittelun mittakaavassa ehdotus ei tarjoa täysin vakuuttavia ratkaisuja. Yhteisöllisyyden muodostuminen alueella onnistuu koko alueen mittakaavassa, mutta lähinaapurusto tai puolijulkiset tilat eivät hahmotu selkeästi. Tätä lisää myös hieman viitteellisesti esitetty paikoitus, joka sijoittuu pienimittakaavaisesti asuntojen yhteyteen.

#### **49. ”Puolukkarahka”**

Ehdotuksen lähtökohta on meanderimainen kokoojkatu, joka johtaa sekä Ojalan että Risson suuntaan. Muu rakenne seuraa ko-

oojakatua jopa liiankin orjallisesti. Ehdotuksessa on poikkeuksellisen selkeä kokonaisrakenne, jonka selkeyttä esitystekniikkakin tukee. Tasapainoinen alueen käyttö liittyy Lamminrahkan hyvin ympäröivään yhdyskuntarakenteeseen. Rakentamisen tapa on pääosin alueelle sopivaa tiivistä, matalaa, yhtiömuotoista rakentamista, joskin korttelit turhan samanlaisia ja kaavamaisia. Ehdotuksessa on otettu huomioon alueen pintavesi- ja luonnonolot ja yhdistetty luontoarvot hyvin osaksi viherverkkoa. Ydinkeskustassa kenttä ym. toiminnallisten alueiden mitoitus vaikuttaa liian pieneltä.

Lahdentien ajoneuvoliittymän sijoitus on erinomainen alueen käyttöön nähden, mutta sen etuja ei ole kaikin osin pystytty hyödyntämään, ja keskusta jää hieman syrjään alueen sisääntulosta. Lähijuna-asema liittyy kiinteästi rakenteeseen, ja on sijoitukseltaan kiinnostava, mutta rakenne ulottuu liian lähelle viihtyisyyttä alentavaa muuntoasemaa. Keskustan sijoituksessa ei ole käytetty hyväksi tarjottuja mahdollisuuksia yhdistää sillä ajoneuvoliikenteen sisääntulon ja aseman kautta saapumisen läheisyyttä. Keskustan lähiympäristöstä ei ole myöskään onnistuttu tekemään houkuttelevaa ja viihtyisää, vaan suunnittelu on jäänyt muotoaiheiden kahlitsemaksi. Asumisen ja työpaikkojen lomittaminen on onnistunut, joskin työpaikkakorttelien viereen olisi ollut parempi sijoittaa muuta kuin pelkkiä pientalokortteleita. Työpaikkojen sijoittaminen näin tehokkaasti ja osin viisikerroksisiin toimistotaloihin ei tällä paikalla ole realistista.

Suunnitelma on maisemaan istutetusta rakenteestaan huolimatta hivenen formalistinen eikä kestä yksityiskohtaista tarkastelua. Katuverkko on selkeä, mutta tarpeettoman kerroksellinen. Kevyen liikenteen yhteydet eivät muodosta sujuvaa ja loogista kokonaisuutta, vaan seuraavat monimutkaista katuverkkoa.

Paikoitus on järjestetty pääosin asuntokohtaisesti, mikä on hyvä ympäristökuvan kannalta. Alueelle on muodostettavissa selkeä joukkoliikenteen reitti, mutta sen kilpailukykyä heikentää pientalovaltaisuus ja oman auton läheisyys.

## 50. ”Hevosenkenkä”

Suunnitelma istuu luontevasti Lamminrahkaan, alueen eteläosa rakentamisen painopisteenä. Melko selkeä kokonaisuus on tiivis ja toiminnot hyvin sekoittuneita, jolloin etäisyydet ovat lyhyitä, palveluiden käyttö tehokasta ja luonnonalueiden säästäminen mahdollista suurina yhtenäisinä kokonaisuuksina.

Ehdotus rakentuu hevosenkengän muotoisen kokoojakadun varaan. Pohjoisosan joukkoliikennekatu on hieman teoreettinen, sillä sen varrella ei ole paljoakaan asustusta. Sisemmälle kehälle on muodostettu toimiva kevyen liikenteen yhteys, joka yhdistää keskustaa, keskuspuistoa ja asuinalueita. Kokoojakadun katumaisemat ovat vaihtelevia, mutta osittain ahtaita.

Keskusta voidaan saavuttaa hyvin valtatieltä käsin, mutta sijaitsee pääkokoojakatuun ja asemaan nähden sivussa. Ydinkeskustan katuverkko voisi myös paremmin korostaa sen sijaintia. Tori on alueen kokoon nähden sopivan suuruinen ja sen ympärille on koottu hyvin julkisia ja kaupallisia palveluita, mutta itse kävelykeskusta olisi voinut olla laajempikin. Palveluiden ääreen on melko hyvät kevyen liikenteen yhteydet asuinalueilta. Asema ja sitä ympäröivät korttelit on hyvin nivottu osaksi kokonaisuutta, mutta samalla hieman unohtaen liito-oravan lisääntymis- ja levähdysalueita. Asemalle merkitty toinen lähikauppa hajauttaa keskustatoimintoja.

Viheralue alueen keskellä kokoaa hyvin yhteen asuinalueet, ulkoilualueet, keskustan ja reitit. Yhteydet asunnoista puistoihin ja metsään toimivat hyvin lukuun ottamatta katujen ympäröimää keskustakorttelia. Keskusta olisi muutenkin voinut suuntautua avoimemmin keskuspuiston suuntaan. Pintavesiin on ehdotuksessa paneuduttu huolellisesti ja korttelitasolla on tutkittu huolellisesti piha- ja paikoitusjärjestelyjä.

Pohjoisosan pientaloalueet voisivat olla tehokkaampia sijoituessaan joukkoliikennekäytävän varrelle tai lähempänä muuta rakennetta. Työpaikka-alueet luovat julkisivun valtatielle ja ne on nivottu lähelle palveluita. Etäisyydet jäävät valtatieen liittymästä melko pitkiksi pistokatumaisella rakenteella.

## 4.3 Yläluokka, 9 ehdotusta

### 1. ”Kylät ja kukkulat”

Ehdotuksessa on pyritty löytämään selkeää havaittava arkkitehtoninen muoto koko kaupunkirakenteelle kuin yksittäisille kortteille. Lupauksia herättävän ensivaikutelman jälkeen voi kuitenkin havaita, että ehdotus ei kestä syvempää tarkastelua muotoaiheiden jäädessä usein vain sisällöttömiksi eleiksi.

Toimintojen sijoittelu alueelle on periaatteessa oikea mutta liian hajanainen. Varsinkin keskustan, työpaikka-alueen ja aseman seutua olisi tullut tiivistää ja sitoa enemmän aseman ja valtatie sisäänajon suuntaan.

Kiinnostavia tilallisia kehitelmiä tarjoava keskustakortteli on jätetty tietoisesti irralliseksi omaksi saarekkeeksi, mitä kuitenkin palkintolautakunta pitää virheenä; kilpailuohjelman mukaisesti keskusta olisi tullut päinvastoin nivoa osaksi kokonaisrakennetta sen toimintojen tehokkaan käytön turvaamiseksi.

Asuinkorttelit ovat yleensä miellyttävästi muotoiltuja. Keskustan pohjoispuolen tiivis-matala tyyppiset korttelit muodostavat laajahkon maton, jossa keskimmäisten kortteleiden asema mm. luonnonalueiden suhteen ei ole paras mahdollinen. Alueen länsiosan asuinkorttelit olisi pitänyt ratkaista pientalovaltaisina ja siirtää kerrostalot lähemmäs keskustaa ja asemaa.

Työpaikkakorttelit eivät liity keskustaan, keskustan palveluihin eikä asemaan.

Ehdotus huomioi hyvin luonnonalueet ja suojeltavat kohteet.

Kestävän kehityksen teknisiä ratkaisuja on esitelty selostuksessa kiitettävän laajasti.

### 5. ”Maahisten maassa”

Ehdotus ottaa huomioon olemassa olevan luonnon ja suojelualueet.

Rakentamisen painopiste on koottu oikein valtatieltä helposti saavutettavan ja näkyvän keskuksen ympärille. Keskus on kuitenkin etäällä asemasta, mikä heikentää alueen tukeutumista raideliikenteeseen.

Ehdotuksen ansiokkain osa on keskustakorttelin kehitelmä, jossa toimintojen sekoittuminen, ajoneuvoliikenteen poistaminen ja määrätietoinen arkkitehtoninen muodonanto yhdistyvät kiinnostavaksi kokonaisuudeksi. Tori on kuitenkin liian kaukana, piilossa kokoojaka-



dun kulkijoilta, mitä pidettiin virheenä ajatellen torin asemaa alueen keskeisenä tilana.

Ehdotuksen tekijä esittää huolella tehtyjä muodikkaita 3D-illustraatioita, joiden arvo jää kuitenkin Lamminrahkan kohdalla kyseenalaiseksi.

Työpaikat sijoittuvat hyvin muun rakenteen rinnalle ja näin syntyy kilpailuohjelmassa toivottua toimintojen sekoittumista.

### **19. ”Niitut”**

Ehdotuksessa on ansiokkaasti huomioitu luonnon ja uhanalaisten eläinten suojelun näkökohdat ja sijoitettu kadut ja korttelit kauniisti maastoon avoimiksi tiloiksi kehitettävien painanteiden reunoille. Tällöin on kuitenkin unohdettu kestävän kaupunkirakenteen muodostamisen muut tekijät, mikä on johtanut rakenteen hajanaisuuteen.

Keskusta on sijoitettu hiukan liian kauaksi asemasta ja sitä ei ole kytketty luontevasti asemaan ja valtatieltä tulevan alueen sisäänkäyntiin, mikä heikentää keskuksen toimivuutta.

Keskustan toiminnot leviävät turhan laajalle alueelle ja kaupallisten palvelujen määrä on ylioptimistinen. Ne olisi pitänyt keskittää ja muodostaa alueelle esitettyä selvempi keskeinen toritila.

