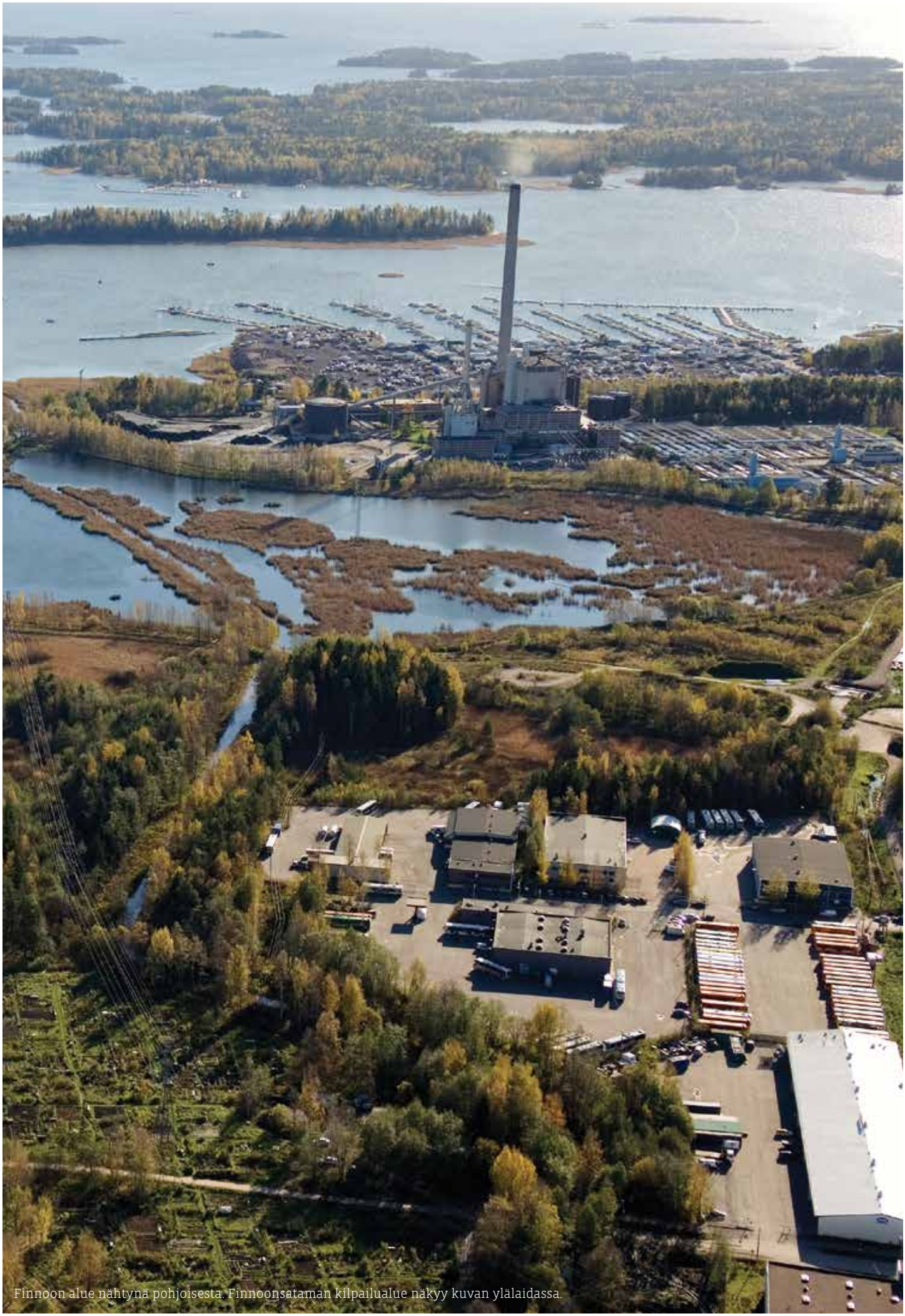
FINNOONSATAMAN KANSAINVÄLINEN IDEAKILPALU ARVOSTELUPÖYTÄKIRJA



Finnoon alue nähtynä pohjoisesta. Finnoonsataman kilpailualue näkyy kuvan ylälaidassa.

Sisällysluettelo

1 KILPAILUJÄRJESTELYT **4**
1.1 Kilpailun järjestäjä, luonne ja tarkoitus 4
1.2 Osanotto-oikeus 4
1.3 Palkintolautakunta 4
1.4 Kilpailun säännöt ja kilpailuohjelman hyväksyminen 4
1.5 Kilpailun kulku 4
1.6 Saapuneet ehdotukset 5

2 KILPAILUTEHTÄVÄ **5**
2.1 Kilpailutehtävän taustaa 5
2.2 Kilpailualue 5
2.3 Kilpailun tavoitteet 5
2.4 Suunnitteluohjeet 6
2.5 Arvosteluperusteet 7

3. EHDOTUSTEN YLEISARVOSTELU **8**
3.1. Yleistä 8
3.2 Yhteys pohjoiseen kohti metrokeskusta 8
3.3 Kokonaisidea – millainen Finnoonranta? 8
3.4 Satamajärjestelyt 10
3.5 Palvelut, merikeskus 10
3.6 Liikenne ja pysäköinti 11
3.7 Ekologia ja kestävä kehitys 11
3.8 Lintukosteikko ja viheryhteydet 12
3.9 Täytöt ja kaivuu 12
3.10 Kelluvat rakenteet ja pilarit 12
3.11 Toteutuskelpoisuus 12
3.12 Suhde edustan saariin ja lähivesiin 12

4. EHDOTUSTEN LUOKITUS **14**

5. EHDOTUSKOHTAINEN ARVOSTELU **16**

6. KILPAILUN TULOS **78**
6.1 Palkinnot ja lunastukset 78
6.2 Kunniamaininnat 78
6.3 Palkintolautakunnan suositus jatkotoimenpiteiksi ja jatkokehittelyohjeet 78
6.4 Arvostelupöytäkirjan allekirjoitus 79
6.5 Nimikuorten avaus 80

1 Kilpailujärjestelyt

1.1 KILPAILUN JÄRJESTÄJÄ, LUONNE JA TARKOITUS

Espoon kaupunki järjesti Finnoonsataman alueesta yleisen kansainvälisen ideakilpailun.

Espoo on Suomen toiseksi suurin kaupunki Helsingin kupeessa monipuolisine palveluineen ja viihtyisine asuinympäristöineen – asukkaita on yli 250 000.

Uusi Finnoon kaupunginosa sijaitsee keskeisesti Etelä-Espoon kaupunkirakenteessa meren rannalla. Alue on nyt asumaton ja sen luonne tulee muuttumaan satama-, varasto- ja teollisuustoimintojen alueesta urbaaniksi ja omaleimaiseksi asuinalueeksi, jonka keskeinen osa on Espoon laajin pienvenesatama. Uutta kaupunkimaista ja merellistä Finnoon eteläosan asuinaluetta, joka oli kilpailualueena, kutsutaan Finnoonsatamaksi.

Kilpailun tarkoituksena oli löytää jatkosuunnittelua varten Finnoon rantakortteleiden ja pienvenesataman kaupunkirakenteelle innovatiivisia ja innostavia malleja. Erityisesti rantaan ja veteen rakentamisen laajuutta ja määrää sekä erilaisia rakentamistapoja haluttiin tutkittavan siten, että viereisen merkittävän lintualueen sekä muun ympäröivän luonnon arvot eivät vaarannu. Uudistettava satama halutaan erottamattomaksi osaksi kaupunkia ja ympäri vuoden eläväksi veneilyharrastajien ja kaupunkilaisten yhteiseksi olohuoneeksi. Finnoonsatamasta halutaan Espoon merellinen keskus ja Finnoon omaleimainen sykkivä sydän. Finnoonsatamasta rakennetaan kävely- ja pyöräilypainotteinen kaupunginosa, joka on tärkeä osa Espoon rannoilla kulkevaa kävely- ja pyöräilyreittiä (Rantaraitti).

Kilpailussa haettiin tapaa yhdistää Finnoonsataman alue Finnoon pohjoisosan metrokeskukseen ja kilpailualueeseen rajautuvaan Fortumin lämpövoimala-alueeseen. Tarkoituksena oli myös tutkia, kuinka massiivinen voimalarakenne voidaan ottaa huomioon maisemallisena elementtinä ja osana kaupunkirakennetta.

Koko Finnoosta suunnitellaan energiatehokas ja hiilineutraali kaupunginosa ja sen tulee näkyä myös Finnoonsataman ratkaisuissa.

1.2 OSANOTTO-OIKEUS

Kilpailu oli avoin kaikille Euroopan Unionin ja sen hankintalainsäädännön piiriin kuuluvien maiden kansalaisille voimassa olevien lakien ja sopimusten mukaisesti. Kilpailijoiden toivottiin muodostavan monialaisia asiantuntijaryhmiä vaativan kilpailutehtävän monipuoliseksi valottamiseksi. Osallistujalta tai osallistujaryhmän joltain jäseneltä edellytettiin oikeutta harjoittaa arkkitehdin tai maisema-arkkitehdin ammattia omassa maassaan.

1.3 PALKINTOLAUTAKUNTA

Palkintolautakuntaan kuuluivat järjestäjän nimeäminä:
Jukka Mäkelä, Espoon kaupunginjohtaja, kilpailun puheenjohtaja
Olavi Louko, Espoon teknisen ja ympäristötoimen johtaja
Markku Markkula, Espoon kaupunkisuunnittelulautakunnan puheenjohtaja
Tiina Elo, Espoon kaupunkisuunnittelulautakunta
Jaana Leppäkorpi, Espoon kaupunkisuunnittelulautakunta
Torsti Hokkanen, projektinjohtaja
Ossi Keränen, asemakaavapäällikkö
Harri Hietanen, yleiskaavapäällikkö
Seppo Suntio, arkkitehti, yleiskaavayksikkö
Marianne Kaunio, Suur-Espoonlahden aluearkkitehti
Marja Axelsson, toimistoarkkitehti, asemakaavayksikkö
Mervi Hokkanen, maisema-arkkitehti, asemakaavayksikkö
Tapani Kortelainen, ulkoilupäällikkö, saaristo ja kalastusasiat, Espoo

Arkkitehtiliiton nimeäminä:
Antti Pirhonen, arkkitehti SAFA
Katariina Sewón, arkkitehti SAFA

Palkintolautakunnan puheenjohtajana toimi **Jukka Mäkelä** ja kilpailun sihteerinä arkkitehti SAFA **Anri Linden.**

Palkintolautakunta kuuli lisäksi muun muassa seuraavia asiantuntijoita:
Katriina Rosengren, ekologia ja kestävä kehitys, WSP Finland Oy
Reetta Putkonen, liikenne ja pysäköinti, WSP Finland Oy
Toteutettavuus ja kustannukset, Ramboll Finland Oy
Lennart Pettersson, liikuntapalvelut, satama-asiat
Kalevi Hiironniemi, johtava ympäristötarkastaja Espoon ympäristökeskus.

Sihteeri ja asiantuntijat eivät voineet osallistua päätöksentekoon eikä heillä ollut oikeutta osallistua kilpailuun.

1.4 KILPAILUN SÄÄNNÖT JA KILPAILUOHJELMAN HYVÄKSYMINEN

Kilpailussa noudatettiin kilpailuohjelmaa, Suomen Arkkitehtiliiton kilpailusääntöjä (www.safa.fi) sekä ACE:n arkkitehtuurikilpailuihin liittyvää suositusta www.safa.fi. Kilpailuohjelma liitteineen oli järjestäjien, palkintolautakunnan ja SAFA:n kilpailutoimikunnan hyväksymä. Kilpailun ohjelman kielet olivat suomi ja englanti. Ehdotukset oli tehtävä englannin kielellä.

1.5 KILPAILUN KULKU

Kilpailuohjelma ja liiteasiakirjat olivat ladattavissa kilpailun verkkosivuilta 17.1.2012 lähtien. Lisäksi kilpailuohjelma oli saatavissa Suomen Arkkitehtiliitosta. Kilpailu päättyi 4.6.2012.

Kilpailijalla oli oikeus pyytää ohjelmaa koskevia selvityksiä ja lisätietoja. Kysymykset oli tehtävä kirjallisesti nimimerkillä suomeksi tai englanniksi ja lähetettävä palkintolautakunnalle viimeistään 4.5.2012. Kysymyksiä saapui useita ja niihin vastattiin noin viikon kuluessa saapumisesta internet-sivustolla.

1.6 SAAPUNEET EHDOTUKSET

Määräaikaan mennessä saapui 62 ehdotusta. Kaikki ehdotukset hyväksyttiin arvosteltaviksi.

2 Kilpailutehtävä

2.1 KILPAILUN TAUSTAA

Finno on ollut yhdessä viereisen Mårtensbyn kanssa Espoon etelärannikon vanhinta kyläasutusta. Asutus on voinut alkaa jo 1100-luvulla tai sitäkin ennen. 1600-luvulta lähtien koko Finnoon kylä kuului yhteen suhteellisen suureen maatilaan, Finnon ratsutilaan. Myöhemmin tila on tunnettu Finnon (eli Finnoon) kartanona. Nyttemmin kartanon rakennukset on purettu. Kylän alueet jatkuivat länsiväylän tuntumasta nykyiseen Finnoonsatamaan asti. Myös Ryssjeholmen kuului Finnon kylään. Ryssjeholmenin huvilat edustavat saaren vanhinta tunnettua asutusta ja liittyvät huvilakulttuurin nousukauteen 1900-luvun alussa. 1960-luvulla alueelle on rakennettu puhdistamo, jota varten Finnoviken padottiin saostusaltaaksi.

Voimalaitos on aloittanut toimintansa 1970-luvulla. Voimalaitoksen ja puhdistamon eteläpuolella on täytetty vesialuetta laajan venesataman säilytysalueeksi.

Finnoon alueen ominaisia piirteitä ovat tällä hetkellä Espoon suurin pienvenesatama laajoine talvisäilytyskenttineen, jätevedenpuhdistamo sekä sen ylivuotoaltaasta aikojen kuluessa kehittynyt linnustollisesti arvokas allas ja sitä ympäröivä kosteikkoluonto sekä Fortumin lämpövoimala.