Asuinkortteleista on kehitetty kilpailuohjelman toiveiden mukaan erilaisia tyyppejä, mutta ne on levitetty turhan etäälle keskustasta ja varsinkin asemasta. Kerrostalokortteleiden sijoittaminen alueen pohjoisreunalle ei ole oikea ratkaisu.

Työpaikkakorttelit on sijoitettu oikein valtatievarteen, mutta niiden liittäminen kiinteämmin keskustaan ja asemaan olisi ollut suotavaa.

### **25. ”Supersolut”**

Keskusaukion ja aseman sijoitus sekä niiden selkeä kaupunkikuvallinen kytkeminen toisiinsa ja pääliikenneverkkoon on oikea ratkaistu. Toisaalta keskustan sijoittaminen idemmäs lähemmäs asemaa olisi tehostanut toimintoja ja edesauttanut raideliikenteeseen tukeutumista.

Keskustori sopivan kokoinen kaupunkitila, jonka ympärille on oikein kerätty pääosa palveluista.

Esitetty katuverkko on mutkikas ja jättää koilliskulman korttelit etäälle ja muiden korttelien läpiajettaviksi.

Katutila on monin paikoin alueelle liian suljettu ja urbaani.

Asuinkorttelit on esitetty kaavamaisesti.

Työpaikkakorttelit sekoittuvat sopivasti asuinkortteleiden kanssa, mutta sijoittuvat etäälle keskuksen palveluista ja suuri osa myös asemasta.

Valtatien varren työpaikkakortteleiden rakennusten muuria pidettiin Lamminrahkan olosuhteissa liian massiivisena ja asuntojen sijoittamista muurin päälle keinotekoisena ratkaisuna.

### **26. ”Kylän raitilla”**

Tekijä on sijoittanut asuinkorttelit keskitetysti kehäkadun varrelle alueen keski- ja pohjoisosiin. Ehdotuksessa vältetään rakentamasta suojelualueille ja alavalle painannevyöhykkeelle sekä säilytetään maisemallisesti merkittävä kallioalue.

Ratkaisu on johtanut kaupunginosan sijoittumiseen liian etäälle Lahdentien liittymästä, mikä myös kaupunkikuvan ja alueelle saapumisen kannalta jättää alueen irralliseksi liittymäalueesta. Myös suuri osa suunnittelualueen länsipuolesta on jätetty rakentamatta, mikä jättää yhteyden länteen heikoksi. Juna-asemaa on pidetty lähinnä mahdollisuutena, eikä sitä ole otettu riittävästi huomioon alueen oleellisena kaupunkirakenteellisena ja liikenteellisenä vaikuttajana. Asema sijoittuu irralleen asuinalueista ja työpaikkarakentamisesta, eikä katuyhteyttä havainnekuvassa ole osoitettu.

Työpaikkakorttelien ja muun alueen rakentamisen välille jää laaja rakentamaton vyöhyke. Alava laaksoalue on osoitettu pääosin avoimeksi, maisemaniittymäiseksi tilaksi, mutta siitä tulee samalla alueen rakennetta hajottava tekijä.

Työpaikkakorttelit sijoittuvat keskitetysti Lahdentien liittymän viereen, mutta olisivat voineet rohkeammin muodostaa kaupunkirakennetta ja -kuvaa valtatievarteen.

Ehdotuksen vahvuudet ovat korttelirakenteen ja kylämäisen olemuksen kehittämisessä. Rakentaminen on jaettu kylämäisiin yksiköihin kokoojakatulenkin varrelle. Ratkaisu tuottaa tiiviin ja mittakaavaltaan miellyttävän vaikutelman, jossa joukkoliikenteen pysäkeille on lyhyt matka. Korttelit rajautuvat selkeästi ympäröivistä viheralueista. Tosin rakentamisen tasaista jakautumista joka puolelle olisi ollut hyvä painottaa keskustan muodostavan

kylän alueelle lähipalveluiden tuntumaan ja miettiä solujen yhdistämistä.

Kyläsoluissa on tarjolla erilaisia asuntotyyppisiä ja asuinmuotoja, mitä on pidetty hyvänä ratkaisutapana. Kullekin solulle on luotu pieni julkinen kaupunkitila, johon sijoittuu pieni lähipalvelukortteli.

### **27. ”Hilla”**

Ehdotus perustuu omakotivaltaiseen rakentamiseen. Palvelut on sijoitettu alueen keskelle, ja kiemurteleva kokoojakatu yhdistää sitä kiertävät korttelit. Ehdotuksen valteja ovat selkeä kokonaisrakenne ja tasapainoinen alueen käyttö. Keskustan hyvä saavutettavuus alueen eri kolkista suosii jalankulkua ja pyöräilyä.

Alue liittyy tasapainoisesti ympäröivään yhdyskuntarakenteeseen, myös Halimajärven suuntaan, mutta Halimajärven puoleinen asutus työntyy liian lähellä muuntamoaa. Suunnitelma perustuu hyvin jäsentyvään, mutta kokonaisuudessaan mattomaiseen omakotirakentamiseen. Omakotikorttelien lähiympäristön suunnittelu ja arkkitehtuuri ovat omaleimaisia ja niiden avulla muodostetaan alueellista identiteettiä. Perspektiivikuvat ilmentävät herkkää paneutumista lähiympäristön suunnitteluun. Toimipaikkakortteleiden muotoilu Lahdentien varressa on onnistunut, mutta sekoittuminen asutuksen kanssa jää vajavaiseksi. Talotyyppin valinta on johtanut hyvin laajaan katuverkkoon, eikä kokoojakatujenkaan määrässä ole säästetty.

Keskusta rakentuu julkisten palveluiden muodostaman torin varaan. Läpikulkuliikenne rasittaa muutoin elävästi muotoillun umpikulmatorin viihtyisyyttä. Palvelurakennusten sijoitus on alueen kannalta keskeinen, mutta palvelut jäävät etäälle sisääntulosta ja työpaikka-alueesta. Toiminnot eivät sekoitu riittävästi. Asema näyttää irralliselta, eikä se mitenkään liity alueen yhdyskuntarakenteeseen.

Paikoitus on hajautettu asuntokohtaisesti. Alue- ja korttelirakenne sekä omakotivaltaisuus heikentävät julkisen liikenteen kilpailukykyä.

### **31. ”Kevyesti keskellä”**

Ehdotuksessa toiminnot on sijoitettu alueelle tekijän asettamien lähtökohtien puitteissa pääosin oikein, so. rakentamisen painopisteet ja luonnon olosuhteiden huomioon ottaminen. Ehdotuksen kaupunkirakenne tukeutuu luontevaan pääkatuun, joka on vedetty valtatieltä poikkeuksellisesti Kangasalan asemalle tai vaihtoehtoisesti uudelle Lamminrahkan asemalle. Tällöin asema on ollut tarkoituksenmukaista sijoittaa alueen koillisreunaan, jotta pääkatu kulkisi keskeltä aluetta. Kilpailun tulos on kuitenkin osoittanut, että aseman sijoittaminen lähemmäs valtatieta mahdollistaa tehokkaamman kaupunkirakenteen muodostamisen, jossa alueen keskusta ja asema muodostat kiinteän kokonaisuuden alueen kaakkoisosaan.

Ehdotuksen korttelialueet on sijoitettu luontevasti maastoon, mutta niiden tarkempi tutkiminen on jäänyt viitteelliselle tasolle.

Keskusta palveluineen sijaitsee sivussa rakentamisen painopisteeseen nähden ja varsinkin etäällä työpaikka-alueista.

Ehdotuksen selostus sisältää kiinnostavia ajatuksia alueelle rakennettavasta puistoverkosta ja hulevesien hoidosta.

### **47. ”Lehdet”**

Ehdotuksessa rakentaminen on sijoitettu alueelle huomioiden sen luonnonarvot ja muodostettu näin ympäristöstään kasvava miellyttävä ja pienipiirteinen asuinalue.

Kuten muissakin tämän tyyppin ratkaisuisa (mm. Niittu) rakentaminen on kuitenkin sijoitettu liian hajanaisesti tukeutumatta riittävästi alueen toiminnalliseen, aseman ja keskustan muodostamaan painopisteeseen.

Keskusta on sijoitettu oikein esitetyn liikenneverkon nähden, joskin sitä tulisi siirtää toiminnan tehostamiseksi lähemmäs asemaa. Tori on riittävän pieni ja rajattu antaen mahdollisuuden vilkkaaseen kaupunkielämään.

Maaston muotoihin mukautuvat asuinkorttelit ovat luontevia ja helposti vaiheittain toteutettavia. Niiden muotoilussa, erityisesti suhteessa pääkatuihin olisi kuitenkin toivottu enemmän vaihtelua, jotta orientoitavuus alueella paranisi.

Työpaikka-alue on sijoitettu oikein valtatieen tuntumaan, mutta turhaan erilleen asuinkortteleista, keskustasta ja varsinkin asemasta.

## 54. ”Kalliolle kukkulalle”

Ehdotuksessa toiminnot ja rakentamisen tehokkuus on sijoitettu alueelle pääpiirteissään oikein mutta hieman hajanaisesti. Myös keskuksen paikka on oikea sisäänajoväylän ja asemalle johtavan kokoajakadun risteyksessä, mutta toisaalta se on sivussa tehokkaan asuinrakentamiseen nähden, etäällä asemasta ja valtatie liittymästä mikä estää vilkkaan toimivan keskustan muodostumista.

Työpaikkakorttelit sijoittuvat hyvin asuinkortteleiden kanssa saman kokoojakadun varrelle, mutta kadun tarpeellisuutta liikenneverkon osana ja em. asuinkorttelien liittymistä kokonaisuuteen ja keskukseen vaivaa sama leimallinen hajanaisuus kuin koko ehdotusta.