Fortumin voimalaitoksen meluhaitat ja turvallisuusriskit tuli huomioida suunnittelussa. Linnustollisesti arvokkaan Finnovikenin ja Finnobäckenin suun ympärille tuli jättää suojavyöhyke. Myös suunnittelualueen keskellä sijaitseva lintuluoto tuli ottaa huomioon suunnitelmassa. Lähes koko suunnittelualue lukuun ottamatta Pirisaarta ja Ryssjeholmenia on tulva-alueella.

Finnoon historia varasto- ja kunnallisteknisenä alueena on päättymässä ja kaupunginosan uudistuminen tiiviiksi ja elämykselliseksi asuinalueeksi alkanut. Vuonna 2009 tehtiin päätös siirtää vedenpuhdistamo pois alueelta. Lisäksi suunnitellaan metrolinjan jatkamista Matinkylästä länteen, jolloin sen ensimmäinen asema sijoittuu Finnooseen. Finnoon alueesta tavoitellaan ilmastonmuutoksen torjunnan esimerkkialuetta, jolla on merellinen identiteetti ja näyttävä kaupunkisilhuetti metroaseman yhteydessä. Veden ja rannan tarjoamia mahdollisuuksia hyödynnetään monipuolisesti kaupunkirakenteessa niin tilallisesti kuin toiminnallisesti. Alueella oleva lintukosteikko suojellaan ja siitä tehdään alueen vetovoimatekijä sinne rakennettavan luontokeskuksen ohella. Finnoo on tulevaisuudessa kotisatama lukuisille veneilyn ja vesiurheilun harrastajille sekä noin 15 000 finnoolaiselle asukkaalle.

Koko Finnoon alueelle on kaavailtu noin 14 000–16 000 asukasta. Kilpailualueella tutkittiin noin 1 500–6 000 asukkaan määrää.

2.2 KILPAILUALUE

Kilpailualueena oli Matinkylän ja Hyljelahden alueiden välissä sijaitseva Finnoon satama-alue ympäristöineen. Kilpailualue jakautui varsinaiseen kilpailualueeseen (noin 106 ha), sekä siihen rajautuvaan tarkastelualueeseen (noin 51 ha). Tarkastelualueelle oli mahdollista esittää lisäksi liikenne- ja kulkuyhteyksiin, veneiden säilytykseen, pysäköintiin, ranta-alueen muotoiluun sekä voimalaitoksen rooliin kaupunkikuvassa liittyviä ratkaisuja, jotka perustelivat kilpailualueen kaupunkirakenteen liittymistä ympäristöönsä.

Suunnittelun pääpaino oli kilpailualueella. Kilpailualueeseen kuului nykyinen Suomenojan venesatama -alue Hylkeenpyytäjäntien eteläpuolella, sen länsipuolella oleva Hyljeourin lähivirkistysalue, sekä sataman edustalla sijaitsevat Pirisaari ja Ryssjeholmen. Saaret ovat Espoon sisäsaariston pohjoisimpia saaria. Suomenojan venesatama on Espoon suurin pienvenesatama noin 1000 venepaikkoineen ja 1200 talvisäilytyspaikkoineen.

Tarkastelualueelle oli mahdollista esittää toimenpiteitä. Tarkastelualueeseen kuului Fortumin voimalaitosalue, liitosalue Finnoon keskuksen suuntaan ja sataman itäpuolella sijaitseva Nuottalahden pohjukka sekä Finnobäckenin uoman laskuojan ympäristö. Vaikutusalueella tuli huomioida kilpailualueen rooli Espoon kaupunkikuvassa ja rannikossa. Vaikutusalue käsitti liittymisen etelään Espoon sisäsaaristoon sekä kilpailualueen roolin laajemmin Espoon rannikkovyöhykkeessä.

2.3 KILPAILUN TAVOITTEET

Koko Finnoolle poliittisissa päätöksentekoelimissä hyväksyttyjä tavoitteita ovat muun muassa:

- Finnoosta rakennetaan noin 16 000 asukkaan kaupunginosa. Kilpailualueelle tutkitaan rantarakentamisen keinoin erilaisia asukasmääriä.
- Finnoo on ilmastomuutoksen torjunnan esimerkkialue. Tavoitteena on hiilineutraali, ekologisesti kestävä ja energiatehokas kaupunginosa.
- Finnoon alue on kaupunkimaisesti rakennettu ja sillä on omaleimainen merellinen identiteetti osana pääkaupunkiseutua.
- Alueelle tulee suunnitella sujuva raideliikennettä tukeva liikenneverkko sekä monipuoliset ja riittävät palvelut.
- Finnoon satamasta (Suomenojan venesatama) kehitetään vetovoimainen venesatama ja vesivirkistyskeskus monipuolisine palveluineen, joka on avoin ja elävä ympäri vuoden.
- Rantarakentamisen tulee olla monipuolista, korkeatasoista ja riittävän tehokasta, jotta Finnoon eteläosasta muodostuu elinvoimainen ja vilkas merikaupunginosa.

Kilpailun päätavoitteita tarkasteltiin kuuteen teemaan

otsikoituna:

1. **Maisemallinen ja arkkitehtoninen identiteetti**
2. **Kestävä ja taloudellisesti toteutettava yhdyskuntarakenne**
3. **Elävä rantaviiva**
4. **Kestävä rakentamistapa, yhdyskuntatekniikka ja energiatalous**
5. **Tehokas liikkuminen**
6. **Hyvinvoiva kaupunginosa**

Kilpailualueen maisemallisena ja arkkitehtonisena tavoitteena oli luonteikas ja rohkea identiteetti ja ilme, joka täydentää Espoon ranta-alueita ja rantaraittia mielenkiintoisella tavalla. Kaupunkirakenteen tuli olla sellainen, että se mahdollistaa rakentamisen vaiheittain.

Ranta- ja merirakentaminen yhdessä Finnoon edustan luonnonsaarten kanssa muodostavat poikkeuksellisen mahdollisuuden ranta-asumiselle venesataman ja meren äärellä. Kilpailussa tuli tutkia erilaisia ranta- ja merirakentamisen mahdollisuuksia sekä sitä, miten satama voitaisiin saada osaksi elävää kaupunkirakennetta.

Suomenojan venesatama on Espoon suurin pienvenesatama ja sitä tulee edelleen kehittää Espoon veneliikenteen solmukohdaksi. Sataman tulee olla luonteeltaan avoin ja osa elävää kaupunkirakennetta. Sataman rinnalle halutaan sitä täydentäviä ja tukevia muita toimintoja, kuten vesivirkistyspalvelut, työpaikat ym. Uusia toimintoja tuli ideoida ja esittää niistä konsepteja. Lisäksi tuli tutkia, kuinka eri toimintojen sekoittuminen ja lomittunen luo alueelle moniulotteista ja aktiivista kaupunkirakennetta.

Finnoossa liikkumisen painopisteinä tulee olla kävely, pyöräily, raideliikenne sekä mahdolliset uudet innovatiiviset liikkumisen keinot. Liikenne- ja pysäköintijärjestelmästä luodaan sellainen, että henkilöauton omistaminen ei ole välttämätöntä. Koska Finnoon kaupunginosasta tulee tyypilliseen espoolaiseen kaupunkirakenteeseen verrattuna hyvin tiivis ja kompakti, on pyöräilyn ja kävelyn osuus l merkittävä. Metroasemaan tukeutuen suunnitellaan korkealaatuiset pyöräpysäköintitilat sekä kävely- ja pyöräily-yhteydet.

Finnovikenin lintukosteikon rooli alueen imagolle on tärkeä.Finnoon alueen asukkaiden ja muiden toimijoiden tulisi pystyä elämään hiilineutraalisti vuonna 2030. Tämä tarkoittaa sitä, että uusiutumattomiin ja hiilidioksidipäästöjä tuottaviin energialähteisiin nojautuva kulutus on minimoitu mm. alueen suunnittelua ja rakentamista ohjaavin keinoin. Hiilineutraali elämäntapa vuonna 2030 on alueella asuville ja siellä liikkuville luonnollinen osa arkea ja vaivaton tapa toimia. Alueen asukkaat ovat tästä edelläkävijöinä ylpeitä; Finnoo on hiilineutraaliudestaan tunnettu ja haluttu asuinalue.

Kestävän yhdyskunnan luominen Finnooseen ja Finnoonsatamaan on tärkeää. Kilpailua varten laadittu kestävyyskriteeristö toimi suunnittelun apuvälineenä ja muistilistana.

2.4 SUUNNITTELUOHJEET

Kilpailijoiden toivottiin muodostavan monialaisia asiantuntijaryhmiä, joissa on monipuolisesti maankäytön ja arkkitehtuurin, maisema-arkkitehtuurin sekä liikenne-, yhdyskunta-, rakennus ja energiatekniikan ja satamatoimintojen asiantuntijoita. Kilpailun internetsivuilla oli osio yleisön mielipiteille ja ehdotuksille. Sivut olivat auki koko kilpailun ajan ja kilpailijoilla oli mahdollisuus tutustua mielipiteisiin ja käyttää niissä olevia ajatuksia ja ehdotuksia suunnittelussa.
Finnoon osayleiskaavan ja Finnoo-Kaitaa vision lähtökohdat olivat suuntaa antavia ja niihin saattoi esittää vaihtoehtoisia ratkaisuja.

Finnoo-Hannus asemakaavan valmisteluaineistossa esitetty metrokeskuksen sijainti ja sieltä etelään kilpailun tarkastelualueella kulkevan bulevardin pohjoispään liittyminen metrokeskukseen oli sitova, mutta eteläpäässä kilpailualueen pohjoisreunan tuntumassa saattoi akselin sijaintia ja suuntaa vielä hioa kilpailuehdotukseen sopivaksi. Akselin ja siihen liittyvän kaupunkirakenteen toiminnallisuutta, vesielementin ja merellisyyden näkyvyyttä sai tarvittaessa ideoida kilpailuehdotukseen peilaten.

Suunnittelualueen asukasmääränä sai tutkia 1 500–6 000 asukasta. Kilpailun suunnittelualueelle toivottiin lisäksi liike- ja toimistorakentamista sekä päiväkoti. Pysäköintinormina asumisessa käytettiin 1 autopaikka/100 km2, palveluissa 1 ap/50 k-m2 ja lisäksi satamaa palvelevaa pysäköintiä tuli integroida muuhun toimintaan 600 ap. Pysäköinti tuli sijoittaa siten, että se tukisi autottomien kortteleiden syntymistä. Pysäköinnin sai sijoittaa pääosin keskitetysti laitoksiin varsinaisen suunnittelualueen reunaan tai tarkastelualueelle. Pysäköinnistä maksimissaan noin kolmasosa sai sijaita hajautetusti kilpailualueella.

Alueelle tuli suunnitella veneiden laituripaikkoja yhteensä 2000–2400 kappaletta. Veneiden talvisäilytyspaikkoja tuli olla yhteensä noin 1100. Näistä vähintään 550 tuli sijaita kilpailualueella.

Venesäilytyspaikkoja sai ehdottaa myös tarkastelualueelle. Satamatoimintoja varten oli suunnitelmassa esitettävä tilavarauksia mm. saaristoveneen laiturille, sekä tekniselle varikkoalueelle.

Kilpailijoiden tuli esittää alueen rakentumisen vaiheistus vähintään kahdessa vaiheessa.

Finnobäckenin joensuu on vesilintujen tärkeä kulkureitti linnustoltaan arvokkaalle Finnevikenin kosteikolle, joten sitä ei tule heikentää. Linnustollisten arvojen turvaamiseksi altaan ympärille on jätettävä riittävän laaja suojavyöhyke, jossa rakentaminen ja muut luonnontilaa voimakkaasti muuttavat toimenpiteet eivät ole sallittuja. Altaan säilyminen poikkeuksellisen hyvänä vesilintujen poikastuottoalueena edellyttää jokivarren ja jokisuun luonnontilan säilyttämistä. Sataman edustalla on lintuluoto, joka tuli säilyttää suunnitelmassa .

Fortumin voimalaitos tulee tulevaisuudessakin tarvitsemaan liikenneyhteyttä polttoainekuljetuksiin, joka tuli huomioida suunnittelussa.

Kilpailua varten on laadittu kestävyyskriteeristö, jonka tavoitteiden saavuttaminen tuli kilpailuehdotuksessa esittää. Kriteeristö toimi suunnittelun apuvälineenä ja siinä esitettyjen tavoitteiden ratkaisut tuli esittää kilpailuehdotukseen liitettävällä erillisellä selvityksellä.

Meren virtausolosuhteiden säilyminen mahdollisimman hyvänä tuli ottaa huomioon suunnittelussa.

2.5 ARVOSTELUPERUSTEET

Palkintolautakunta on arvioinnissaan painottanut seuraavia seikkoja, mutta kilpailuehdotuksen kokonaisratkaisu on ollut tärkeämpi kuin yksityiskohtien virheettömyys:

- Ehdotuksen arkkitehtoninen kokonaisote ja omaleimaisuus
- Ehdotuksen taloudellisuus, kehityskelpoisuus ja toteutettavuus vaiheittain.
- Finnoon ranta-asumisen uudenlaiset korttelitypologiat ja tunnistettava ilme
- Mielenkiintoiset kaupunkitilasarjat palveluineen, jotka nykyisiä ominaispiirteitä huomioiden luovat uutta, innostavaa ja ympäri vuoden elävää ympäristöä.
- Elinvoimaisuutta ja pienyrittäjyyttä lisäävät uudet konseptit
- Sataman ja kaupunkirakenteen nivoutuminen toisiinsa
- Energiatehokkuuden ja ekologisten kriteerien huomioiminen ja toteutettavuus
- Uudet ja innovatiiviset liikenne- ja pysäköintiratkaisut, sekä sujuva ja elämyksellinen kulkuyhteys metrokeskukseen.
- Kevyen liikenteen vetovoimaiset, esteettömät ja rauhalliset alueet keskeisten kulkureittien osana
- Liittyminen ympäristöön ja erityisesti Finnoon keskusta-alueeseen, sekä voimalaitoksen ympäristöön
- Lintukosteikon sekä linnuston elinvoimaisuuden säilymisen huomioiminen suunnitteluratkaisussa.
- Maisemallinen kokonaisote osana rantaa ja sisäsaaristoa

Suomenojana pienvenesataman talvea

Finnoviken talvella. Kuva: Rauno Yrjölä

Vesteruddin huvila

3. Ehdotusten yleisarvostelu

3.1 YLEISTÄ

Tähän kansainväliseen ideakilpailuun jätettiin kaikkiaan 62 ehdotusta, mikä osoittaa suunnittelijoiden laajaa kiinnostusta Finnoon alueeseen. Kilpailutehtävä oli varsin väljästi määritelty – mm. asumisen tavoiteltu määrä vaihteli 1 500 – 6 000 asukkaan välillä ja alueen laajuus täyttöjen osalta oli jätetty kilpailijoiden harkittavaksi kilpailualueen laajan rajauksen sisäpuolella. Tämä näkyy ehdotusten laajana kirjona ja tarjosi palkintolautakunnalle mahdollisuuden tarkastella alueen kehittämismahdollisuuksia hyvin erilaisista näkökulmista.