Kokonaisuudessaan rakennetta olisi voitu vetää lähemmäksi Lahdentietä jättämällä pois varsinkin väylän varren vihervyöhyke. Tällöin koko alue olisi ollut paremmin havaittavissa väylältä, keskus olisi helpommin saavutettavissa ja alueen keskiosan viheralue muodostettavissa suuremmaksi.

Kävelykeskustan ja keskustorin tilarakenne on miellyttävä ja sopivan kokoinen. Keskuspuisto rakennettuna, mutta ei liian laajana puistotilana luonnonalueiden rinnalla on toimiva ratkaisu.

Ehdotetut korttelirakenteet ovat luontevia ja tutkittuja lukuun ottamatta luoteisnurkan liian pitkien umpiperäisten tonttikatujen varaan rakentuvia tavanomaisia omakotikortteleita. Lisäksi keskustan korttelisuunnitelmassa näyttäisi olevan laajoja 120-150 autopaikan maantaso-katoskenttiä; ne hallitsevat liikaa korttelipihojen ja asuinpihojen ilmettä.

## 4.4 Perusluokka, 39 ehdotusta

### 2. ”Keskusrahka”

Ehdotuksessa tehokkain korttelirakenne sijoittuu kehämäisen kadun varrelle solumaisina naapurustoina, joiden välissä on keskuspuisto. Pientaloalueet ovat irrallaan keskustan rakenteesta oksamaisten katuyhteyksien varrella. Korttelien jakaminen pieniin saarekkeisiin on johtanut keskustan rakenteen hajanaisuuteen. Lamminrahkaan kaivattua kaupunkimaista, tiivistä ja riittävän selkeää keskusta

ei varsinaisesti löydy. Palvelut ovat myös hajaantuneet kehäkadun eri puolille. Tiivein keskustamainen rakentaminen jää myös etäälle juna-asemasta. Liike- ja toimistorakentamisen määrässä on ylivoimattamista.

Tehokkaammat kerrostaloratkaisut keskustan alueella ovat aiheuttaneet kenttämäisiä pysäköintiratkaisuja, samoin korttelialueiden kaupunkikuvallinen luonne jää hivenen viitteelliseksi. Ehdotuksessa esitetyt keskustamaisesti elävä kadunvarsielämä olisi keskustarakenteen hajanaisuudesta johtuen vaikeata saavuttaa.

Ehdotus jättää laajalti rakentamattomia viheralueita, joiden käyttöä ei toisaalta ole juurikaan visioitu.

### 3. ”Tamburiini”

Palkintolautakunta on päättänyt kilpailun perusteella siihen, että alueelle tulisi muodostaa yksi selkeä keskus aseman tuntumaan, jonka mukaan muu kaupunkirakenne rakentuu. Tamburiinista tämä puuttuu ja kokonaisuus jääkin hajanaiseksi. Sinänsä esitetty taipuisa liikenneverkko ja saarekemaiset korttelistot sopivat alueen vaihtelevaan maastoon ja mahdollistavat suunnitelman joustavan edelleen kehittelyn. Tekijä on paneutunut erityisesti erilaisten ja persoonallisten korttelistojen kehittelyyn ja ne tarjoavat mielenkiintoisia ratkaisuja joskin osaa niistä vaivaa tietty väkinäisyys ja formalismi.

### 4. ”Ring”

Ehdotus perustuu voimakkaaseen linnakemaiseen korttelien kehään, joka jää kokoojakatulenkin sisäpuolelle. Ratkaisu käyttää hyvin rajatun alan suunnittelualueesta ja luo tiiviin korttelirakenteen. Ratkaisu tuottaa kuitenkin hyvin yksioikoisen katuverkon ja kaupunkikuvallisen yleisilmeen alueelle. Ratkaisu onkin teoreettisen oloinen Lamminrahkan oloihin. Myös liikenneturvallisuuden kannalta esitetty suoraviivainen malli on ongelmallinen. Alueelle saapuminen Lahdentieltä ja ydinkeskustan hahmottaminen jää ongelmalliseksi, sillä keskustan palvelut on sijoitettu kehän keskelle omaksi saarekkeeksi, jonne johtaa yksi pistokatu. Ratkaisu ei tarjoa alueelle toimintoja sekoittavaa ja elävää keskeistä kaupunkitilaa.

Junaradalta on jopa tuotu pistoraide kohti valtatie liittymää, joka tosin yhdistäisi tehok-

kaasti aseman keskustaan, mutta ratkaisua ei voida pitää realistisena. Katuyhteydet ympäröiviin kaupunginosiin jäävät täysin irralliseksi teemaksi ulkona korttelirakenteesta.

Suurielaisen kokonaisuuden vastapainona kukin asuinkortteli rakentuu polveilevan sisäraitin varaan, joka on kevyen liikenteen ehdoilla toimivaa aluetta. Ruutukaavamaiset korttelipalat muodostavat mielenkiintoisen julkisen raittimaisen tilan keskelle. Oma-toimiselle pientalorakentamiselle ei ole esitetty rakennuspaikkoja, mikä on suuri puute.

Työpaikkarakentamisen pisteet ulkokehällä tuovat toimintoihin sekoittuneisuutta, mutta syövät vahvaa kontrastia rakennetun ja rakentamattoman kesken. Työpaikkakortteleihin on osoitettu jopa 40 % vuorottelupysäköintiosuus asuntojen autopaikoista. Keskitetyt autopaikat kehäkadun toisella puolella asuntoihin nähden eivät ole toimiva ratkaisu.

Alueen luontoarvot on huomioitu suunnitelmassa, mutta katukehä sulkee luontoalueet ulkopuolelleen, eikä niistä muodostu elimellistä osaa asuinympäristöä.

## 6. "Ilves"

Alueen rakentaminen keskittyy tiukkoihin, täsmällisesti mitoitettuihin kaaviomaisiin kaupunkirivitalo-/kerrostalokorttelien ruutukaavasoluihin. Liikennratkaisu perustuu kokoojakatulenkin lisäksi raideyhteyteen, joka lähtee pääradalta Ojalaan. Ehdotus jättää rakentamatta arvokkaat luontoalueet. Laaja palvelujen keskittymä on esitetty valtatieltä saapumisen varten.

Kaupunkirakenteellisesti ja toiminnallisesti palvelut on keskitetty asuinrakentamisen painopisteeseen nähden irralleen. Raitiotielinjan asemat jäävät hivenen syrjään asuinkortteleista ja ne olisi voinutkin liittää kaupunkimaisemmin toisiinsa valitun joukkoliikennratkaisun tukemiseksi. Alueen liittymä valtatiehen on massiivinen, ja kaupunkirakennetta olisi voinut tuoda lähemmäs väylää. Myös tehokkaan AK -tyyppisen rakentamisen jakamista ympäri suunnittelualuetta ei ole pidetty rakenteellisesti hyvänä ratkaisuna. Erillispientalotasumista on kovin vähäinen määrä. Itäisin rakentamisalue on liian lähellä muuntoasema.

Kokonaisratkaisun ehdottomuus ja lähtökohta vaikuttaa alueelle vieraalta ja turhan teoreettiselta. Ruutukorttelit ovat kaupunkirakentamisen perinteisiä yksikköjä, mutta suunnitte-

lalueen maastoon niiden sovittaminen epäilyttää ja ratkaisun tuottamaa kaupunkikuvalista luonnetta on vaikea mieltää Lamminrahkalle sopivaksi. Alueen kaupunkikuvallinen olemus jää esityksessä täsmentymättä ruutukaavakorttelityypin tutkimisesta huolimatta. Asuinkorttelin sisäpuolelle saisi mielenkiintoisen ja turvallisen pihapiirin, mutta korttelien välissä olevat järjestelmälliset autopaikkakatojen vyöhykkeet eivät tuota hyvää asuinympäristöä.

## 7. "Kieppi"

Tietystä selkeydestä huolimatta ehdotuksesta puuttuu rakenteen hierarkia, so. alueelle saapuminen (asema ja Lahdenväylän liittymä), sen jälkeen keskusta palveluineen ja tämän ympärillä sijoitettava rakentamisen painopiste. Ehdotuksessa esitetyt pientalokorttelit ovat luontevia ja huomioivat maaston olosuhteet. Kerros- ja työpaikkakorttelit ovat jääneet kaaviomaisiksi ja laajasti käytetty kellaripysäköinti on alueella taloudellisesti epärealistinen ratkaisu. Työpaikkakortteleiden sijoitus suhteessa Lahdentiehen on hyvä, mutta ne eivät sekoitu kilpailuohjelman tavoitteiden mukaisesti muuhun rakenteeseen.

## 8. "Mikropolis"

Ehdotuksessa alueen keskustarakentamisen ytimeä lähtee säteittäin asuntokatuja, joiden väliin jäävät lähiviheralueet. Rakentaminen on keskitetty erittäin pienelle alalle alueen eteläpuolelle. Neliömäisen keskustorin ympärille keskittyvät kaikki alueen palvelut. Suunnitelma on eräänlainen metsäkaupunkiversio sädekatukaupunkimallista. Ratkaisulla on saatu yhdistettyä keskustori ja työpaikkakorttelit hyvin lähelle toisiaan. Työpaikkarakentaminen muodostaa massiivisen oloisen vyöhykkeen Lahdentien varten. Liikuntapaikat ja puistotilat on myöskin saatu lähelle keskustaa ja sen osaksi.

Toisaalta keskusta on jäänyt etäälle juna-asemasta, mikä heikentää joukkoliikenteen toimivuutta. Myös valtatie liittymän ja keskustaytimen liittyminen jää epämääräiseksi. Ongelmalliseksi on nähty alueen liikenneverkko, joka muodostaa yksioikoisia umpiperäisiä katuja. Poikittaisten yhteyksien kanssa katuverkko vaikuttaa hankalasti orientoitavalta. Tiivis ja ehdoton suunnitteluperiaate tuottaa liikenteen toimivuuden ja kaupunkikuvan

kannalta kyseenalaisia ratkaisuja, joissa autopaikkoja on yhtenäisenä nauhana katuvarsilla suoraan rakennusten pohjakerroksen sisennyksen alla (=peruuttaminen suoraan kadulle). Esitetty joukkoliikenteen verkko pistoineen ei ole toimiva malli, alueelle olisi kehitettävä yksi lenkkimäinen yhteys.

Liittyminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen jää täysin irralleen rakentamisalueista. Kaupunkikuvallinen laatu sekä asuinkorttelien ja viheralueiden luonne jää viitteelliseksi ja ehdoton kokonaisratkaisu olisi vaikeata toteuttaa vaiheittain ja eri toteutusmuodoilla. Maankäytön ja kaupunkikuvan kannalta tilojen ja toimintojen keskittäminen ja tiivistäminen on ollut liiallista. Ehdotus tuottaa liaksi yksioikoisen ja teoreettisen mallin Lamminrahkaan sovellettavaksi.

### **9. "Piiri (1)"**

Ehdotuksen heikkous on kaupunkirakenteen sijoittaminen etäälle Lahdenväylästä, mikä jättää melualueelle sijoittuvan metsäalueen tehottomaan käyttöön eikä alueelle muodostu ohikulkijoille näkyvää kaupunkijulkisivua. Alueelle esitetty keskusta on huolella suunniteltu, mutta sen erottuminen muusta rakenteesta olisi voinut olla selvempää; esim. tori olisi voitu sijoittaa pääkatujen risteykseen ja sen toimintaa olisi voitu vahvistaa vetämällä myös koulu torin yhteyteen. Asema olisi saanut olla etelämpänä, jolloin se olisi sijoittunut lähemmäs alueen keskustaa. Korttelirakenteet sisältävät mielenkiintoisia yhteisöllisyyden toteutumista korostavia tilaratkaisuja. Selostuksessa esitetty kyläyhteisöjen osuuskuntien varaan rakentuva palveluiden ylläpito on kiinnostava ehdotuksen yksityiskohta.

### **10. "Morjesta pöytään"**

Ehdotus esittää Lamminrahkaan erittäin ehdotonta ja systemaattisen oloista kaupunki- ja korttelirakennetta. Asuminen on tiukasti omana toimintonaan, työpaikat omanaan valtatievarressa ja palvelukorttelit omanaan alueen keskellä. Ratkaisu ei muodosta alueelle sosiaalisesti ja toiminnallisesti rikasta kaupunkiympäristöä tai yhteistä keskustaa. Alueen halki kohti Ojalaa on linjattu raitiotie, mutta sen pysäkki jää asukkaista valitettavan irralleen, eikä ratkaisua ole otettu elimelliseksi osaksi kaupunkirakennetta.

Asuinrakentaminen koostuu keskenään identtisistä, ruutukaavamaisista pihapiiriyksiköistä. Esitetty malli ei huomioi alueen topografiaa. Ratkaisun monotoninen toistaminen on tuottanut mattomaisen ja persoonattoman miljöö, jossa jää kaipaamaan sisäistä hierarkiaa. Myöskään rakentamisen välissä oleva kaaviomainen katuverkko ei tue alueen identiteetin muodostumista ja kehittä omaperäistä asuinympäristöä. Alueen kaupunkikuvallinen ilme jääkin esityksessä viitteelliseksi.

Työpaikkarakentaminen muodostaa odottamattoman massiivisen muurin Lahdentien suuntaan. Alueen työpaikkarakentaminen ei tulle kuitenkaan toteutumaan toimitilavaltaisina suurina volyymeina.

Alueen luontoarvot on huomioitu osana viheralueverkkoa.

### **11. "Kudos"**

Monista kiinnostavista ja luontevista yksityiskohdistaan huolimatta ehdotuksen perusratkaisu ei yllä kilpailun parhaimmiston tasolle. Kilpailun tulos on osoittanut, että alueelle tulisi muodostaa yksi keskus, jonne pääosa palveluista keskitetään ja joka sijoitetaan alueen sisääntulon ja aseman tuntumaan.

Ehdotuksessa esitetyt urbaanit kylät ovat sopivan kokoisia ja kaupunkikuvaltaan hallittuja. Asema on sidottu hyvin osaksi kaupunkirakennetta ja pääliikenneverkkoa. Kilpailuohjelmassa pyydetty sekoittunut kaupunkirakenne toteutuu työpaikkarakentamista sisältävissä kortteleissa.

### **12. "Pystykorva"**

Ratkaisu perustuu ehdottoman suoraviivaisen korttelirakenteeseen, joka on asetettu keskelle aluetta. Kaupunkirakenteellisesti palvelut ja asuinalue sijoittuvat kovin etäälle Lahdentien liittymästä. Yhteys juna-asemaan ja itse aseman sijainti jää epämääräiseksi. Liittymistä länteen ympäröivään kaupunkirakenteeseen ei ole osoitettu. Palvelut sijoittuvat alueen sisääntulon yhteyteen, mutta niistä olisi voinut asuinkorttelien kanssa pyrkiä muodostamaan mielenkiintoisemman tilallisen kokonaisuuden.

Kaupunkikuvaa ja –rakennetta vaivaa ankara suoraviivaisuus. Syntyvä katu- ja korttelimiljö eivät muodosta kaupunkimaista ja vaihtelevaa asuinympäristöä. Reititys noudattaa kautta linjan tiukkaa yhdensuuntaista peria-

tetta, joka tuntuu perin vieraalta Lamminrahkan maisemassa. Ratkaisu on myös liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallinen.

Tiukkojen korttelialueiden välille on muutoin runsain mitoin säästyvistä viheralueista poiketen jätetty kovin kapea viherkaista. Rakentamisen tiivistä keskittämistä ei ole koitunut suunnitelmalle vastaavaa hyötyä.

Erilleen muuntoaseman lähelle on jäänyt yksinäinen pientaloalue.

Koko ratkaisu perustuu suurelta osin pysäköintilaitoksiin, mikä ei ole realistista Lamminrahkassa.

Ehdotus tarjoaa turhan yksioikoisen ja teoreettisen mallin, jonka suhde suunnittelualaueen oloihin jää vieraaksi.

### 13. "Siimes"

Ehdotus ottaa huomioon olemassa olevan luonnon ja suojelualueet.

Liikenneverkko jättää pohjoisosan korttelit liian etäälle valtatie risteyksestä ja muiden korttelien läpiajettaviksi. Keskustan läpi johdettu katu on tarpeeton; se olisi järjestettävissä esim. syöttöinä kehäkadulta.

Alueen keskusta on piilossa, etäällä asemasta ja siihen ei tukeudu tehokkainta rakentamista vaan pientaloja. Keskustasta puuttuu kaupunkitilallisesti kehitelty tori, jolle olisi kerätty toisiaan tukemaan sekä kaupalliset että julkiset palvelut.

Työpaikka-alueet on jätetty etäälle valtatiestä aluetta tuhlaavasti ja alueelle ei muodostu näin aluejulkisivua, vaikka selostuksessa näin uskotaan. Työpaikkakortteleita on kehitelty mielenkiintoisella tavalla, mutta ratkaisut eivät ole riittävän yleispäteviä

ja mm. kansirakenteet yms. aiheet ovat liian kalliita toteutettaviksi.

Työpaikkakorttelien sekoittuminen muuhun rakenteeseen on ratkaistu hyvin, mutta yhteydet alueen keskuksen palveluihin ovat epäselvät.

Pientalokorttelien ratkaisut ovat varsinkin keskustaa ympäröivissä kortteleissa rutiinimaisia tarjoamatta kilpailuohjelmassa pyydettyjä innovatiivisia ratkaisuja.

### 14. "Papilio"

Ehdotus edustaa mallia, jossa katuyhteys johtaa suoraan liittymästä keskustaan ja jakaantuu kahdeksi asuntoalueita ruokkivaksi haaraksi. Ratkaisun katuverkon ongelmanna

on sen alueita jakava ominaisuus, joka ei yhdistä naapurustoja toisiinsa. Kadun varsia ei ole myöskään maankäytöllisesti hyödynnetty riittävän tehokkaasti. Työpaikkarakentaminen muodostaa vahvan suojaavan vyöhykkeen valtatie varteen. Alue liittyy lännessä ympäröivään kaupunkirakenteeseen vain työpaikka-alueen kautta kulkevalla katuyhteydellä.

Luonnonarvot on otettu huomioon suunnitelmassa, joskin rakentaminen jyrkille rinnealueille olisi haasteellista.

Keskustan ja juna-aseman välinen etäisyys on pitkä ja joukkoliikennematkaisu heikentävä. Myös kaupunkikuvallinen yhteys jää hataraksi. Keskusta sijoittuu myös turhan etäälle Lahdentien liittymästä. Keskustan kokonaisuutta halkoo useita itä-länsisuuntaisia viherkaistoja, jotka turhaan hajottavat kaupunkirakennetta. Keskustasta olisi toivonut löytyvän selkeämmän ytimen, kaupunkitilallisen kiinnokohdan. Keskustan lisäksi alueelle on osoitettu kaksi naapurustoa, jotka jäävät hyvin irrallisiksi toisistaan. Välittömästi voimalinjan molemmin puolin oleva asuinrakentaminen ei ole toivottavaa, koska ehdotus olisi mahdollistanut sijoittamisen etäämmällekkin.

Keskustan ja muiden asuinalueiden kaupunkikuvallinen luonne jää viitteelliseksi. Osoitetut korttelityypit muodostavat hivenen persoonatonta kaupunkirakennetta, jossa ei ole löydettävissä juuri tälle paikalle leimaa antavaa piirrettä. Ehdotuksesta ei myöskään hahmotu korttelien miljöö ja pysäköintijärjestelyt, mikä vaikeuttaa arvostelua.