Suunnittelualueen loistava maantieteellinen asema komeassa rantamaisemassa, voimalaitoksen rujossa katveessa, on innoittanut kilpailijoita innovatiivisiin suorituksiin mikä on johtanut monissa tapauksissa myös yliyrittämiseen. Joukosta erottuu kuitenkin joukko ehdotuksia, joiden ratkaisut ovat lähtökohtaisesti sekä toimivia että korkeatasoisia ja joita on mahdollista kehittää menestyksellisesti jatkosuunnittelussa.

Kilpailun kärki osoittautui kapeaksi ja alaluokka suureksi, mikä kuvaa suunnittelutehtävän haasteellisuutta.

Kilpailuehdotukset nostavat esiin alueen menestyksekkään kehittämisen kannalta oleelliset tekijät. Terävimmässä kärjessä on löydetty myös sellaisia kaupunkitilallisia ratkaisuja joiden pohjalta on mahdollista saavuttaa arvosteluperusteissa kuvattu korkeatasoinen, omaleimainen ja kaavataloudellisesti toteutuskelpoinen, vain vähän hiiltä tuottava kaupunki. Palkintolautakunta antoi erityistä painoarvoa persoonallisille tulevaisuuden elämänmuotoon tähtääville mutta myös joustaville, kehitystä kestäville ja toteutuskelpoisille ideoille.

Kilpailualue oli rajattu Finnoon suuralueen rantaan. Alueen kehittäminen on jaettu pohjoisen metrokeskukseen (kilometri nykyisestä rantaviivasta pohjoiseen) Finnoonsataman kilpailualueen ja niitä yhdistävään vyöhykkeeseen. Kilpailualueen rakentamisen tehokkuustavoitteet voidaankin suhteuttaa koko alueen maankäyttöön, jolloin päätavoitteena on mahdollisimman vetovoimainen ja toteutuskelpoinen kaupunkirakenne (maksimaalisen asukastavoitteen sijaan). Rakennustehokkuutta tarkasteltiin suhteessa täyttöjen volyymiin ja rantaviivan pituuteen.

Tehtävä haastavuutta on lisännyt kilpailuohjelman antama laaja vapaus ja pinta-alahaarukka. Kun suunnittelualue on mitä kaunein ja tehtävänanto mitä herkullisin on epäonnistumisen vaara suuri.

Ehdotusjoukosta löytyy kuitenkin monta hyvin ansiokasta ja taitavasti tutkittua työtä - joukossa joku hioutuva helmikin. Ideakilpailussa palkitutkin työt vaativat merkittävää jatkosuunnittelua ja hiomista. Parhaissa töissä on erittäin onnistuneesti ratkaistuja osa-alueita, joiden periaatteita voidaan käyttää alueen jatkosuunnittelussa hyödyksi. Palkintoluokkaan on nostettu ne ehdotukset jotka parhaalla tavalla täyttävät kilpailun vaatimukset. Yhdistämällä näiden ehdotusten vahvimmat puolet on palkintolautakunnan mielestä luotavissa kilpailun tavoitteena oleva omaleimainen, elämyksellinen ja vetovoimainen uusi keskus espoolaisille.

3.2 YHTEYS POHJOISEEN KOHTI METROKESKUSTA

Liittyminen metroaseman ympäristöön on ratkaistu monissa ehdotuksissa heikosti tai jätetty ratkaisematta. Tapa, jolla Finnoonsatamaa pohjoisesta päin tultaessa lähestytään, on koko Finnoon alueen keskeisin teema. Mikä on joukkoliikkumisen tapa? Miten kevyt liikenne, kävely, erilaiset henkilökuljettimet (rollattorit, Seagwayt jne.) kulkevat pohjois-eteläsuuntaisesti? Mikä on se keskeinen vetovoimatekijä joka saa ihmiset viihtyen kulkemaan Finnoonsatamaan? Avautuuko Finnoon merellisyys jo metrokeskuksesta?

Joissakin ehdotuksissa on asiaan paneuduttu ja kokonaisrakenteeseen on tällöin saatu otetta. Useimmissa ehdotuksissa asiaan ei ole paneuduttu sen ollessa tarkastelualuetta ja sivuroolissa itse rantaa ajatellen. Liittyminen muutamassa palkintoluokankin työssä on haparoivaa. Jokunen onnistunutkin aihelma on, joskin kaikissa ehdotuksissa näiltä osin on paljon parannettavaa. Tapa, jolla kaupunkirakenne ja liikkuminen liitetään kohti pohjoista metrokeskusta muodostuu tai ei muodostu alueen selkärangaksi.

Monet ehdotukset antavat kannatettavia lähtökohtia metrokeskuksen suunnittelulle: näkymä Finnoonlahdelle, kanava- ja puistoakselit yhdistävänä teemana Finnoonsatamaan, pohjois-eteläsuuntainen pääkatu raskaammalle liikenteelle ja rinnakkainen, puistomaisempi yhteys kävelylle, kevyelle ja sähköiselle (hiljaiset kuljettimet, sähköbussit ym.) liikenteelle.

3.3 KOKONAISIDEA – MILLAINEN FINNOONRANTA?

Alueen maisemallista ja arkkitehtonista omaleimaisuutta, voimakasta kokonaisideaa ja raikasta uutta otetta pidettiin arviointiperusteista tärkeimpänä. Miten luontoarvot, suursatama toimintoineen, asuminen ja liikkuminen lomiutuvat toimivasti yhteen muodostaen mielenkiintoista, vetovoimaista kaupunkiympäristöä? Millaista on lähes hiilineutraali arki? Miten elämämme ja sen mukana käsityksemme kaupungista muuttuu?

Alueen merellistä luonnetta on pidetty myös hyvin tärkeänä arvostelukriteerinä. Veden läsnäolo on saavutettu monin rantaviivan käsittelyn ratkaisuin kuten kanavia, saaret, täyttöalueita, kelluvia rakenteita, siltoja ja laitureita ym. hyväksi käyttäen. Eläytymistä merenrantamaisemaan on pidetty erityisenä ansiona. Kaupunkirakenteen avautumista lounaaseen pidettiin luontevana.

Ehdotuksissa on nähtävissä kaksi selkeästi toisistaan erottuvaa vastakohtaista ratkaisumallia, joista toinen erottaa Finnoon ranta-alueen metroasemasta ja muusta Finnoosta omaksi selkeäksi toiminnalliseksi alueekseen ja toinen pyrkii liittämään ranta-alueen kiinteäksi osaksi tulevaa metroasemaa. Hyvänä ratkaisuna on pidetty alueen kaupunkirakenteen välitöntä liittämistä pohjoiseen, kohti metroasemaa suuntautuvaan kaupunkirakenteeseen. Uuden alueen tulee toimia koko Finnoota palvelevana merellisenä keskuksena, jonne kaikkien espoolaisten on helppoa ja luontevaa tulla. Rannan ja sataman tulee olla avoin, elävä ja kaikkia kutsuva – niin maalta kuin vesiltä käsin.

Parhaimmissa ehdotuksissa on luotu rikkaita asumisen ja satamien muodostamia kiinnostavia tilasarjoja ja asuinkortteleita. Ranta- ja vesirakentamisen mahdollisuuksia ja tapaa, miten satama saadaan osaksi elävää kaupunkirakennetta, on tutkittu kiitettävästi. Alueen eri toimintojen lomittuminen luo alueelle moniulotteista ja aktiivista kaupunkirakennetta.

Keskustatoimintojen kuten aukioiden ja torien sekä alueen palvelujen napakkaa ja määrätietoista sijoittamista toisiaan tukien on pidetty ansiona. Useissa ehdotuksissa kokonaisrakenne on jäänyt kuitenkin epäselväksi ja sekavavaksi: palvelut ovat hajautuneet, ovat vaikeasti löydettävissä eivätkä luo alueelle palvelujen elääkseen vaatimaa vetovoimaa.

Merelle suuntautuva rakentaminen voitiin jakaa seuraaviin ratkaisutyyppeihin:

SAARIRATKAISUT

Merkittävin osa rakentamista sijaitsee saarella mantereen kaupunkirakenteeseen kuitenkin kiinteästi liittyen; kompakti, liikenteellisesti potentiaali ratkaisu. Laiturialueet sijoittuvat tällöin saaren ympärille ja / tai sisään.

KANNAS- JA SIRPPIRATKAISUT (YKSI NIEMEKE KUROTTAA MERELLE)

Rakentaminen kurottaa nauhamaisena vyöhykkeenä kohti edustan saaria, usein yhdistäen ne rakenteellisesti kokonaisuuteen. Tämä toteutuu ehdotuksissa myös helmimäisenä saariketjuna. Ratkaisu synnyttää pitkiä etäisyyksiä ja palvelee liikkumista heikosti. Laiturialueet sijoittuvat yleensä massiivisena satamana sirpin sisään tai hajautetummin kahta puolta sitä.

HAARUKKARATKAISUT (USEAMPIA NIEMEKKEITÄ KOHTI ETELÄÄ)

Kaupunkirakenne työntyy etelään kahtena niemekkeenä joiden väliin jää satama-altaita, kanavia ym. vesiaiheita. Etäisyydet pysyvät kohtuullisina mutta niemekkeet privatisoituvat kahden erillisen päätien päättyessä niihin. Joukkoliikennettä on erittäin vaikea järjestää tehokkaasti. Laturialueita voi sijoittaa mielenkiintoisella tavalla ulko- ja sisäosiin kaupunkirakennetta. Asuminen ja satama- toiminta on lomiutettavissa hyvin yhteen.

Joukossa on muutamia varsin ennakkoluulottomia ja tyylikkäitä suunnitelmia, jotka lähestyvät utopioita. Ehdotuksien toimivuus ja toteutuskelpoisuus suomalaisissa olosuhteissa eivät kuitenkaan ole nostaneet ehdotuksia yläluokkaan mutta puheenvuoroina tulevaisuutta ajatellen ne kannattaa noteerata.

Parhaissa ehdotuksissa on luotu kaupunkikuvaltaan rikkaita, erityyppisiä ja kokoisia merellisiä kortteleita vesipihoineen. Kaupunkirakenteen ja asuinkortteleiden avautuminen maisemaan sekä merelliset näkymät asuntoihin olivat keskeisiä tavoitteita. Erikokoiset ja -luonteiset korttelit, joissa on riittävästi variaatiota, ovat saaneet kiitosta. Mekaaniset samaa rakennetta toistamalla toteutetut suunnitelmat on yleensä koettu monotonisiksi ja hengettömiksi.

3.4 SATAMAJÄRJESTELYT

Laiturialueet on sijoitettu ehdotuksissa monin eri tavoin kaupunkirakenteen ympärille. Yksittäinen suursatama-allas näyttää muodostuvan liian massiiviseksi ja rajaa vesiliikenteen reitit ruuhkaisiksi väyliksi ja porteiksi. Laituripaikkojen pilkkominen kovin pieniksi yksiköiksi tekee taas niiden huollosta ja ylläpidosta hankalaa. Ratkaisut joissa esiintyy pääsatama-alue ja asuinkortteleiden välittömässä läheisyydessä olevien pienempien laiturialueiden kokonaisuus tuntuu mainiolta kompromissilta – tavoite asumisen ja veneilyn onnistuneesta lomittumisesta toteutuu.

Sataman huoltoalueen sopivimmaksi paikaksi on osoittautunut suunnittelualueen koillisnurkka, jonne asumista ei voi voimalan turvaetäisyyksien vuoksi sijoittaa. Alue on hyvin maalta ja mereltä tavoitettavissa ja sen kautta on mahdollista järjestää reitit mm. korkeavarastoille, joiden potentiaalisin sijoitusalue näyttäisi olevan voimalaitoksen etelä- ja länsipuolella. Toisaalta alue katkaisee mahdollisuuden viheryhteyteen lintukosteikon ja merikeskuksen välille. Kumpikin tärkeä yhteys voidaan kutienkin johtaa riittävän sujuvasti uudessa kaupunkirakenteessa satama palvelualueen vieritsekin. Jokisuun alue on myös viherportti Finnoonsatamaa idästä lähestyttäessä – sille on varattava erityinen asema alueen jatkosuunnittelussa.

3.5 PALVELUT, MERIKESKUS

Merellinen keskus on monissa ehdotuksissa onnistuneesti alueen sykkivä sydän, jota on helppo lähestyä ja sinne on halu tulla. Sen tarjoamat aktiviteetit ja tunnelma on avoinna kaikille espoolaisille.

Kaupallisen keskuksen napakkaa sijoittamista keskeiselle paikalle meren läheisyyteen on pidetty oikeana ratkaisuna. Keskuksen mittakaava on suurimmassa osassa töistä oikein arvioitu ja parhaissa ratkaisussa ne sijoittuvat strategisesti oikein liikenneväyliin, näkymiin sekä maan ja veden saumaan nähden. Keskuksen realistista kokoa arvioitaessa tulee ottaa huomioon aikajänne. Se mikä nyt tuntuu ylimitoitetulta voi Finnoonataman rakentamisen valmistuttua olla alimitoitettua. Ehdotukset, jotka muodostavat realistisen pienen ja kompaktin palvelukeskuksen, jota kuitenkin voidaan vaivattomasti kasvattaa palvelujen kysynnän myötä, ovat saaneet erityistä tunnustusta. Keinoina on käytetty keskustoria, josta erkaantuvien katujen kivijalkakerrokset voidaan ottaa tarpeen mukaan kaupalliseen käyttöön.

Joissakin ehdotuksissa uljauden tavoittelu on kirvoittanut lähes monumentaalisia keskeissommitelmia ja lomakohdemaisia kaupunkikokonaisuuksia, joiden voisi kuvitella toimivan paremmin lämpimämmässä ilmastossa ja väkirikkaammissa yhdyskunnissa.

Palveluiden ripottelu eri puolille asuinaluetta, niiden etäinen sijainti rantaan ja pääliikenneväyliin nähden tai piilottaminen kaupunkirakenteen sisään katsottiin heikentävän alueen elinvoimaisuutta merkittävästi.

Yksittäisen itsellisen palvelun, esimerkiksi kylpylän tai vapaa-ajan keskuksen sijoittamista alueelle on esitetty monissa ehdotuksissa. Vaikka tällaisen hankkeen syntyminen nykyhetken näkökulmassa tuntuu hyvin

epätodennäköiseltä, kannattaa alueen suunnittelussa ottaa mahdollisuus huomioon. Parhaimmillaan sijainti avaa näköalat avomerelle ja näyttää rakennuskokonaisuuden vaikkapa satama-alueen yli merikeskukseen, kuten joissakin parhaimmissa ehdotuksissa on esitetty. Sijainti etäällä pääkaduista edellyttää paneutumista liikennejärjestelyjen toimivuuteen. Ehkäpä kaavallinen varaus alkaa toteuttaa myös konkreettista hanketta?

3.6 LIIKENNE JA PYSÄKÖINTI

Tavoite hiilineutraalisuudesta perustelee mahdollisimman toimivaa joukkoliikenneratkaisua ja kevyen liikenteen väylien elämyksellisyyttä ja vetovoimaisuutta. Vain liikkumiskokemuksen parempi laatutaso tekee omasta autosta luopumisen mahdolliseksi.

Parhaissa ehdotuksissa oli kyetty yhdistämään onnistuneesti mielenkiintoinen kortteliratkaisu ja hyvin toimiva liikkumisen verkko. Kilpailuohjelma kannusti esittämään uusia ajatuksia nykyisen linja-autoliikenteen tilalle. Nykyisen kaltaisen bussireittikaluston sijaan on välttämätöntä valita lähes melua ja päästöjä aiheuttamaton liikkuminen. Sähkökäyttöiset pienbussit ovat todennäköisesti tällä hetkellä joustavimpia ja toteutuskelpoisimpia vaihtoehtoja metrokeskuksen ja merikeskuksen välisen liikenteen tarpeisiin. Kilpailussa menestyneimmät ehdotukset ovat kaikki kortteliratkenteeltaan sellaisia että niiden palvelu perinteisellä kalustolla ei ole käytännössä mahdollista. Kaluston tulee olla kooltaan pienempää ja melutasoltaan lähes äänetöntä jotta ehdotuksissa tavoiteltu luontokaupungin, merikaupungin, kävelykaupungin tunnelma on toteutettavissa.

Ehdotuksissa on esitetty toimivia ja muusta alueen pääliikenteestä eriytettyjä katuyhteyksiä voimalaitoksen aiheuttaman hiilenkuljetusliikenteen häiriön minimoimiseksi. Samoin sataman huoltoalueelle on esitetty luontevia yhteyksiä. Korkeavarastoinnin ja huoltoalueen välinen kuljetusyhteys leikkaa aina rantaraitin, joka edellyttää huolellista suunnittelua jatkossa kelvollisen ratkaisun löytymiseksi.

Mahdollinen laivareitti esim. ulkomaisiin satamiin saattaa edellyttää tehokkaampiakin liikennevälineitä.

Espoon rantaraitin merkitys kasvaa koko ajan ja se on pohjois- eteläsuuntaisen yhteyden lisäksi Finnoonsataman tärkein reitti. Reittien risteyskohdan käsittelyllä ja sen liittymisellä merikeskukseen on erityisen tärkeä merkitys. Suurimmassa osassa ehdotuksista on jätetty tämä koko Espoon ranta-alueiden läpi kulkeva yhteys lähes kokonaan huomioimatta.

Pysäköinti on ratkaistu usein pysäköintitaloin, yksikerroksisina pihakansien ja rakennusrunkojen alle, tai osana hybridirakennuksia. Myös laajoja autottomia, vain huoltoyhteydet sallivia esityksiä on lukuisia. Useimmin pysäköinti sijaitsee etäällä asunnoista, joten liikkuminen autolle tapahtuu jalan, pyörällä tai jollakin joukkoliikennevälineellä. Pysäköintitarvetta voidaan merkittävästi vähentää jos kävelykaupunki-ideaa viedään määrätietoisesti käytäntöön.

.

3.7 EKOLOGIA JA KESTÄVÄ KEHITYS

Parhaissa ehdotuksissa on esitetty vaihtoehtoisia energiamuotoja tavanomaisille energialähteille ja pohdittu vakavasti tapoja toteuttaa Finnoosta hiilivapaa asuinalue. Tällä hetkellä todennäköisimpänä paikallisen energiantuotannon vaihtoehtona on aurinkokeräimet ja –paneelit, joilla on vaikutuksensa alueen arkkitehtuuriin. Niiden vaikutusta on tutkittu ehdotuksissa vaihtelevasti. Ideakilpailussa ei juuri esitettyä syvällisemmin ole mahdollista paneutua tähän alueen jatkosuunnittelun kannalta keskeiseen asiaan.

Alueen vedenkiertoon on otettu ansiokkaasti kantaa. Hulevesien ja tulvavesien liikkeitä on käytetty hyväksi koko alueetta koskevana teemana.

Parhaissa ehdotuksissa luonto on otettu kaupunkisuunnittelun kiinteäksi lähtökohdaksi josta on onnistuneesti ammennettu henkisiä ja toiminnallisia arvoja – syntyy vahva luontokaupungin brändi.

Yläluokan ehdotuksia on analysoitu kestävyysratkaisujen osalta. Suurin osa yläluokan ehdotuksista käsittelee vaadittuja kestävyyskriteereitä lähinnä tarkistuslistana, josta kilpailijat ovat poimineet heille tärkeät aihepiirit ihmisen luoman ympäristön, luonnon ja sosioekonomisen ympäristön aihepiireistä. Mukana on kuitenkin muutama ilahduttava esimerkki kokonaisvaltaisesta 'kestävyyskonseptista'.

Eniten ideoita ja toimenpiteitä on ehdotettu ihmisen luoman ympäristön kategorioihin, joka kilpailun suunnittelutehtävä huomioiden on luonnollista. Sosioekonomisen ympäristöön liittyviä suunnitteluvälineitä löytyy kestävyysselostuksista vähiten – esimerkiksi rikas ulkotilojen kirjo ja tapaamispaikkojen määrä kiteytyy havainnekuvien kautta, mutta ajatuksia on harvemmin osattu kuvattu sanallisesti konseptitasolla. Luonnonympäristöön liittyvät toimenpiteet ovat joillekin kilpailijalle tuttuja esim. hulevesien käsittelyn osalta, mutta harva tarkastelee valitsemansa suunnittelualueen aiheuttamien täyttöjen, kaivuiden ja louhinnan vaikutuksia luonnonympäristölle. Kärkiluokkaan on valittu verraten kompakteja ratkaisuja, jotka vähentävät vaikutuksia em. luonnonympäristön tekijöihin, mutta kärkiehdotuksista olisi suotavaa suorittaa myöhemmässä vaiheessa tarkempi massa-/hiilijalanjälki-/ilmasto-/ekosysteemitarkastelu rantaviivan muokkaamisen aiheuttamista vaikutuksista sekä negatiivisten vaikutusten vähennyskeinoista, koska täyttöjen määrät ovat kaikissa yläluokan ehdotuksissa merkittäviä tai erittäin laajoja.

Ehdotuksen kokonaisasukasmäärä tai asukastiheys ei ole sinänsä ollut tekijänä kestävyysarvioinnissa, koska tiiviydellä voi nähdä olevan vastakkaissuuntaisia vaikutuksia kestävyyden eri osa-alueisiin, ja koska tiiviyden ja kokonaisasukasmäärän tavoite on kilpailuohjelmassa ollut hyvin väljä.

3.8 LINTUKOSTEIKKO JA VIHERYHTEYDET

Lintukosteikon ja Finnoonsataman välinen viheryhteys on tärkeä osa alueen kokonaisratkaisua. Kun sataman huoltoalueen toiminnallisesti luontevimmaksi paikaksi hahmottuu kilpailualueen koillisnurkka, on yhteys keskustasta johdettava huoltoalueen sivuitse ja rantaraitin sekä huoltoalueelle johtavan kadun ylitse. Myös luontevan puistovyöhykkeen synnyttäminen on oma vaativa kokonaisuutensa: täytöille rakennettujen puistojen luonne on vahvan urbaani ja rakennettu - lintukosteikko taas hahmottuu luonnontilaisena. Onnistuneimmissa ratkaisuissa kaupunkipuistot ja vihreät bulevardimaiset yhteydet johtavat rannasta rantaraitille, josta alkaa kosteikon oma vihermaailma. Kilpailussa kosteikko ei kuulunut tarkastelualueeseenkaan, joten siihen ehdotuksissa ei juuri ole otettu kantaa. Luontokeskuksen sijoittelu, mahdolliset muut kosteikkoon liittyvät palvelurakennukset sekä reitistö tulee pohtia jatkossa omana kokonaisuutenaan mutta osana Finnoonsataman ja metrokeskuksen suunnittelua. Kaupunkirakenteen ja luontoalueen yhtymäkohdat on pohdittava huolellisesti ja mm. näkymät kosteikolle on kyettävä hyödyntämään.

3.9 TÄYTÖT JA KAIVUU

Vaikka kalliomursketta on rakennusaikana hyvin saatavissa kohtuullisella etäisyydellä Finnoonsatamasta, on täyttöjen määrän oltava mahdollisimman vähäinen ja synnytettävä maksimaalinen hyöty rakentamiselle. Veden virtaamien varmistaminen, ruopattavien ja läjitysalueelle kuljetettavien savikerroksien määrän minimoiminen ovat niin kestävän kehityksen kuin taloudenkin kannalta keskeisiä reunaehtoja. Täyttöratkaisut, jotka sallivat luontevan ja häiriötä mahdollisimman vähän aiheuttavan vaiheittain toteutuksen ja jotka muodostivat saarien väliin mielenkiintoisia kanavia, satama-altaita ja lahdelmia kykenivät parhaiten synnyttämään eritystä lisäarvoa.

Useissa ehdotuksissa on esitetty vesiaiheita nykyisille maa-alueille. Laajoja kaivuita on pidetty perusteettomina saavutettuun hyötyyn nähden. Parhaissa ratkaisuissa Finnoonsataman omaleimainen merellinen luonne on saavutettu vain täyttöalueita käsittelemällä.

Pohjois-eteläsuuntaisia kanava-aiheita esitetään lukuisissa ehdotuksissa. Sitä on pidetty kaupunkikuvallisesti komeana ja erityisesti Finnoonsataman ja metrokeskuksen välisen kaupunkirakenteen luonteen kannalta tärkeänä elementtinä. Yhdistämällä kanava pohjoisessa lintukosteikon virtaamiin voitaneen varmistaa veden riittävä vaihtuvuus kanavassa. Kanavan vedenpinta jää katutasoa merkittävästi alemmaksi – ei kutienkaan niin alas että se palvelisi riittävän suurta huvivene ja vesibussikalustoa. Kanava aiheuttaa rantarakenteidensa lisäksi myös useita siltayhteyksiä, jotka toisaalta voisivat luoda alueelle vahvaa omaa identiteettiä.

3.10 KELLUVAT RAKENTEET JA PILARIT

Monissa ehdotuksissa on käytetty täyttöalueiden rinnalla kelluvia rakenteita ja pilarein pohjaan tuettuja rakenteita. Ratkaisuilla on merkittäviä etuja: ne sallivat veden virtaamat, eivät edellytä maamassojen siirtoja ja ovat merkittävästi häiriöttömämpiä toteuttaa. Muutamissa ehdotuksissa on kyetty luomaan hyvin kiinnostavia kortteliratkaisuja, joissa täyttösaaren rantaan rakennettuun laiturimaiseen katuun on liitetty kelluvat rakennukset. Näin rannan rakentaminen on edullista ja syntyvä katutila merellinen ja ilmeikäs.

3.11 TOTEUTUSKELPOISUUS

Suurimassa osassa ehdotuksia täyttöjen määrä on suuri ja kokonaiskustannukset muodostuvat liian suuriksi. Toteuttamiskelpoisimmissa ratkaisuissa täyttöjen ja kaivuun määrä on kohtuullinen. Tällöin myös ympäristövaikutukset ovat todennäköisesti vähäisemmät. Ympäristövaikutukset tullaan arvioimaan tarkemmin jatkosuunnittelussa.

Ehdotusten toteutuskelpoisuuden arvioimiseksi ja taloudellisuuden varmistamiseksi vertailtiin yläluokkaan valittujen ehdotusten eroja.

Ehdotuksista laskettiin karkeasti maansiirtotöiden (ruoppaus, täyttö ja kaivu) määrät, rakentamisen perustamis- ja pohjanvahvistustoimenpiteiden määrät, merkittävimpien rakenteiden, kuten laitureiden ja rantarakenteiden pituudet sekä katujen, siltojen ja teknisten verkostojen määrät.

Määrien ja yksikkökustannusten perusteella saatiin ehdotusten alustavat rakentamiskustannusarviot, joita vertailtiin keskenään. Erityisesti kiinnitettiin huomiota rakennuskustannuksiin esitettyyn asuinrakentamisen määrään suhteutettuna eli € / kerrosneliömetri.