### 15. "Otava"

Kiinnostava ja suurpiirteinen ehdotus, joka ei kuitenkaan oikein kestä lähempää tarkastelua. Toiminnot ja rakentamisen painopisteet sijoittuvat alueelle pääosin oikein, joskin länsisosan kerrostalojakin sisältävät korttelit ovat varsin etäällä asemasta. Keskusta on selkeästi havaittavissa ja kaikki palvelut on kerätty sinne tukemaan toiminnan aktiivisuutta. Se on kuitenkin tilallisesti hiukan liian laaja ja pääkadun pirstoma ja jäänee tapahtuma toriensa osalta pääosin tyhjäksi kaupunkikuvalliseksi eleeksi. Tähtikorttelien muoto on jännittävä kehitelmä. Kortteleihin esitetty rakentaminen on kuitenkin liian tehokasta ja varsinkin liian korkeaa (IX-XII) Lamminrahkan alueelle. Tästä johtuen korttelien sisäosat täytyisivät laajalti autopaikoista; ne olisi pitä-

nyt sijoittaa laitoksiin tai pihakansien alle, mutta tällainen ratkaisu ei sovi palkintolautakunnan mielestä alueelle. Esitetty katuverkko on tehokas ja tukee luontevasti valittua kokonaisratkaisua.

#### 16. ”Kyläeläjät”

Alue rakentuu kehämäisen kokoojakatulenkin varteen. Keskustaa lukuun ottamatta kadun varren maankäyttö on hyvin harvaa eikä katulenkin maankäyttö vaikuta perustellulta. Alueelta ei ole myöskään osoitettu yhteyksiä ympäröivään kaupunkirakenteeseen länteen ja pohjoiseen. Pientaloasuminen on sijoitettu erilleen muusta asuinrakentamisesta.

Ehdotuksen keskusta-alue ja kaupunkikuvallinen idea rakentuu raikkaasti esitetyn kevyen liikenteen vihreän raititeeman varaan. Ehdotuksen kunnianhimoisena tavoitteena on kerätä ihmiset näiden elämyksellisten väylien varrelle. Raittia olisi ollut hyvä motivoida siten, että se olisi liittynyt voimakkaasti myös juna-asemaan. Yhteys keskustasta ja alueelta juna-asemalla on jäänyt heikoksi, eikä asemasta muodostu luontevaa osaa alueen toimintaa ja liikenneverkkoa. Samoin koulu-keskus olisi ollut perusteltua sijoittaa keskeisen raitin varteen.

Mielenkiintoisesta kevyen liikenteen ytimestä huolimatta kokonaisuus hahmottuu vaikeammin ja alueen kaupunkikuvallinen ja -rakenteellinen luonne jää liiaksi raitti-idean varaan. Kuitenkaan näin suuren raittimäärän tekemistä ja aktivointia ei pidetty realistisena. Katuverkko on jäänyt irralliseksi teemaksi huomion keskittyessä raitin varteen. Lisäksi katuverkon jakaminen suoraan alueen läpi kulkevaan pääväylään ja kehäväylään on tarpeeton. Ehdotus kärsii ajoneuvoliikenteen ja kevyen liikenteen kategorisesta ja ehdottomasta erottelusta, mikä ei alueen luonteen kannalta olisi lainkaan välttämätöntä.

Lahdentien liittymää lähinnä keskustassa ovat työpaikka- ja kaupparakentaminen. Keskustan rakenteelle olisi ollut hyväksi myös asuinrakentamisen sekoittaminen muihin toimintoihin.

Luontokylä-tyyppisen naapuruston vihreä ilme olisi todellisuudessa olla haasteellista saavuttaa korttelien välisten viheralueiden kapeuden vuoksi.

Säilytettävät luontoarvot on huomioitu maankäytössä.

#### 17. ”Peupeu”

Ehdotuksessa alueen keskusta, asema ja rakentamisen painopiste on sijoitettu oikein. Ehdotus on kuitenkin jäänyt liian viitteelliseksi, jotta sen selostuksessa kiinnostavaksi kuvailtu kaupunkitila olisi suunnitelmasta luetavissa. Suunnitelman perusteella kaupunkitila ja varsinkin katutila vaikuttaa liian löysältä. Kolmiomaisten kortteleiden käyttö läpi menevänä ratkaisuna ei ole rakentamisen kannalta realistinen ratkaisu.

#### 18. ”Tiroriro”

Ehdotus perustuu maankäytön vahvaan keskittämiseen alueen eteläosaan. Pohjoisosa ja suojeltavat alueet muodostavat laajan viheralueen. Palvelut ja koulu sijoittuvat helposti Lahdentien liittymästä saavutettaviksi. Korttelirakenne perustuu suoraviivaisiin korttelialueisiin ja katuverkkoon.

Kaupunkirakenteen ja joukkoliikenteen toiminnan kannalta keskusta on liian kaukana juna-asemasta, joka on jäänyt täysin irralleen muusta kaupunki rakenteesta. Myös suoraa kevyen liikenteen yhteyttä asemalta keskustaan ei ole havaittavissa.

Keskustan rakentamisesta suuri osa sijoittuu itä-länsi-suuntaiseen painanteeseen, jonka rakennettavuus on huono. Katuverkon sovitamista vaihtelevaan maastoon on pidetty ongelmallisena. Reunoille sijoittuvat pientalokorttelit ovat turhan irrallisia ja väljästi rakennettuja. Työpaikka-alue on esitetty urbaanina, toimitilavaltaisena alueena, joka liittyy tiiviisti kiinni keskustaan ja asuinkortteleihin. Ratkaisu on sikäli ongelmallinen, että alueelle jatkossa sijoittuva työpaikkatoiminta ei tule olemaan toimitilavaltaista ja esitetyn kaltaista vahvaa businesspark –tyyppistä kokonaisuutta alueelle ei voida toteuttaa. Liike- ja työpaikkarakentamisen osuus vaikuttaa turhan ylimitoitetulta kokonaisuutta ajatellen.

Katuverkkoon ja kaupunkikuvaan olisi kaivannut enemmän hierarkiaa, jännitteisyyttä ja persoonallisuutta. Tiivistä yleisratkaisusta huolimatta etenkin keskustorin ympäristöä vaivaa jäsentymättömyys ja turhakin väljyys. Palvelujen ympärillä on paljon katuverkkoa, jota vaivaa osin turha ylimitoitus.

Ehdotuksessa on esitetty paljon viheralueita korttelien sisälle, mutta pysäköintijärjestelyjen viitteellisyys vaikeuttaa ratkaisujen arviointia.

## 20. "La strada"

Alueen keskustarakentaminen on sijoittunut etäälle Lahdentien liittymästä. Tien varren työpaikka-alueen ja asuinrakentamisen välille on jäänyt laaja viherkaista, jonka erottaa tarpeettomasti toimintoja toisistaan ja hajottaa kaupunkirakennetta. Liittyminen keskustaan jää kaupunkikuvallisesti hataraksi, eikä alueelle muodostu selkeää, toiminnallisesti monipuolista keskustaa. Rakentaminen ja viheralueet vaikuttavat jakaantuneen alueelle hivenen sattumavaraisesti. Alueen luontoarvot on huomioitu suunnitelmassa.

Alueelle ei ole esitetty juna-asemaa, mutta sen sijaan alueen kautta Ojalaan on esitetty raitiotielinjaa. Ehdotuksessa liikenneväylien ja kaupunkirakentamisen suhde on jäänyt epä-määräiseksi. Näin on myös pikaraitiotien ja asuinrakentamisen välisen suhteen laita. Esitetyt 3 pysäkkiä ja raitiolinja voisivat olla selkeämmin osa kaupunkitiloja tai katuja, mikä tukisi joukkoliikennekaupungin toimintaa ja puoltaisi valittua liikennejärjestelmää.

Kahteen umpiperäiseen pistokatuun perustuva malli tuottaa helposti yksioikoisen ja vaihtoehdottoman katuverkon, joka ei yhdistä naapurustoja toisiinsa. Katuyhteyttä Ojalaan ole esitetty.

Korttelirakenne on esitetty verraten kaavamaisena ja kaupunkitilallinen tavoite on jäänyt hieman viitteelliseksi. Korttelirakenteen luonne ei myöskään vaihtelee alueen eri osissa. Matalien kerrostalojen (3 kerrosta) pysäköinti tukeutuu havainnekuvan perusteella mittavasti kansiratkaisuihin, mikä ei ole realistinen vaihtoehto Lamminrahkan alueella. Joukkoliikennematkaisu olisi puoltanut myös tehokkaampia kerrostalokortteleita.

## 21. "Kimpassa"

Ehdotuksessa toiminnot ja rakentamisen painopisteet sijoitettu periaatteessa oikein, joskin keskustan siirtäminen lähemmäksi asemaa olisi tehostanut rakennetta ja tukeutumista joukkoliikenteeseen / junaan. Esitetty keskuskaukio on tilallisesti kiinnostava ja sopivan kokoinen. Työpaikkakorttelit liittyvät ja sekoittuvat hyvin muuhun rakenteeseen, mutta niitä olisi voitu vetää lähemmäs Lahdenväylää, jolloin alueelle olisi saatu ohikulkijoille näkyvä julkisivu. Monista hyvistä yksityiskohdista huolimatta ehdotusta leimaa kaavamaisuus ja tietty väkinäisyys.

## 23. "Ukko"

Lahdentien risteuksen siirto idemmäs kilpailuohjelmassa esitetystä ja sen johtaminen suoraa alueen keskustaan on oiva ratkaisu. Ehdotuksessa ei kuitenkaan ole onnistuttu hyödyntämään tarjoutunutta mahdollisuutta muodostaa tänne tiivistä keskusta, johon rakentamisen painopiste tukeutuisi. Keskusta onkin esitettyyn kaupunkirakenteeseen nähden sivussa ja se on jäänyt tilallisesti hahmottomaksi.

Ehdotuksen "umpi"-korttelirakenteiden ja asemalle johtavan keskuspuiston muodostama kokonaisuus on kiinnostava ratkaisu. Työpaikkakorttelit on sijoitettu oikein muuriksi Lahdentien varteen, mutta niiden eteläpuolelta koukkaava katu on tarpeeton; kulun työpaikoille olisi voinut järjestää pohjoispuolen kadulta ja saada samalla asuinkorttelit sekoittumaan työpaikkakortteleiden kanssa. Pohjoiseen sijoitetut pientalokorttelit ovat rutiininomaisia ja jääneet tarkemmin tutkimatta.

## 24. "Metsäkylät"

Ehdotus esittää alueelle kokoojakatukehää, johon liittyy yhdyskatu Lahdentieltä. Alueen palvelukeskus on sijoittunut tämän yhdyskadun varteen. Lahdentietä vasten on osoitettu työpaikkarakennuksia.

Kaupunkirakennetta leimaa kauttaaltaan hajanaisuus. Juna-asema on etäällä Lahdentien liittymästä ja palveluista. Keskustan välittömään yhteyteen ei sijoitu tiivistä asuinrakentamista, osoitetut rakennukset lähinnä valtatietä ovat 2-3 kerroksisia. Alueen asuinkorttelit jäävät ylipäätään hyvinkin etäälle palveluista ja kehäkadun varren maankäyttö jää tehottomaksi.

Rakentaminen suhtautuu perin varovaisesti katuihin, kaupunkikuvaa jää vaivaamaan epämääräisyys. Etenkin keskustan kohdalla rohkeampi tilallinen ote ja rakentaminen olisi ollut paikallaan.

Ratkaisu tuottaa paljon viheralueita ja arvokkaat luontokohteet on huomioitu. Viheralueiden luonne jää selvittämättä ja keskuspuistoksi osoitettu alue ei sijoitu kovinkaan keskeisesti asukkaiden saavutettaville.

Alueelta ei ole osoitettu liittymiä pohjoiseen tai länteen ympäröivään kaupunkirakenteeseen.

Asuinkorttelien kaupunkikuvallinen luonne ja olemus ovat jääneet viitteelliseksi ja lähiym-



päristön laatu jää selvittämättä. Suunnitelma ei muodosta kaupunkimaista rakennetta, eikä ratkaisua ole pidetty riittävän vahvana lähtökohtana Lamminrahkan kehittämiseksi.

### 30. ”Tilalatti (1)”

Alueen rakenne perustuu kehämäiseen ja taipuilevaan kokoojakatulenkkiin ja rakentamisen sijoittamiseen kokonaisuudessaan voimalinjan eteläpuolelle. Pääkadun ympärille sijoittuu kaikki asuinrakentaminen. Tärkeät luontoarvot on suunnitelmassa huomioitu.

Ehdotuksessa on erittäin määrätietoinen työpaikkarakentamisen vyöhyke Lahdentien varressa, joka liittyy elimellisesti valtatie tuntumaan sijoittuneeseen juna-asemaan. Juna-asema sijoittuu kuitenkin valitettavan etäälle alueen keskustasta.

Palvelukeskusta puolestaan sijoittuu alueen keskelle itsenäisenä korttelinaan, jonka kautta pääkatu kulkee. Ratkaisu on aiheuttanut sosiaalisesti ja kaupunkirakenteellisesti asuinkortteleista irrallisen keskustan, minkä vuoksi alueelle ei synny alueelle elävää keskustatilaa. Alueen keskellä lähinnä palveluita on tehottomia erillispientalokortteleita, mitä ei ole pidetty kaupunkirakenteen kannalta hyvänä. Myös alueelle saapuminen Lahdentieltä on jäänyt kaupunkikuvaltaan epämääräiseksi. Alueen keskelle jää runsaasti vaikeasti perusteltavaa viheraluetta ja kenttäalueet jäävät kauaksi palveluista. Voimakkaasta rakentamisen keskittämisestä huolimatta tiiveydestä ei ole koitunut vastaavaa kaupunkirakenteellista hyötyä.

Ehdotuksen ansioita ovat mielenkiintoisesti muotoillut pientalotyypiset asuinkorttelit, jotka muodostavat voimakkaan asuntokatutilan sekä kontrastin rakentamattoman ja rakennetun välille. Asunnoista pääsee suoraan viheralueille.

Kortteliratkaisujen sijoittumista liikenneverkkoon ja kaupunkirakenteeseen ei ole kuitenkaan pidetty onnistuneena. Rakentamisen suhde pääkatuun on epämääräinen tai pysäköintikenttienkin leimaamaa.

Yhteydet ympäröivään kaupunkirakenteeseen on huomioitu, mutta katuyhteydet kulkevat pitkiä matkoja viheralueiden keskellä vailla kontaktia kortteleihin.

### 32. ”Xx xy”

Ehdotuksessa korttelit muodostavat toisistaan erillisiä, voimakkaita pohjois-eteläsuuntaisia nauhoja, joiden väliin jää runsaasti viheralueita. Ratkaisua on motivoinut tavoite tarjota viheralueet mahdollisimman lähelle asukkaita ja suunnata asuinrakennuksia parhaimpiin ilmansuuntiin. Rakentaminen on paikoin korkeakin, enintään kahdeksan kerrosta. Korttelirakenteessa on vastaavuutta maassamme rakennettujen rationaalisten metsäkaupunginosien kanssa.

Ratkaisu on kuitenkin tuottanut toiminnallisuuden ja kaupunkikuvan kannalta yksiulotteisen lopputuloksen. Ehdotus edustaa suunnittelunäkökulmaa, joka voimakkaasti erottlee toimintoja. Alueelle ei muodostu selkeää keskustaa, mitä ei ole pidetty hyvänä lähtökohtana alueen kehittämiseksi. Palvelut ovat hajautuneet toisistaan ja juna-asema sijoittuu etäälle rakentamisen volyyymista ja palveluista. Pientalorakentaminen on sijoittunut perusteettomasti irrallisina alueina etäälle muusta rakenteesta.

Yksioikoinen pääkatuverkko toimii lähinnä korttelialueiden yhdistäjänä, mutta sitä ei juurikaan hyödynnetä alueen kaupunkikuvallisenä voimavarana. Suoraviivainen ja väljä katuympäristö ei myöskään liikenneturvallisuuden kannalta ole hyvä ratkaisu. Korttelirakennetta leimaa monin paikoin tilallisen mielenkiinnon puute.

Ehdotus huomioi suojeltavat luontoarvot ja tarjoaa kortteleista helpot yhteydet suoraan viheralueille.

Ehdotuksen kaupunkikuvallinen laatu on esityksessä jäänyt viitteelliseksi.

### 33. ”Vihreät nauhat”

Ehdotus ei esitä alueelle selkeää keskustaa. Aseman ympärille on muodostettu palveluiden keskittymä, mutta se on etäällä suuresta osasta alueen kortteleita. Työpaikkakorttelit on sijoitettu oikein tiiviisti Lahdenväylän varteen ja ne sekoittuvat sopivasti asuinkortteleihin, mutta esitetty melumuurirakennelma vaikuttaa kaupunkikuvan ja toteutettavuuden kannalta liian totaaliselta ratkaisulta. Tekijä ehdottaa mielenkiintoisia pientaloratkaisuja, mutta ehdotetun alueen kaupunki- / katutilasta ei suunnitelman perusteella löydy pyydettyä omaleimaista ilmettä.

### 34. ”Gang gang gang”

Ehdotuksessa Lamminrahkan keskustarakentamisen volyyymi sijoitetaan veistosmaisena suurmuotona maastoon. Suurimuotoinen muurina jatkuva työpaikka- ja asuinrakentaminen rajautuu tiukasti ympäristöstään maastonmuotojen ohjaamana. Näkymäkuvissa muurien sisäpuolella on urbaani ja iloinen kaupunki. Keskusta suuntautuu vahvasti juna-asemaan, jolle on myös sijoitettu suuri rakentamisvolyyymi.

Ehdotuksen ongelma on, että se on enemmänkin kokonaistaideteos kuin toteutuskelppoinen lähtökohta kokonaisen kaupunginosan rakentamiselle. Niinpä suunnitelma jääkin monelta osin teoreettiseksi malliksi ja puheenvuoroksi.

Palvelut jäävät keskittämisen ideaan nähden ristiriitaisesti irralleen muusta korttelirakenteesta ja alueen keskustaan saapuminen Lahdentieltä tapahtuu perin mutkikkaasti. Hieman kurioositeettimaisesti länsiosiin on sijoitettu pientalorakentamisen kortteleita. Lisäksi ehdotus sijoittaa keskustarakentamista painannevyöhykkeelle, jolla rakentamisolot ovat huonot.

Ehdotuksessa tiiviisti pakatussa keskustassa on tiiveyden tavoitteesta johtuen niukalti julkista oleskelu- ja toimintapintaa. Toisaalta myöskään suuresta ympäröivien viheralueiden määrästä huolimatta asukkaiden lähelle ei ole esitetty toiminnallisia viheralueita. Rakentamatta säilyviä, laajoja viheralueita kohtaan ei ole osoitettu kovinkaan suurta mielenkiintoa.

### 35. ”Luontopolku”

Palkintolautakunta on pitänyt ehdotuksista, joissa alueelle on muodostettu helposti löydettävä selkeä ja tilallisesti rajattu keskusta. Tässä ehdotuksessa on esitetty määrätietoisesti muotoiltu hieno tori/puisto-akseli, mutta se on liian laaja aihe muodostamaan alueelle vilkasta ja toimivaa keskustaa. Keskus ja asema olisi tullut myös nivoa selvemmin yhteen korostamaan tukeutumista joukkoliikenteeseen.

Ehdotuksessa toiminnot ja rakentamisen painopiste on sijoitettu oikein. Lahdentien liittymän sijoittaminen kilpailuohjelmassa esitettyä idemmäs tiivistää kokonaisuutta. Katuverkko toimii, mutta pitkä kaartuileva katu tuntuu liian yksitoikkoisesti ja formalistiselta ratkaisulta,

joka ei tue orientoitumista alueella. Kortteleiden ratkaisut ovat jääneet viitteellisiksi ja ruutiinin omaisiksi.