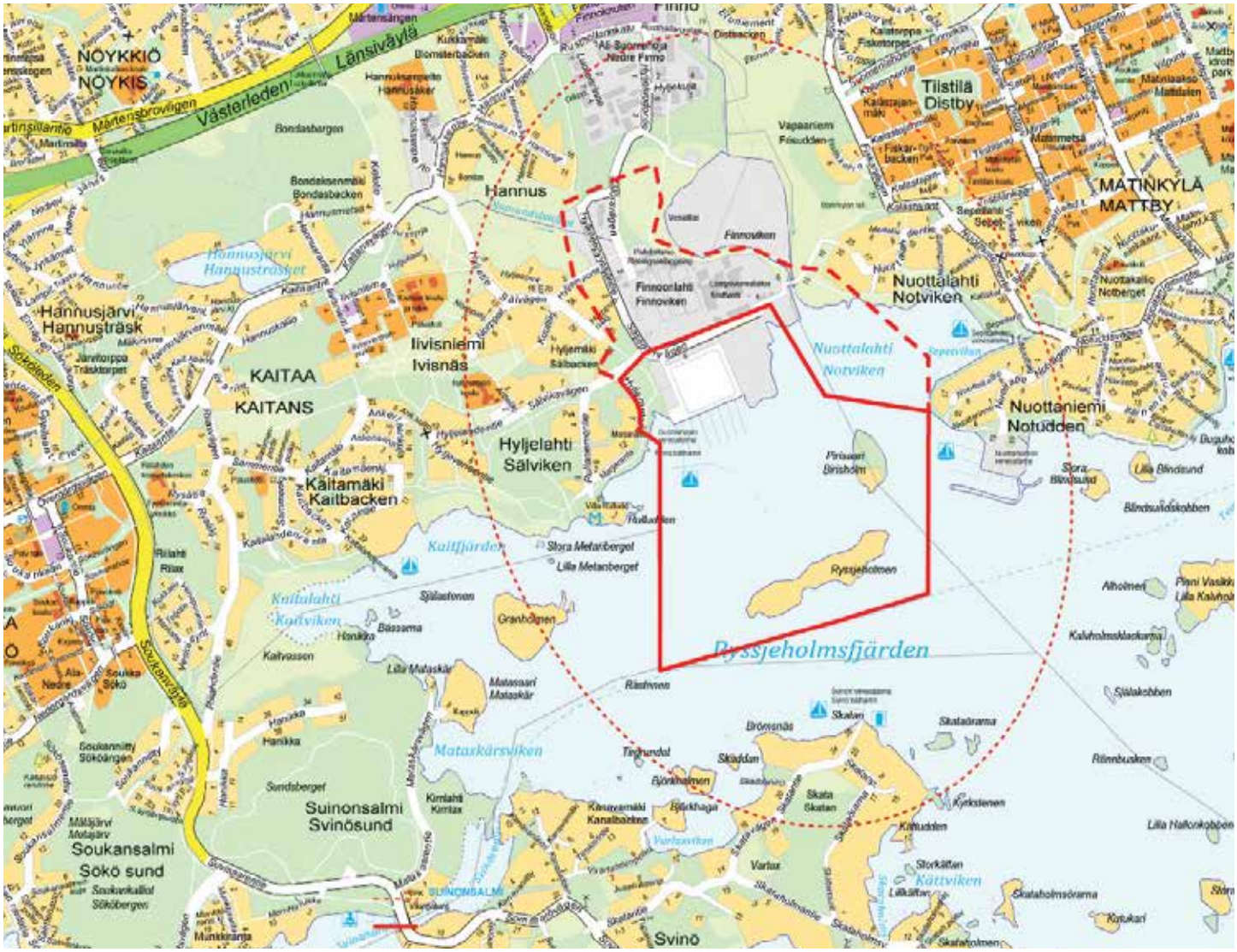
Yläluokan ehdotusten vertailukustannukset vaihtelivat välillä 350–600 € /k-m^2 ja pysyivät siis kohtuullisina. Palkintoluokan ehdotuksessa Lights rakentaminen veden päälle on liian massiivista, mutta tuomaristo katsoi, että ehdotus on jatkosuunnittelussa kevennettävissä. Patchwork oli ehdotuksista vertailukustannuksiltaan halvin ja Haven kallein.

Tarkastelu toi esille sen, että jatkosuunnittelussa on mahdollista kehittää vaihtoehto, joka on maankäyttöön suhteutettuna rakennuskustannuksiltaan edullinen. Rakentamisalueiden sijoittamisella perustamisolosuhteiltaan parempiin kohtiin sekä maansiirtotöiden minimoinnilla voidaan jatkosuunnittelussa rakentamiskustannuksia merkittävästi säästää.

Alue tulee olla tehokkaasti rakennettu, mutta vaakakupissa painaa voimakkaasti maisemalliset arvot, jolloin korkea rakentaminen on katsottu paremmaksi sijoittaa metroaseman välittömään lähiympäristöön.

3.12 SUHDE EDUSTAN SAARIIN JA LÄHIVESIIN

Edustan saarien, Pirisaaren ja Ryssjeholmenin asemaa on useimmissa ehdotuksissa tutkittu osana alueen kokonaisratkaisua. Kevyimmillään ne ovat puistoja, palvelevat virkistysalueina tarjoten pienimuotoisia palveluja (sauna, kahvila...), toimivat satama-alueena tai läntinen ranta on



rakennettu asumiskäyttöön muun osan jäädessä luonnon tilaan.

Saaria on lähestytty maapenkerein ja kelluvin rakentein. Kelluvat rakenteet ovat paalutettavien rakenteiden ohella erittäin kiinnostavia ja toteutuskelpoisia ratkaisuja, jotka eivät estä veden virtaamaa ja poistavat täyttöjen vaatimat laajat maansiirtotyöt. Näitä mahdollisuuksia Finnoonkin alueella kannattaa jatkossa vakavasti tutkia osana kokonaisratkaisua.

Vaikka luonnonkauniit saaret ja merellinen maisema viettelee, ei rakentamiseen etäälle nykyisestä rantaviivasta ole etua. Kaupunkirakenne typistyy nauhamaiseksi, aluetta privatisoivaksi ja rakentaminen yleensä matalammaksi ja siten tehottomaksi suhteessa panostuksiin. Saarten kytkemine muuhun rakentamiseen on teknisesti mahdollista kelluvin rakentein vähinkin kustannuksin, mutta parhaissa ehdotuksissa saadaan merellisyys aikaan jo itse kaupunkirakenteessa. Pitkät kelluvat rakenteet tukkivat vapaata lahtea ja ohjaavat vesiliikennettä tarpeettomasti.

Liikkuminen on säiden armoilla epäviihtyisää, joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen yhteydet vaikeasti järjestettäviä. Pelastustoimet vaikeutuvat. Käytännön haitat peittoavat saavutetut edut.

Saaret voivat näköpiirissä olevassa tulevaisuudessa palvella joustavasti nykyisessä käytössään.

.

4. Ehdotusten luokitus

PALKINTOLUOKKA

15. Lights
18. Canal Grande (2)
28. Fin-Fin Situation
32. Patchwork
42. Haven (2)

YLÄLUOKKA

40. Urban Archipelago
50 Finnoo Beach

YLEMPI KESKILUOKKA

01. Pearl Necklace
07. Starfish
08. Vasta
12. Seahorse
16. Laughing With The Seagulls
19. Cusp
21. Haven (1)
22. 003900358
26. Finnoholmen
29. Go West!
34. Dancing Towers Over Finnoo's Lagoon
54. Three In One
57. Merivirtojen Juoksuun
58. Downtown Archipelago
59. Asarina
60. Rings On The Water
61. W(E)At(H)Erscapes

ALEMPI KESKILUOKKA

04. Nautilus
06. Atrain
09. Driftwood
10. Folkark
13. Aisle Isle
14. Halcyon Days In Sailors Stronghold
17. Fikka
24. Anneli Archipelago
25. Seasquare
27. Boardwalk
30. Drop
31. { A R K S }
33. Delta
35. Syracusa
37. Sea Snake
39. Tall Ship Race
41. Ruutukuningas
44. Solukko
46. Good Morning
55. Wave 389

ALALUOKKA

02. Edges
03. Delta Lagoon Beach 2
05. Canal Grande (1)
11. Frutti Di Mare
20. The Pearl Of Espoo
23. Sgsk1111
36. Chine
38. Downtown
43. Lhc
45. Focus
47. Ainola
48. Rgs
49. Public Cell
51. Finnoo Filipinnoo
52. Sun Seekers
53. Urban Maritime Interface Connector
56. Open Archipelago
62. Urbaani Helmitaulu

fortum

5. Ehdotuskohtainen arvostelu

01. PEARL NECKLACE

Uusi Finnoonsatama on esimerkki siitä, mitä metroon ja raitiotiehen perustuva tuore, urbaani ja huoleton asuinalue voi tarjota ympäristölleen ja asukkailleen.

Finnoon yleiskaavan luonnokseen piirrettyjä viivoja noudatteleva kaupunkirakenne alkaa metrokeskuksesta ja jakautuu Finnoonsataman torille tultaessa kahteen osaan. Itäpuolen talot ulottuvat merelle ja yhdistävät Pirisaaren toimivaksi osaksi kaupunkirakennetta. Uusi pienvenesatama jää länsipuolelle, mikä jättää kahden puoliskon väliin suojaisan lahden, kotisataman.

Ehdotuksen perusrakenne on selkeä ja alueen joukkoliikenteen järjestäminen luuppimaisesti vaikkapa ehdotetulla citytramilla on toimivaa – kävelyetäisyydet pysäkeille jäävät suurelta osin kohtuullisiksi. Laaja kävelykeskusta, joka sallii uusien liikkumismuotojen moninaisen käytön yksityisautoilun sijaan, on kannatettava tavoite alueen kehittämisessä. Vaatimus hiilineutrauliudesta edellyttää uusia liikkumisen ratkaisuja. Keskusta-alue on kompakti; se sijaitsee onnistuneesti sisäänajoväylän ja rantaraitin risteyskohdassa. Keskutori jää rantaraittiin nähden hiukan katveesen, vaikka osittain näkyykin rantaraitilta sen ylittäessä pohjoiseen työntyvän kanavan. Keskustori liittyy kauniisti kanavaan, rakennettuun aavalle avautuvaan rantaan sekä palvelukortteleihin.

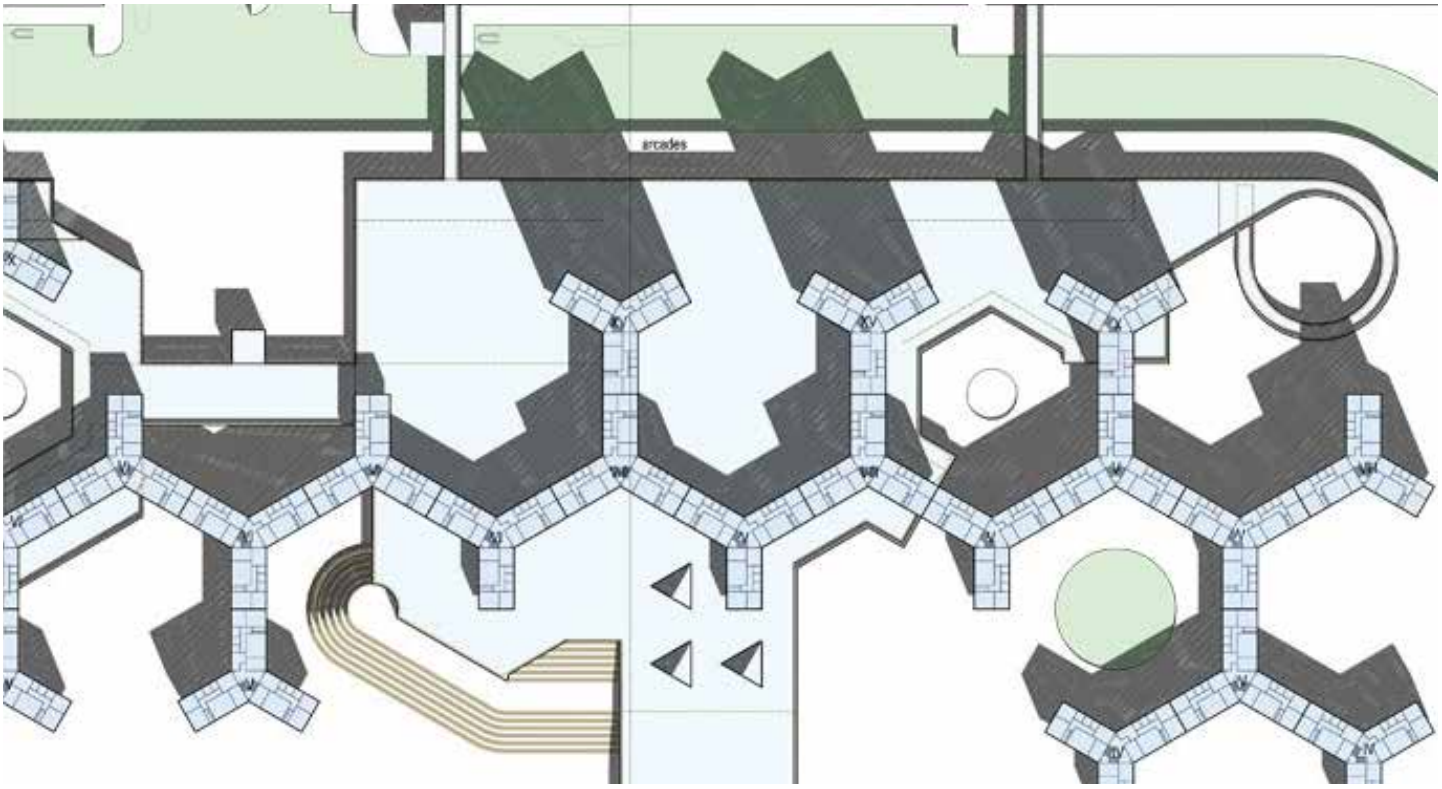
Satama sijoittuu koko alueen edustalle ja rajautuu etelään ja länteen satamatoimintaa palvelevin aallonmurtajana toimivin rakennuksin ja penkerein. Ratkaisu sulkee maantasonäkymät ulapalle. Satamatoiminta muuttuu ehdotuksessa teollisuudeksi, etäisyydet veneille epärealistisen pitkiksi eikä alueen asukkaille tarjoudu mahdollisuutta veneen säilyttämiseen lähellä asuntoa.

Satamapalveluiden sijoittaminen nauhamaisena etäälle pääliikenneväylästä ei ole liikenteellisesti perusteltua. Veneiden (ja autojen) korkeavarastointi sijoittuu onnistuneesti voimalaitoksen ympärillä, mutta se ei synnytä synergisiä etuja muuhun satamahuoltoon nähden. Esitetty kanavayhteys korkeavarastointiin palvelee vain osaa veneitä jos kulku on yksinomaan kanavaa pitkin - siltojen alituskorkeus jää auttamatta liian mataliksi nykyiselle venekalustolle.

Ajatus vesiurheilukeskuksesta Pirisaareen voi olla toimiva ratkaisu jonain päivänä, mutta siihen ehdotus ei voi tukeutua.