### 38. ”Linnun kieppi”

Ehdotuksessa alueen keskusta sijoittuu muotolaiheena melko lailla keskelle suunnittelu-alueetta. Tässä keskustassa toiminnot ovat palveluja ja työpaikkoja ja niiden keskellä on suuri puisto. Suojeltavat luontoarvot on huomioitu jättämällä ne viheralueiksi.

Kaupunkirakenteellisesti ja toiminnallisesti keskuspuistomainen alue palveluineen jää etäälle juna-asemasta ja Lahdentien liittymästä. Lisäksi reitti liittymästä keskustaan on mutkikas. Etäisyys on jättänyt myös Lamminrahkan yhteyden Lahdentiehen kovin heikoksi. Suunnitelma siirtää asuinkorttelit kauaksi keskustasta omien katuyhteyksiensä varsiin. Ratkaisu tuottaa keskeiselle paikalle yrityspuistomaisen alueen, jota ei ole pidetty hyvänä lähtökohtana asuinalueen suunnittelulle. Ratkaisu ei edistä sosiaalisesti rikkaan ja toiminnoiltaan sekoittuvan kaupunginosan kehittämistä, jolla olisi elävä, asuttu keskus.

Asuinrakentaminen ei osallistu keskustan muodostamiseen, jonka lisäksi painopistettä hajauttaa suuresti kerrostalorakentamisen jakaminen ympäri aluetta. Itäiset korttelit sijoittavat asuinrakentamista aivan muuntoaseman viereen, mikä ei ole hyvä ratkaisu. Asuinrakentaminen jää erillisiksi, turhan pieniksi alueiksi, joille ei muodostu niitä toisiinsa yhdistävää liikenneverkkoa.

Ehdotusta on havainnollistettu lukuisilla pirsteillä näkymäkuvilla, joista välittyy puistomainen ja puutarhakaupunkimainen ilme. Kuvat toisaalta ilmentävät suunnitelman ongelmaa, Lamminrahkan kaupunkimaisen, elävän keskustan puuttumista.

### 39. ”Elävä mosaiikki”

Persoonallinen ja herkällä otteella laadittu ehdotus, joka kuitenkin jättää ratkaisematta kilpailuohjelman tavoitteen joukkoliikenteeseen, raideliikenteeseen tukeutuvasta kaupunkiympäristöstä, so. ehdotuksesta puuttuu rautatieasema. Ehdotuksen keskusta palveluineen –joka parhaissa ehdotuksissa on nivottu tiiviiksi kokonaisuudeksi aseman kanssa– sijoittuu hyvin rakentamisen painopisteeseen, mutta jää piiloon ja liian etäälle pääväylistä. Ehdotetut työpaikkakorttelit ovat

kiinnostavia, mutta jättävät turhan paljon käytökkelvotonta maata Lahdenväylän reunaan eivätkä muodosta alueelle kaupunkijulkisivua. Sinänsä ehdotus on ratkaistu omista lähtökohdistaan selkeästi ja maaston muodot huomioiden.

#### **40. ”Oksa”**

Ehdotus esittää Lamminrahkaan ruutukavaamaista ja matalaa korttelirakennetta. Suunnitelman katuverkkorakenne on nimimerkin mukaisesti oksamainen, moneen suuntaan haarautuva. Alueen reunoille sijoittuu pientalorakentamista oksamaisiin katuhaaroihin tukeutuvina alueina.

Perusrakenne on tuottanut ongelmallisen piirteen. Suunnitelmassa ei ole selkeästi havaittavaa keskustaa tai toimintojen keskittymää. Kaupunkirakenne hajautuu turhan tehotomiin rakentamisalueisiin, joille oksamainen katuverkko ei tuota selkeää hierarkiaa. Liittymistä ympäröivään kaupunkirakenteeseen lännessä ja pohjoisessa ei ole huomioitu. Tiivein rakentaminen jää etäälle Lahdentien liittymästä ja juna-asema on etäällä palveluista. Työpaikkarakentaminen jää myös irrallisen valtatiestä ja muusta kaupunkirakenteesta.

Palvelukorttelit sijaitsevat hieman epämääräisesti erillään toisistaan. Kaupunkirakenteellisesti jää epäselväksi, mistä alueelle saapuva tai alueen asukas löytäisi Lamminrahkan keskeisen julkisen tilan palveluineen. Myös asuinrakentaminen ei suuresti tiivisty keskeisellä alueella, jonka maankäyttö on liian tehotonta. Joukkoliikennekaupunkiin sopivat tehokkaammat kerrostaloratkaisut ovat jääneet puuttumaan. Suunnitelmassa vihreän painopistettä olisikin voinut siirtää korttelien sisältä yleisille alueille.

Oksamaisten katujen varsilla oleva pientalorakentaminen tuottaa esityksessä mukavia katutiloja ja mittakaavaa. Kaupunkikuvallinen ja -rakenteellinen ote jää kokonaisuudessaan voimattomaksi ja viitteelliseksi.

#### **41. ”Oksalla”**

Kilpailuohjelman vastaisesti tekijä ei ole sijoittanut alueelle asemaa, mistä johtuen esitetty kaupunkirakenne ei vastaa kilpailun tavoitteisiin. Omista lähtökohdistaan alueen kokonaisrakenne on ratkaistu hyvin, toiminnot ja rakentamisen painopisteet ovat oikeilla pai-

koillaan. Toisaalta alueelta puuttuu kuitenkin selvä tilallinen keskuspaikka, jonka mukaan korttelit järjestäytyisivät. Korttelirakenteiden ja kaupunki-/katutilan kehittäminen on jäänyt ehdotuksessa rutiininomaiseksi ja viitteelliseksi.

#### **42. ”Takaisin metsään”**

Ratkaisu perustuu asuinrakentamisen jakamiseen hyvin pieniin soluihin, jotka liittyvät joka puoleltaan viheralueisiin. Tavoitteena on säilyttää alueen nykyistä luonnetta mahdollisimman paljon ja käyttää hyväksi nykyistä reittiverkostoa. Katuverkko kulkee omana teemanaan irrallaan asuinrakenteista. Samoin palvelut ovat omana solunaan alueen keskellä. Ratkaisulla halutaan tarjota jokaiselle asunnolle suora yhteys metsäalueisiin.

Ehdotus on lähestymistavassaan jättänyt kuitenkin huomioimatta muita merkittäviä kilpailun tavoitteita. Esitetty kaupunkirakenne aiheuttaa sen, että alueelle ei synny uskottavaa keskustaa. Ehdotus pikemminkin hylkii sellaisen muodostamista. Irrallinen palvelukeskus ei muodosta alueelle kaupunkimaista, toiminnallisesti monipuolista julkista paikkaa, eikä sen läheisyyteen keskity asukkaita. Joukkoliikenteen ja yhdyskuntarakentamisen kannalta hajautunut katuverkko ja korttelirakenne ovat ongelmallisia. Suora ja rakentamisesta irrallinen katuverkko ei ole turvallinen liikenneympäristö. Lisäksi juna-asema jää palveluista ja asukkaista etäälle.

Asuinrakentaminen on pelkästään pientalorakentamista. Kerrostaloratkaisut ja omatoiminen pientalorakentaminen puuttuvat esityksestä, mitä tuottaa valitettavan yksipuolisen asuntotarjonnan alueelle.

Pyrkimystä toiminnallisesti hajanaiseen metsäkaupunkiin ei ole pidetty Lamminrahkan kaupunkirakenteen tai tavoiteltavan luonteen kannalta kehityskelpoisena mallina.

#### **43. ”Punos”**

Ehdotus ottaa huomioon olemassa olevan luonnon ja suojelualueet.

Tekijä ei ole onnistunut muodostamaan alueelle selkeää ja johdonmukaista kaupunkirakennetta, missä eri osatekijät tukevat toisiaan.

Esitetty ”korttelikylä”-ajatus on kehityskelpoinen, mutta se jättää varsinkin keskustan alueelle liikaa puistoa ja hajottaa rakenteen tehottomaksi.

Esitetystä rakenteesta ei löydy selkeätä keskustaa, kokoavaa torialuetta, jolle julkiset ja kaupalliset palvelut olisi koottu toisiaan tukemaan, vaan päinvastoin keskustatoimintojen korttelialue palveluineen on jaettu puistolla kahtia.

Aseman tulisi nivoutua tiukemmin keskustaan ja työpaikka-alueisiin.

Työpaikka ja kerrostalokorttelit on esitetty kaavamaisesti. Pientalovaltaiset korttelit ovat perinteisen luonteisia, mutta eivät sisällä persoonallisempia kehitelmiä.

Työpaikka-alueet on sijoitettu ja ne on yhdistetty keskustatoimintojen korttelialueisiin oikein; syntyy kilpailuohjelmassa toivottua toimintojen sekoittumista.

#### 44. ”Piirka”

Alue rakentuu kokoojakatukehän varrelle, jolle sijoittuu pieniä, solumaisia asuinkortteleita. Kukin solu rajautuu tiukasti ympäröivästä viheralueesta ja väliin jää mielenkiintoisesti polveileva viheralue. Suojeltavat luontoarvot on huomioitu kaupunkirakenteessa osana viheraluekokonaisuutta.

Kokoojakatulenkiltä ei ole osoitettu liikenneyhteyksiä ympäröivään kaupunkirakenteeseen länteen tai pohjoiseen. Myös kadun varsi on suurelta osin hyödynnetty vain kehän sisäpuolelle rakentamalla, mitä ei ole pidetty tavoiteltavana katumiljöönä. Katulenkien varren maankäyttö on kokonaisuutena tehotonta ja sattumanvaraisen oloista.

Joukkoliikenteen ja kaupunkirakenteen kannalta tärkeä juna-asema jää etäälle korttelialueista ja asukkaista, eikä sujuvaa kevyen liikenteen yhteyttä asemalle asuinalueilta muodostu.

Hajanaisen ja pienirakeisen, solumaisen rakenteen vuoksi kaupunkikuvallinen kokonaisuus jää epämääräiseksi. Myös työpaikkarakentamisen ja muun kaupunkirakenteen liittymäpinta jää heikoksi eikä eri toimintojen sekoittumista tapahdu.

Koulu ja palvelut sijoittuvat kokoojakadulla solmumaiseen kohtaan. Alueelle ei kuitenkaan muodostu selkeää kaupunkimaista keskustaa, jossa julkiset palvelut, asuminen, työpaikat ja liikenneverkko muodostaisivat kaupunkikuvallisen, toiminnallisen ja sosiaalisesti rikkaan kokonaisuuden.

Korttelitasolla solumaiset yksiköt on esitetty viehättävästi ja mielenkiintoisesti pientalo- ja kerrostalorakentamista yhdistäen. Tosin esi-

tetyt korkuista tornitalomaista rakentamista ei ole pidetty alueelle sopivana. Myös autopai-koituksen laadukas sovittaminen korttelipihoihin ja riittävä mitoitus olisi esitettyllä mallilla haastavaa.

Viehättävästi korttelimaailmasta huolimatta kaupunkirakenteellinen ja -kuvallinen kokonaisuus on jäänyt heikoksi.

#### 45. ”Smaragdus”

Ehdotuksessa esitetään tiivis, tehokas ja sekoittunut, keskuspuiston ympärille kiertyvä kaupunkirakenne, jossa etäisyydet eri toimintojen välillä ovat lyhyet.

Alueen keskus palveluineen on sijoitettu aseman yhteyteen, mikä edesauttaa tukeutumista julkiseen raideliikenteeseen ja pitää keskustan aktiivisena vuorokauden ympäri.

Ehdotus on kuitenkin jäänyt kaavion asteelle, eikä kaupunkitilan ja kortteleiden kehittelyyn ole paneuduttu riittävällä tavalla. Esimerkiksi keskuspuiston muoto ympäröivine kortteleineen voisi ottaa paremmin huomioon vaihtelevan maaston muodot.

Ehdotetulta rakenteelta puuttuu kaupunkijulkisivu valtatie suuntaan.

#### 46. ”Rinki”

Ehdotus muodostaa vauhdikkaan kehäkadun, jonka varteen rakentuu vauhdikkaasti muotoiltuja korttelialueita. Keskellä on erittäin laaja, toiminnallinen keskuspuisto. Maankäyttö on osoitettu yksinomaan suunnittelualueen keskelle, jossa se välttelee arvokkaita luontotalueita. Ehdotuksesta välittyy vahvan kokonaisvaltainen ’kaupunki taideluomana’ -henki.

Alue kytkeytyy mittavana osoitettuun Lahdentien liittymään heikosti. Samoin juna-asema jää rakentamisesta etäälle, eikä siitä muodostu luontevaa osaa kaupunkirakenteessa. Liittyminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen lännessä ja pohjoisessa jää heikoksi, metsässä kulkevan katuyhteyden varaan.

Ehdotuksen puutteena on, että varsinaista kaupunginosan toiminnallista, kokoavaa keskustaa ei muodostu. Palvelut ja julkiset tilat on hajautettu kehäkadun varrelle erilleen toisistaan. Keskellä oleva, rakentamiseen nähdyn turhan laaja puisto ei toiminnalliseksi ytimeksi ole riittävä motiivi. Julkinen toritila alueen yhdessä kulmassa on myöskin liioitel-

lun laaja. Erillispientalojen tarvetta ei ole huomioitu suunnitelmassa.

Ehdotus välittää kuvan voimakkaan veistoksellisesta ja kokonaisvaltaisesta kaupunkimaisemasta ja korttelirakenteesta. Käytännön toteutukselle suunnitelma ja sen välittämä visio on perin vieras.

#### **48. ”Tiltalti (2)”**

Alueen suunnittelu perustuu kehämäiseen kokoojakatulenkkiin, jonka varrelle sijoittuu kollaasimainen korttelimallien sekoitus. Viherverkosto muodostuu kehän keskellä kulkevan hoidetun alueen varaan ja alueen luontoarvot on huomioitu aluevarauksissa. Alueelle on osoitettu hulevesien verkoston teema, joka tosin osin kulkee myös korttelialueilla ja pihoilla vaikuttaen kokonaisuutena perin vaikealta toteuttaa.

Alueen tiivein keskusta ja työpaikkarakentaminen on pyritty yhdistämään ja toimintoja sekoittamaan. Yhteys juna-asemaan jää keskustasta ja alueelta ylipäätään heikoksi. Keskustan alueen olemus jää hieman epämieliseksi, eikä alueelle muodostu riittävän vahvaa toiminnallista ja kaupunkikuvallista ydintä. Keskustan alueelle olisi kaivannut kokoavaa kulkureittiä ja teemaa. Lisäksi suuri osa keskustaa sijoittuu heikosti rakentamisoloiltaan huonoon laaksopainanteeseen.

Yhteydet ympäröivään kaupunkirakenteeseen on huomioitu. Kokonaisuutena kehäkatulenkkiä olisi voinut tiivistää, jotta alueen naapurustot eivät hajaantuisi kovin etäälle toisistaan. Ratkaisun kollaasinomaisuus on vaikuttanut siihen, että syntyvät kaupunkitilat tuntuvat sattumanvaraisilta eivätkä erityisesti Lamminrahkalle tyypillisiltä. Tarkempi aineisto ei riittävästi syvennä kaupunkikuvallista laatua tai asuinympäristöä.

Ratkaisu jättää koko Lahdentien varren rakentamatta, jolloin alue jää kokonaan piiloon valtatie liikennemaisemassa. Työpaikkakorttelit olisivat voineet rohkeammin muodostaa kaupunkirakennetta valtatie varteen.

#### **51. ”Metsätähti”**

Tekijä selostaa pyrkivänsä luomaan alueesta tiiviin kokonaisuuden, jotta rakentamattomia luonnonympäristöjä säilyy mahdollisimman paljon. Tavoite on kilpailuohjelman mukainen, mutta toteutuu itse suunnitelmassa vain luonnonympäristöjen säilyttämisen suhteen, sillä

rakentaminen on päinvastoin ripoteltu tehotomasti laajalle alueelle ja kilpailuohjelman muut keskeiset tavoitteet –mm. tukeutuminen joukkoliikenteeseen / asemaan- jää kokonaan ratkaisematta.

Ehdotuksen hajanaisuutta näkyy myös irrallisessa työpaikka-alueessa, jota ei ole sekoitettu kilpailuohjelman tavoitteiden mukaisesti muun kaupunkirakenteen osaksi.

Keskustori on sijoitettu oikein keskeiselle paikalle ja on tilarakenteeltaan miellyttävä. Koulun sijoittaminen torin tuntumaan olisi lisännyt paikan vilkkautta.

#### **52. ”Vihreä sydän”**

Ehdotus perustuu polveilevan ja laajaan kehäkatuun, jonka varteen sijoittuu kollaasinomaisesti eri luonteisia asuinkortteleita. Keskelle jää erittäin laaja viheralue, joka sisältää arvokkaita luontokohteita ja toiminnallisia viheralueita. Maankäyttö jakautuu turhan harvana ja ohuena kehäkadun varteen ja katulenkkin pituus vaikuttaa tarpeettoman suurelta maankäyttöön nähden. Ratkaisusta koitua ongelma on, että alueelle ei muodostu vahvaa keskustaa, jonne keskittyisi myös paljon asukkaita. Julkinen keskeinen tila jää toteutumatta. Matkat palveluihin kevyellä liikenteellä jäävät monella suunnalla kovin pitkiksi. Keskeinen vihreä sydän on katulenkkin tavoin liian laaja korttelialueisiin nähden.

Lahdentien ja rakentamisen välille jää perusteettoman väljää tyhjää tilaa. Juna-asema jää kaupunkirakenteessa etäälle palveluista ja sinne ei ole asuinkortteleista hyvää suoraa yhteyttä.

Ehdotus sisältää hyviä ajatuksia erilaisten naapurustojen luonteesta. Alueen eri naapurustoja on esitetty ja tutkittu, mutta korttelien luonteen selvittäminen jää viitteelliseksi ja kaaviomaiseksi. Havainnollistavat näkymät jättävät myös naapurustojen luonteen hieman arvailun varaan.

#### **53. ”Kaarteita”**

Ehdotuksessa esitetty kaupunkirakenne varsinkin pientalokortteleiden osalta on liian väljä, mikä seurauksena kulkuetäisyydet keskustaan ja asemalle muodostuvat liian pitkiksi. Keskusta on sijoitettu oikein Lahdentien sisäänkäynniltä tulevan pääkadun päähän, se on kooltaan sopiva ja kaikki palvelut on sijoitettu sen äärelle tukemaan sen toiminnan

aktiivisuutta. Asemaa ja työpaikkakorttelit ovat jätetty virheellisesti irralleen muusta kaupunkirakenteesta, vaikka kilpailuohjelmassa toivottiin toimintojen sekoittumista. Katuverkko on turhan monimutkainen ja katu-tilaltaan tavanomainen. Ehdotuksen korttelikehittelmät ovat jääneet viitteellisiksi.

#### **55. "Verso"**

Ehdotettu kaupunkirakenne saa muotonsa alueen luonnon muodoista ja suojelualueista ja kokonaisuus näyttääkin istuvan paikalleen luontevasti. Asema, työpaikkakorttelit ja keskusta on sijoitettu oikein lähelle toisiaan sekä alueen sisäänkäyntiä Lahdentielle. Sen sijaan alue pohjoisosaan sijoitetut kerrostaloja sisältävät korttelit ovat turhan etäällä palveluista ja asemasta. Ehdotuksessa palvelutoiminnot on ripoteltu irralleen pääkadun varteen ja siitä puuttuukin palkintolautakunnan hyväksi katsomaa tilallisesti rajattu keskusta. Korttelirakenteen kehittelmät ovat jääneet viitteellisiksi ja tasapaksuiksi.