Kokonaisvaltainen ja tutkittu ehdotus, joka kuitenkin jää korttelirakenteensa osalta mielenkiinnottomaksi ja kesyksi. Keskustaratkaisu voisi luoda monimuotoisempia kaupunkitiloja rantaan, ilta-auringon ja ulappanäkymien suuntaan.

02. EDGES



Suomen rannikon kosteikot, mutkittelevat ja alati muuttuvat. Reuna kumpuilevan maaston ja avoimen meren välissä. Tämä malli kertoo lähes kaiken alueellisen maiseman erikoispiirteistä: meren- ja järvenrannat muuttavat väsymättä rajoja ja nivovat yhteen meren ja maan.

Suunnittelua puhtaalta pöydältä: harvinainen tilaisuus yhdistää kaupunkisuunnittelu ja alustavat arkkitehtoniset konseptit yhteen suunnitelmaan. Tämä kokonaisuus on useimmissa tapauksissa jaettu erilaisiin näkymiin erilaisia sidosryhmiä varten, mutta tässä voimme tuoda esiin karkean kokonaisvaltaisen näkymän.

Ehdotuksessa on ensisilmäyksellä orgaaninen ote, mikä voisi olla sopiva lähtökohta ajatellen herkästi polveilevaa merenrantamaisemaa. Lähitarkastelussa paljastuu ehdotuksen lähes monumentaalinen luonne.

Lounainen kärki työntyy suunnitelmassa liian ulos. Satamalahti olisi voinut avautua pääilmansuuntaan lounaaseen. Ympäröivät saaret olisi voinut ottaa mukaan suunnitelmaan. Rakentaminen on liian korkeaa ja syntyy varjoisia asuinpihoja. Rakennusten väleihin jäävät massiiviset kansiaiheet tuntuvat vierailta ja antavat ehdotukselle ostoskeskusmaisen luonteen.

Kilpailualue on ratkaistu toistamalla pistemäistä lamellitaloa, joka rakennustyyppinä ei ole erityisen kiinnostava. Suunnitelman luonne on liian mekaaninen, toistoon perustuva tapa muodostaa kaupunkirakennetta. Otteessa kaivataan herkkyyttä ja eläytymiskykyä merenrantaympäristön mittakaavaan ja henkeen.

Alueen liittyminen metroasemaan on kesken ja alueen keskus on sijoitettu epämääräisesti. Suunnitelma jää irralliseksi.

Alueella ei ole merellisen keskuksen luonnetta. Uuden alueen luonne on asuinaluemainen ja se privatisoi rantaaluetta liikaa. Satama-alue on tavanomainen ja kokonaisuus on liian suuri. Etäisyydet jäävät pitkiksi. Sataman ja venepaikkojen suunnittelu olisi voinut olla eläytyvämpää. Liikennejärjestelyt ramppeineen ovat suureellisia.

03. DELTA LAGOON BEACH 2

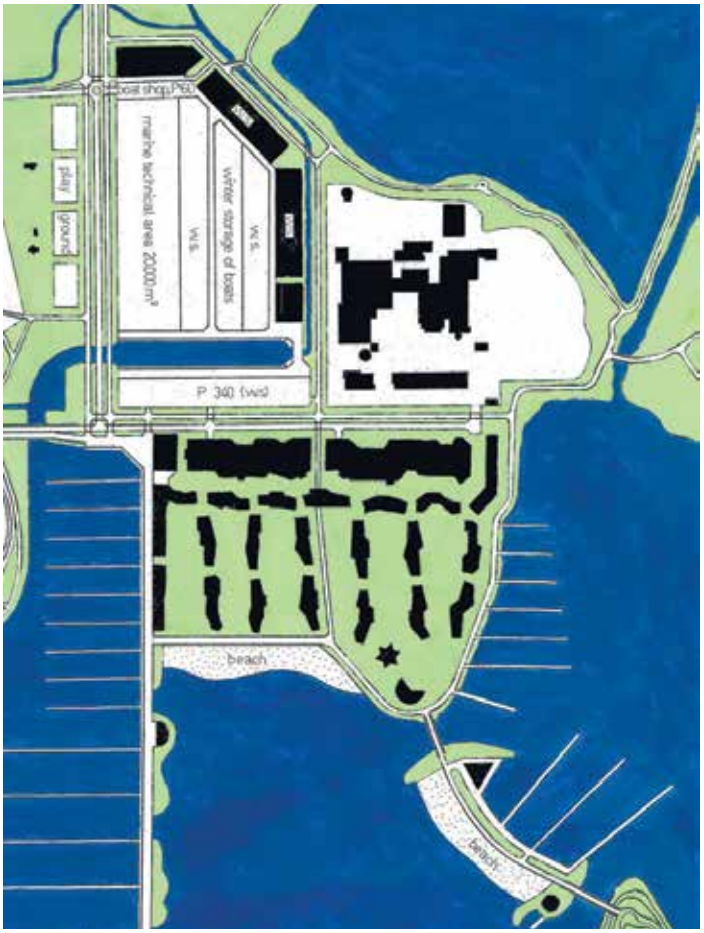
Suunnitelman tärkeimmät piirteet ovat keskittäminen, maankäytön suuri tehokkuus ja mahdollisimman pienet etäisyydet metrolle. Infrastruktuuri, moottoriajoneuvoliikenne ja käyttökustannukset on minimoitu, ja saaristomaisema on säilytetty parhaalla mahdollisella tavalla.

Autottomalla asuinalueella on 4 000 asukasta 6–30 -kerroksisissa kortteleissa. 75 % asukkaista asuu 25 metrin etäisyydellä puutarhamaisista pysäköintitaloista. Kaikista huoneistoista on merinäköala. Asuinalueen rannassa on kaksi suurta uimarantaa.

Ehdotus on kaaviomainen esitys alueen järjestelyistä eikä tavoita alueen edellyttämää luonnon, rakentamisen ja veneilytoiminnan tasapainoista kokonaisuutta. Liikenneratkaisu on jäykkä ja yllätyksetön. Asuntoalueen korttelirakaisu jää luonnosmaiseksi.

Sataman sijoittelu kahdeksi kokonaisuudeksi itä- ja länsipuolisiksi kokonaisuuksiksi on oikean suuntainen ratkaisu. Yhteydet sataman huoltoalueeseen ovat miettimättä.

Keskeneräiseksi jääneen ehdotuksen perusajatus ei ole vielä kirkastunut.



04. NAUTILUS

Alue sijaitsee Keski-Espoossa meren äärellä. Alue sijoittuu uuden metrokeskuksen läheisyyteen, ja sillä on erinomaiset edellytykset olla eturivin esimerkki uudesta kestävästä kaupunkirakentamisesta. Suunnitelman tavoitteena on muuttaa satama-, varasto- ja teollisuusalue ainutlaatuiseksi urbaaniksi elinympäristöksi, jonka sydämenä toimii suuri pienvenesatama. Uusi Finnoonsatama tulee olemaan elinvoimainen, kestävän kehityksen mukainen ja jalankulkijaystävällinen kaupunkialue, jolla on oma ainutlaatuinen kaupunkitilan ja meren äärellä elämisen luoma luonteensa.

Suunnitelma perustuu hyviin yhteyksiin metrokeskukseen ja muodostaa uuden kestävän kaupunkialueen, jossa on Espoon suurin venesatama. Koska alue rakennetaan lähes yksinomaan täytemaalle, periaatteena on ollut, että suunnittelualueen arvokkaimmat luonnonmuodostelmat eli saaret (Ryssjeholmen ja Pirisaari) voidaan jättää koskemattomiksi.

Ehdotuksessa on orgaanista kaupunkirakenteellista otetta, mikä on luonteva lähtökohta ajatellen rikkonaista ja elävästi polveilevaa merenrantaa. Ympäröivät saaret on liitetty luontevasti osaksi kokonaissuunnitelmaa.

Liittyminen metroasemaan on selkeä. Yhdysosa on ratkaistu kevyellä rakentamisella, mikä on jäänyt liian hataraksi.

Ensivaikutelma on raskas ja rakentamisen määrä on massiivinen. Lounaiskärki työntyy liikaa ulos rantaviivasta.

Vaikutelma on kivikaupunkimainen ja siitä puuttuu merellinen luonne. Suurin osa asuinkortteleista on umpinaisia ja niissä voisi olla enemmän avauksia maisemaan ja merelle. Venesatamatoimintoja olisi voinut lomittaa rohkeammin osaksi asuinkortteleita.

Niemenkärjessä sijaitseva sisäänpäin avautuva suurkortteli, puisto- ja torialue tuntuvat vierailta ajatuksilta. Miksi avata korttelia sisäänpäin kun ympärillä on niin upeat merimaisemat? Täytön määrä on suuri.

Tuntuu vieraalta että telakkatoiminnot sijoittuvat upeimmalle paikalle niemen lounaiskärkeen.

05. CANAL GRANDE (1)

Canal Grande on biofysikaalisia ja sosiaalisia tekijöitä johdonmukaisesti yhdistävä kokonaisuus, joka on muuntautumiskykyinen ja kestävän kehityksen mukainen. Suunnitelma tarjoaa ja säätelee luonnonvarojen sekä yhteiskunnallis-taloudellisten ja kulttuuristen resurssien vaihtelevaa virtaa kestävässä ja vakaassa tilassa. Ehdotuksessa on perustavana tekijänä voimakas riippuvuus keskikäytävästä, joka yhdistää metroaseman mereen Pirisaaren ja Ryssjeholmenin saaren kautta.

Kaupallisesti toimiva käytävä tukee kahta keskusta, Satamakaupunkia ja Satamasaarta, jotka molemmat tarjoavat kaupallista ja kulttuuritoimintaa satamaan täysin integroituneen 4 500 asukkaan elävälle yhteisölle. Tieverkostossa on suorat reitit eri pysäköintialueille, jotka sijaitsevat keskuksissa ja kunkin asuintaloryhmän alla. Näin korttelit ja Satamasaari voidaan jättää autottomaksi alueeksi.

Ehdotus on yksi kilpailun monumentaaleimmista. Pyrkimyksenä on suureleisesti yhdistää edustan saaret, venesatama ja kaupunkirakenne. Alue privatisoituu liaksi asukkaiden omiksi kortteleiksi. Keskus on etäällä rantaraitista, sen huolto on vaikeasti toteutettavissa. Asuntokorttelit aukeavat ilmansuuntiin ja näkymiin nähden hyvin. Joukkoliikenteen toimiva järjestäminen toimivasti ei ole ratkaisussa mahdollista ja kävelyetäisyydet kasvavat erittäin pitkiksi.

Laiturialue on erotettu kokonaan sataman huoltoalueesta. Keskustan ja sitä ympäröivän asumisvyöhykkeen väliin jäävä suursatama keskittää vesiliikenteen kaupunkirakenteen sisään kaikkine lieveilmiöineen.

Ehdotuksen parhaat ansiot ovat sen suurieleisyydessä joka jää kuitenkin kaaviomaiselle tasolle.

06. ATRAIN

Kilpailusuunnitelma “Atrain” on tiheästi rakennettu urbaani ehdotus, jossa on asuinkortteleihin liittyvät elegantit rannan kävelyalueet ja suora yhteys uuden sataman alueelle. Tämä ehdotus tarjoaa mahdollisuuden kaikkiaan 3 510 venepaikkaan, ja jokainen asunto on suunnattu aurinkoa kohden ja tarjoaa parhaan mahdollisen merinäköalan.

“Atrain” säilyttää ekologiset yhteydet kautta koko kilpailualueen ja tarjoaa kilpailuohjelmassa edellytetyt luonnolliset yhteydet Nuottalahden ja Hyljelahden välille. Uusi kaupunkirakenne tarjoaa uusia mittakaavoja uusille asunnoille, ja kaikki yleiset alueet avautuvat auringon kannalta parhaaseen mahdolliseen suuntaan (etelään ja länteen), mikä tarjoaa enemmän tilaa terasseille, vapaa-ajanvietolle ja liikunnalle sataman välittömässä yhteydessä.

Ehdotuksessa on urbaani kaupunkirakenne, joka on kontrasti orgaaniselle merenranta maisemalle. Suunnitelma yhdistää metrokeskuksen ja ranta-alueen. Kaupunkitila on voimakkaasti jakautunut kahteen eri niemenkärkeen, joiden väliin syntyy satama. Ehdotuksessa on rationaalinen ote.

Liittyminen pohjoiseen on selkeä ja ehkä liiankin suoraviivainen. Rakentaminen muodostaa lounaaseen jyrkän seinämän, joka työntyy liian ulos rantaviivasta.

Kivikaupunkimaiset korttelit ovat staattisia, eikä niillä ole merellistä luonnetta. Korttelisuunnitteluun olisi voinut sisällyttää vesiaiheita. Rakentaminen on liian korkeaa.

Ehdotusta vaivaa liiallinen selkeys. Tilasarjat ovat suoraviivaisia ja yllätyksettömiä.

Alue on ratkaistu erikokoisilla umpikortteleilla, korttelirakennetta vaivaa tietty monotonisuus ja elämyksettömyys.

Telakka-alue sijoittuu luontevasti. Satamatoimintoja on ollut pyrkimys jakaa osiin, mutta alueet näyttävät kuitenkin vielä liian suurilta. Kulkuetäisyydet jäävät pitkiksi.

07. STARFISH

Finnoon kaupunginosan eteläisen osan ominaispiirteitä ovat meri, saaristo ja satama. Nämä elementit tarjoavat harvinaislaatuisen mahdollisuuden rakentaa innovatiivinen ja merellinen asuinalue, jossa käytetään ensiluokkaisia ekologisia ratkaisuja.

Ehdotuksessa uuden asuntoalueen olennaisin osa on nykyisen sataman tilalle rakennettu keinotekoinen saari. Tämä ratkaisu mahdollistaa kohteen tehokkaan rakentamisen ja tarjoaa samalla monia toiminnallisia ja ekologisia etuja. Autojen käyttöön ei ole tarvetta, koska etäisyydet saarella ovat hyvin pieniä. Ilmaraitiotie tarjoaa nopean ja mukavan yhteyden Finnoon keskustaan ja uudelle metroasemalle.

Sisääntulokorttelit mantereella tuntuvat tilallisesti hajoavan eivätkä luo selkeitä omaleimaisia kaupunkitiloja. Keskukseksi ajateltu aukio aukeaa merelle mutta sijoittuu hiukan ujosti pääkadun kylkeen ja irti rantaraitista. Se ei saavuta näkyvää asemaa ja menettää siksi alueelle välttämättömän vetovoimapotentiaalin. Venehuoltoliikkeet ja satamatoiminnot sijaitsevat sinänsä toimivasti rannan ja voimalan välissä, mutta eivät integroidu osaksi satamakaupungin kokonaisuutta.

Saaren tähtimäinen ratkaisu avaa näkymät merelle ja sisäpihalle kaikista asunnoista. Raitiovaunun pääteasema sijaitsee sakaroiden ytimessä joka tekee kävelymatkoista hyvin toimivia ja liikkumiseen kannustavia. Saaren rantakatua kuljettaessa avautuu alati uusia lahdelmia ja katu- ja maisemanäkymiä. Julkisivut suojaavat tehokkaasti rakennusrunkojen väliin jäävät, nauhamaisesti soljuvat, suojaisat ja aurinkoiset sisäpihat. Tähden keskiön kaupunkitila on jäsentymätön eikä avaudu miltään suunnaltaan merelle. Uimaranta on esitetty tuulisimpaan paikkaan lounaisniemeen eikä esimerkiksi suojaisimpiin lahtiin. Asuinalue saarella ja julkisten aktiviteettien sekä palveluiden puuttuessa alue privatisoituu yksin saarelaisten reviiriksi.

Saaren täytöt esitetyllä tavalla totutettuna ovat mittavia ja edellyttävät laajojen puistoalueiden rakentamista täyttöjen päälle. Rakennettavaa rantaviivaa syntyy runsaasti.

Satamatoimintoja on sijoitettu alueen eri osiin siten, että niitä voivat luontevasti käyttää muutkin kuin alueen asukkaat. Tavarankuljetusajo laitureille tuo liikennettä saarelle ja lyhytaikainenkin pysäköinti saattaa sesongin aikana hankaloitua.

Sekä esitetty raitiovaunulinja että henkilöautoreitistöt toimivat erinomaisesti eivätkä häiritse kevyttä liikennettä. Pysäköintipaikat on saatu sijoitettua asuinkortteleihin maantason alapuolelle.

Liikenneratkaisu on tehokas ja suosii kevyttä ja joukkoliikennettä. Täyttöalueet ovat suhteellisen mittavia saavutettavaan hyötyyn nähden.

08. VASTA

Nimi Vasta kuvaa konseptiamme: Kaupunkirakenne koostuu joukosta kortteliriviä, jotka liittyvät toisiinsa pohjoispäässä ja avautuvat merta kohden luoden keskelle Venetsian Canal Granden kaltaisen kanavan. Haarat sulautuvat saariksi, jotka muodostavat orgaaniset askelmat nykyiseen luonnolliseen saaristoon.

Haarautuviin riveihin perustuva suunnitteluperiaate tarjoaa tilaa erilaisiin käyttötarkoituksiin ja erilaisille typologioille. Niihin voidaan sijoittaa erilaisia rakennustypologioita asumista, palveluja, työpaikkoja ja infrastruktuuria varten. Asuinrakennukset ja useimmat palvelut on sijoitettu uudelleen rakennetun rannan varrelle, jotta maksimoidaan meren rannalla asumisen viehätys. Laajamittaiset infrastruktuuripalvelut, kuten veneiden säilytys, sataman varikko ja osa pysäköinnistä, on sijoitettu voimalaitosalueen ympäristöön, missä rakennusten mittasuhteet jo ylittävät ympäristön muodot.

Suunnitelman kaupunkirakenteellinen ote on orgaaninen ja merellinen. Saaret ja niiden väleihin muodostuvat kanava-aiheet antavat alueelle voimakkaan omaleimaisen luonteen, joka on urbaanin merellinen.

Tilasarjat ovat mielenkiintoisia ja rikkaita. Ranta-alue liittyy kanava-aihein ansiokkaasti uuteen metrokeskukseen. Rantaan syntyy merellisiä kulkureittejä ja polveilevaa kaupunkitilaa. Ehdotuksen mittakaava on ihmisläheinen.

Asuinkorttelien luonne on melko tavanomainen. Massoittelu olisi voinut olla monipuolisempaa ja rakentamiseen olisi voinut lomittaa lisää vesiaiheita.

Alueella ei ole yhtä selkeätä keskusta, vaan se jakautuu moneen eriluonteiseen pienempään keskukseen. Yhdellä saarella on purjehdusklubi, toisella uimaranta ja kolmannella ravintola. Jokaisella saarella on oma luonteensa, mutta vaarana on toimintojen pirstaloituminen. Telakka-alue sijoittuu luontevasti voimalan suoja-etäisyydelle, jonne asuntoja ei saa sijoittaa. Venepaikat lomittuvat luontevasti asumisen kanssa. Venepaikkojen määrä vaikuttaa kuitenkin liian vähäiseltä.

Ehdotuksen luonne on yksityinen ja sitä voi olla muualta tulevien espoolaisten vaikea lähestyä. Liikenteellisesti alue toimii ja alueen pääsee ajamaan sujuvasti ympäri. Täyttöjen määrä on suuri ja suunnittelu on lähitarkastelussa tuhlailevaa. Hiekkarantojen suunnittelu täyttömaalle ei ole realistista.

09. DRIFTWOOD

Ehdotus koostuu eteläisestä metrokeskuksesta (tarkastelualueella), rantaviivalla olevasta kaupungista, niiden välisestä vihreästä siirtymävyöhykkeestä sekä etelässä olevasta satamasta. Voimalaitos erottuu avoimesta maisemasta merelle näkyvänä maamerkkinä.

Vedenrajassa olevassa kaupungissa on kaksi kerrosta, ulompi “kehä” ja sisempi “ydin”. Molemmilla alueilla yhdistyvät erilaiset toiminnot asumisesta ja kaupallisista tiloista toimistoihin ja julkisiin palveluihin. Ne tarjoavat myös joukon aukioita, puistoja ja muita ulkoilualueita. Kaupunkisuunnittelussa on otettu huomioon mikroilmasto-olot sekä merinäköalat.

Ydinsaari ja sitä koillisessa kiertävät amfimaiset korttelit muodostavat vahvan, hyvin jäsentyvän kokonaisuuden. Keskustan vapa korttelien sijoittelu luo erilaisia näkymiä ja kaupunkitiloja ja tuo muistumia hansakaupungeista. Kaartuvat katutilat ovat aina mielenkiintoisia ja luovat vahvaa intensiteettiä.

Liittymä pohjoisen niin ikään kaartuvan julkisivulinjaan hoituu varmaotteisesti vapaa-ajan toimintoja tarjoavalla rakennetulla puistovyöhykkeellä. Tulo Finnoonsataman alueelle koulun katveessa olisi voinut olla hiukan komeampikin. Yhteyttä kohti metroasemaa oli kiitettävästi pohdittu. Pääliikenneväylä on hallitseva.

Kevyempi liikkuminen ja häiriöttömät joukkoliikennevälineet (sähköbussit yms.) voisivat muodostaa miellyttävämmän kokonaisuuden kaupunkirakenteen sisälle voimalan ja sataman huoltoliikenteen jäädessä kortteleiden ulkokehälle.

Satama sijoittuu yhden huoltoalueen ympärille keskeisesti. Se estää näkymät keskustasta parhaisiin ilmansuuntiin, tuo liikennepaineen keskustorille ja tekee satamasta teollisen oloisen. Etäisyydet kasvavat. Ehdotuksen perspektiivikuvien henki on kuitenkin lupaavaa ja kaupunkitilojen käsittely hienovaraista.

10. FOLKARK

Alueen ytimenä on rengasmainen sisäsatama. Sen leikkaavat yleinen akseli ja sekundääriset kanavat, jotka tarjoavat pituus- ja poikkisuuntaiset näkymät ja yhteydet alueen läpi aina metroasemalta merelle asti. Yleisten tilojen konseptille on luonteenmaista autottomuus ja korkealuokkaiset suunnitteluratkaisut. Kaupunkirakenteella on vahvasti merellinen luonne. Suunnitelma voidaan toteuttaa vaiheittain. Linnunsuojelualue ja nykyiset saaret säilytetään luonnollisina elementteinä.

Kaikkien kaupunkitoimintojen integroiminen sataman kanssa luo vilkasta elämää alueelle. Julkiset tilat ovat vierailijoiden, asukkaiden ja paikallisten palvelujen työntekijöiden sekä muiden työpaikkojen ja monenlaisten merellisten toimintojen käytössä, mutta niitä käytetään myös vapaa-aikaan, liikuntaan ja ammattimaiseen veneliikenteeseen.

Ehdotus on voimakas keskeissommitelma, jonka ytimenä on suojaisa satamalahti. Ote on merellinen, mutta sitä häiritsee sisäänpäin kääntynyt luonne ja monumentaalisuus. Uuden alueen luonne on muusta kaupunkirakenteesta eristäytynyt ja jää irrallisen oloiseksi.

Suurin osa kortteleista jää tavanomaisiksi umpikortteleiksi. Kaupunkirakenteen ulkokehällä ja poikittaisten kanavien varsilla on kehitelty miellyttävän mittakaavaista kaupunkipientalomaista asumista. Venepaikat voisivat lomittua enemmän asumisen kanssa.

Alueen tori jää hieman vaatimattomaksi, eikä se avaudu riittävästi satamalahdelle. Telakka-alueet on keskitetty luontevasti alueen koillisosaan voimalan suoja-alueelle. Satama-alueet ovat suuria, kolkkoja ja etäisyydet laitureilla ovat liian pitkiä. Satama-alueiden suunnitteluun olisi voinut eläytyä paremmin.

Alueelle on suunniteltu merellisiä aktiviteetteja kuten kylpylä, mutta ne sijoittuvat kuitenkin hieman irrallisen oloisesti kaupunkirakenteeseen. Kylpylän sijainti olisi ollut parempi lähempänä vettä.

Suunnitelmassa maankäyttö on tuhlailevaa ja täyttöjen määrä on suuri.

11. FRUTTI DI MARE

Frutti di Maren kaupunkirakenteen juuret ovat rannikkomaisemassa ja alueen topografisissa piirteissä. Maata vallataan mereltä matalimmista paikoista, kun taas nykyinen satama säilytetään lähes ennallaan. Finnoonsatama kootaan helposti tunnistettavaksi kokonaisuudeksi U:n muotoiseksi kaupunkirakenteeksi.

Suurin osa kaupallisista ja muista palveluista on koottu meribulevardin eli satamaa ympäröivän kävelykulkukadun varrelle. Satama on tärkein julkinen alue, jossa asuminen ja veneily yhdistyvät voimakkaasti. Kilpailualueelta on yhteys metroasemalle kävely- ja pyöräilyteitä myöten sekä citybussilla. Ympäröiville asuntoalueille johtaa kävely- ja pyöräteitä.

Nauhamainen kaupunkirakenne, joka kytkeytyy luontevasti pohjoiseen metroaseman kortteliin, tukeutuu tehokkaasti pääkatuun ja bussilinjaan. Hienorakeinen ja hauskasti vaihtelevat rakennusmassat avaavat hyvin näkymiä merelle. Täyttösaarten kortteleiden eteen on sijoitettu komea promenadiaihe joka kehystää suursatamaa avautuen kohti länttä. Uudet täyttösaaret, Pirisaari ja Ryssjeholmen muodostavat eheän kokonaisuuden. Ratkaisu edellyttää kuitenkin laajoja täyttöjä ja pitkiä yhteyksiä, mikä ei tue vähäautoisen alueen ideaa. Uimaranta jää irralliseksi ja piilottuu kauas kortteleiden taa rantaraitilta lähestyttäessä. Saarten identiteetti on vahva mutta myös aluetta privatisoiva.

Sataman ottaminen keskeiseksi aiheeksi on komea lähtökohta joka kuitenkin tekee veneilystä teollisen oloista ja etäistä asumiseen nähden. Alueen asukkaiden omat venepaikat ovat anonyymi osa venepaikkojen massaa.

Sataman huoltoalueelle on varattu osa alueen kehittämisen kannalta keskeisintä aluetta. Vaikka kauppatori kytkeekin sataman itäisen ja läntisen huoltoalueen toimivasti yhteen tuntuu niiden sijoittuminen kilpailualueen tähän kohtaan aivan liian keskeiseltä ja hallitsevalta.

12. SEAHORSE

Finnoonsatamaa koskeva Seahorse-ehdotus on elinvoimainen kaupunkitoiminnan keskus ja Espoon merellinen yhteys sisäsaaristoon ja kauemmaksikin Itämeren alueelle. Finnoonsatama on siksi tärkeä rajapinta sekä kansallisesti että kansainvälisesti. Kilpailualueelle ehdotettava asukasmäärä on noin 5 000, mikä vastaa noin 3 000:ta asukasta neliökilometriä kohden.

Seahorse on suunniteltu monipuoliseen käyttöön tiheästi rakennetuksi urbaaniksi kyläksi, missä pääpaino on sujuvalla ja helppokulkuisella jalankulkuympäristöllä, jota julkinen liikenne tehostaa. Kilpailualueelle on huolellisesti integroitu useita erilaisia ympäristöjä tarjoamaan monipuolinen ja kiinnostava kaupunkikuva, joka puolestaan rikastuttaa asukkaiden ja vierailijoiden elämyksiä. Erilaiset päivittäiset elämänrytmit on myös huolellisesti lomitettu tilaratkaisuihin tarjoamalla useita erilaisia vaihtoehtoja asumiseen ja työntekoon.

Ajatus kanavien rikkomasta merellisestä kaupunginosasta on luonteva lähtökohta. Suunnitelma jää kuitenkin raskaaksi ja rakentaminen merenrannalla on liian massiivista. Kaupunkirakenne jää hajanaiseksi ja korttelit toisistaan liian irrallisiksi. Täyttömaan suunnittelu on väljää ja tuhlailevaa.

Uusi alue liittyy kiinteästi metrokeskukseen. Suunnitelmassa on käytetty paljon aksiaalisia aiheita, mutta tuntuu ettei suunnille ole selkeää perustetta.

Kortteleiden massiivista luonnetta on rikottu porrastamalla rakennusmassoja ja rakentamalla terassoituja kattoja. Asuinkortteleiden suunnittelussa olisi voinut eläytyä paremmin alueen merelliseen luonteeseen rakentamalla esimerkiksi vesipihoja ja lomittamalla satamatoimintoja asumisen kanssa.

Satama-alueet ovat liian suuria ja etäisyydet laitureilla muodostuvat pitkiksi. Venepaikkoja olisi voinut sijoittaa alueelle pienempinä ryppäinä ja liittää ne kiinteämmin osaksi asuinkortteleita. Telakkatoiminnot on sijoitettu luontevasti alueen koillisosaan voimalan suojavyöhykkeelle. Voimalan länsipuolelle suojavyöhykkeelle on virheellisesti sijoitettu asumista. Katuverkko ei ole onnistunut, parempi ratkaisu olisi ollut alueen lenkkimäisesti kiertävä kokoojakatu.

Suunnittelu on paikoitellen tuhlailevaa ja täyttöjen määrä on suuri.

13. AISLE ISLE

”Aisle Isle” tarjoaa sinivihreän valtasuonen metroasemalta merelle. Valtasuoni avautuu paljastaen sarjan erilaisia rantamaisemia. Nämä maisemat vaihtelevat kuivasta maasta ja kosteikoista avoimeen mereen sekä vankoista kaupunkilaitureista vehreisiin puistoreunuksiin, jotka säilyttävät alueen luonnon monimuotoisuutta.

Lisäksi valtimon reunoilla on monipuolista toimintaa. Sen jakaa kolme solmukohtaa, Finnoon metroasema, kanaaliaukio ja saaristoaukio, joilla jokaisella on oma ainutlaatuinen luonteensa ja jotka siksi auttavat luomaan mieleenpainuvan kaupunkikokemuksen.

Vahva ehdotus ottaa selkeästi kantaa voimalaitokseen ja sen mittakaavaan. Kortteleiden liittyminen pohjoiseen on ratkaistu ja puistona jatkuva kanava-aihe on aluetta komeasti kokoava teema. Korttelit muodostuvat eri tyyppisistä rakennusmassoista mikä luo alueelle kiinnostavia kelluvia ja täyttömaalle rakennettuja omaleimaisia kortteleita. Kokonaisuus hahmottuu sekavana, alueen keskusta ei näyttäydy riittävän vetovoimaisena. Venepaikat sijaitsevat etäällä sekä alueen pääkaduista että asunnoista.

Sataman huoltoalue on irrallisena yksikkönä lähellä Pirisaarta mikä korostaa alueen teollista luonnetta ja aikaansaa läpiajoliikennettä.

Kanavan ja keskuspuiston teema on kiinnostava ja realistinen.

14. HALCYON DAYS IN SAILORS STRONGHOLD

- tässä kaupungissa on aina myrskyttömiä päiviä - se on joka puolelta luonnon ympäröimä - se on rakennettu valtavan laguunin ympärille - siellä on turvallinen ja joka säällä viihtyisä satama - siellä on pääkaupunkiseudun hienoin ja pisin uimaranta - se on Suomen suurin ja loistavin venesatama - siellä on laguunin ympärillä kuuluisa kävelykatu, jossa on baareja, pursiseuran juhlahuoneistoja jne. - sillä on Suomen ainoat ”perinteiset” kaupunkimuurit - asunnoista on näköala avomerelle tai laguunille - se yhdistää kaupunki- ja kesämökkielämän edut - siellä on kuuluisa veneiden armada - siellä on omat telakat korjaamoineen - se on elämäntapaympäristö - sillä on kaupungin muurien sisäpuolella tuulelta suojassa oleva mikroilmasto - se on turvallinen ja hiljainen jalankulkijoiden kaupunki - se sijaitsee kävelyetäisyydellä metroasemasta - sieltä on vesibussiyhteydet Espoon saaristoon, Tapiolaan ja Helsingin kauppatorille - siellä on paljon työpaikkoja - siellä on hyvät mahdollisuudet lintujen bongaamiseen ja kalastamiseen - sillä on ekologinen suhde luontoon - se kehittää oman lämpövoimansa maa- ja vesilämpölaitoksilla - siellä on 4 780 asukasta ja 1 380 työpaikkaa - se on merenkulkijoiden ja muiden merta rakastavien linnake

Ehdotus on idealistinen ja siinä on runollinen ote. Ajatus kaupunginmuurin sisälleen kokoavasta yhteisöstä ja satama-alueesta on voimakkaan näkemyksellinen.

Bastionimainen kaupunginmuuri kokoaa sisälleen suojaisan satamalahden, jossa on tarjota venepaikkoja myös muille kuin alueen asukkaille. Ehdotus on luonteeltaan sisäänpäin kääntynyt ja muodostaa sisäpuolelle oman suljetun yhteisön. Alue voi kuitenkin olla muille espoolaisille vaikeasti lähestyttävä.

Alueelle ei muodostu selkeää keskusta. Julkiset toiminnot sijaitsevat hajanaisesti ripotellen bastionin ulkomuurissa ja rakennusten kivijaloissa. Toisaalta kaupunginmuuri ja sen aktivoiminen kaupallisilla palveluilla on hauska idea.

Rakentamisessa on orgaanista otetta, mittakaava on miellyttävää ja ehdotus pyrkii sopeutumaan ympäröivään maisemaan. Bastionin kulmat työntyvät kuitenkin voimakkaasti ulos rantaviivasta ja suorakaide muoto tuntuu hieman väkinäiseltä.

Arkkitehtuuri on omaleimaista ja ihmisen mittakaavaista. Asumisen ideat ovat alueella monipuolisia.

Idea autottomasta alueesta on hyvä, mutta ei yhtenevä Espoon linjauksen kanssa.

Täyttömaan suunnittelu on tuhlailevaa ja tehotonta. Hiekkarantojen rakentaminen täyttömaalle on epärealistista.

Suunnitelma on ajatuksia herättävä. Grafiikka on kaunista ja tekijällä on poikkeuksellista taiteellista otetta.

15. LIGHTS

Uudesta Finnoonsataman alueesta tulee Espoon merikaupungin käyntikortti. Suunnitelma jatkaa akselia Finnoon uudesta keskustasta merta kohti. Alue rakentuu maalta lähtien merta kohden muotoaan muuttaen – kanaalien kaupungista saarten kaupungiksi. Suunnitelman runko koostuu suuresta keskuskanaalista, joka alkaa metrokeskuksesta ja jatkuu mereen asti energisenä rantabulevardina ja päättyy monikäyttöiseen julkiseen uima-altaaseen. Bulevardi kääntyy takaisin rantaa kohden ja muodostaa näin ympäröidyn, kodikkaan ja suojaisan lahden.

Korkeat kerrostalot ja voimalaitoksen savupiiput muodostavat maiseman huippukohdat. Ehdotuksen pääteemana on "LIGHT" kaikissa merkityksissään (valo, kevyt). Kaupunkirakenne on kevyt ja tukee kevyen liikenteen ratkaisuja. Reunoilla olevat useat majakkaa muistuttavat korkeat rakennukset ja lahden avaruus tukevat valon tunnetta.

Suunnitelma, joka esittää määrätietoisen ratkaisun metrokeskuksen ja merikeskuksen yhteen sovittamisesta. Ehdotus avaa metrokeskukselle merellisen näkymän, joka on vahva, kannatettava lähtökohta sen identiteettiä ja kaupunkirakennetta suunniteltaessa. Kokoavana elementtinä on pohjoiseen työntyvä, aksiaalisesti sijoitettu komea kanava. Rantaa lähestyttäessä kanava jakautuu useaksi uomaksi heikentäen sen olemusta. Keskustori sijaitsee toiminnallisesti erinomaisella paikalla ollen hyvin tavoitettavissa. Pysäköinti on sijoitettu massiivisiin monikerroksisiin laitoksiin jotka tekevät muuten toimivasta keskustasommitelmasta kolhon. Veneiden huoltoalueet jakautuvat idän ja lännen puolelle keskusta. Voimalaitosta reunustavaa aluetta olisi voinut kehittää siten että se palvelisi yksin koko aluetta.

Kahden pääkadun ratkaisu jota täyttösaarille rakennetut korttelit ympäröivät on toimiva ja mielenkiintoinen. Pirisaari ja Ryssjeholmen liittyvät luontevasti kokonaisuuteen. Monumentaalia satama-allasta kiertää länteen avautuva rantabulevardi. Merielämä on aitoa. Ulkopuolisten ja alueella asuvien veneet sijoittuvat kaupunkirakenteeseen toimivasti. Uimala sijoittuu onnistuneesti alueelle oma luonnetta tuovana vetovoimatekijänä joka sijaitsee näkyvästi ja vetovoima luoden sataman eteläpuolella. Näkymät sekä sataman että merelle ovat mitä parhaat. Täyttösaarille rakennetut puistoto ovat hauska mutta hiukan keinotekoinen ajatus.

Perusteltu ja huolella tutkittu ehdotus jonka omaleimaista henkevyyttä – mikä on Finnoon tunnelma? – jää kaipaamaan. Ehdotus luo se selkeän mutta nähdyn mallin merikaupungin luontevasta kokonaisratkaisusta kilpailualueelle. Täyttöalueiden laajuus ja kortteli rakenteen tavanomaisuus heikentävät muuten toteutuskelpoista ehdotusta.

16. LAUGHING WITH THE SEAGULLS

view from the shoreline route showing the floating housing and the view to the sea

Ehdotus Laughing with the Seagulls pyrkii luomaan elävän, omavaraisen ja kestävän uuden osan tulevaisuuden Espoota. Finnoonsataman alue sijaitsee Espoon kahden suuren valtasuonen risteyksessä, ja nykyisen alueen teollisen luonteen takia on suuri tarve parantaa kaunista rantaviivaa noudattelevia virkistysreittejä. Finnoon metroasemaa koskevat suunnitelmat mahdollistavat kunnianhimoisen tavoitteen käyttää uusia asuntorakentamisen konsepteja sekä luoda alueelle tilaa liiketoiminnalle ja toimistoille.

Suunnitteluperiaatteet: 1. Merellisen ympäristön hyödyntäminen, saaristonäkymien korostaminen ja satamatoimintojen lomittaminen jokapäiväiseen elinympäristöön 2. Tehokkaiden liikenneyhteyksien luominen alueelle ja sen sisälle 3. Erilaisten vilkkaiden ja erilaisia tunnelmia välittävien yleisten alueiden luonti 4. Sellaisen kaupunkirakenteen luonti, joka mahdollistaa erilaiset ekologiset elintavat ja niiden kokeilemisen.

Ehdotus liittyy metrokeskukseen ja jatkaa kaupunkimaista kortterelirakennetta ranta-alueelle saakka. Korttelit ovat luonteeltaan tavanomaisia umpikortteleita ja ne olisivat voineet liittyä ranta-alueella paremmin mereen. Saaren kaupunkirakenne on kiinnostavampi ja merellisempi.

Korttelimuodostus saarella on monipuolista ja siinä on merellinen ote. Saaren ja niemenkärjen länsipuolelle on suunniteltu mittakaavaltaan pienempää rakentamista, joka liittyy luontevasti lahden toisella puolella olevaan pientaloalueeseen.

Suunnitelmassa on tutkittu kiitettävästi erilaisia korttelei ta ja eläydytty ansiokkaasti monipuoliseen merelliseen asumiseen. Kelluvat rakenteet ja kalastajakorttelit vesipihoineen ovat houkuttelevia.

Telakka-alue jää erilleen liian suureksi avoimeksi kentäksi ja se on luonteeltaan kolkko. Merikeskuksen toiminnot sijoittuvat kenttämäiselle alueelle irrallisen oloisesti. Venesatamassa etäisyydet laitureilla jäävät pitkiksi. Sataman mittakaavaa olisi voinut rikkoa ja liittää se paremmin osaksi kaupunkirakennetta.

Alueen katuverkko ei toimi niin jouhevasti kuin parhaimmissa ehdotuksissa, joissa katuverkko on ratkaistu lenkkimäisenä eikä sahaavaa edestakaista liikennettä synny.

17. FIKKA

Uusi Finnoonsatama sijaitsee Nuottalahden ja Kaitalahden alueella. Merimaisema on intiimi ja hyvin tuulilta suojassa. Uusi alue on niemi, joka on yhteydessä Pirisaaren ja Ryssjeholmenin saariin. Alueella on erilaisia asumisen teemoja.

Länsirannalla on neljä veneilyn ystäville tarkoitettua pienempää niemeä. Matalampi rivitalojen rivi ympäröi korkeampia majakkamaisia tornitaloja. Rantaviivassa on puinen kävelytaso jalankulkijoille ja veneiden kiinnitystä varten. Monikäyttöiset pysäköintitilat yhdistävät rannan pääkatuun.

Kompakti ratkaisu, joka liittyy selkeällä pääkatua ympäröivällä kortteli rakenteella metrokeskukseen. Hyvä ja helppo liikkuminen on ehdotuksessa korostetusti ja onnistuneesti esillä. Pääkadun monumentaalinen asema heikkenee sen kohdatessa hiukan yllättävästi alueen keskelle sijoitetun pysäköintivyöhykkeen. Katu jatkuu komeana kaariaiheena kohti kalatoria. Katettu talvitori ja kalatori ovat etäällä toisistaan eivätkä näin sijoitettuina tue alueen vetovoimaissuutta. Edustan luonnonsaaret on otettu osaksi suursatamaa. Vaikka viheralue ja veneily näin yhdistetään, syntyy alueesta teollisen oloinen kokonaisuus. Etäisyyden kasvavat ja liikenteen toimivuus on heikkoa.

Sinänsä kiinnostavat korttelien sisäiset ja väliin jäävät tilat ovat mielenkiintoisia mutta jäävät irrallisiksi käyttötarkoitustaan etsiviksi välitiloiksi.

Rantaraitin asema on hämärtynyt eivätkä alueen palvelujen sijoittelu viekoittele ohikulkijoita alueelle.

Ehdotuksen lähtökohdat ovat kuitenkin lupauksia herättäviä.

18. CANAL GRANDE (2)

Maisema ja arkkitehtoninen identiteetti – kanavakaupunki kohtaa luonnon. Kilpailualue sijaitsee sisäsaaristossa, laguunimaisessa lahdessa saarten suojassa. Suunnitelma on kompakti ja urbaani kanavakaupunki, jota ympäröivät kanavat ja meri. Tiiviisti rakennettu saari muodostaa jyrkän kontrastin Pirisaaren ja Ryssjeholmenin saarille, jotka ovat lähes luonnontilassa. Maisemallisesti suunnitelma liittyy Hyljelahden ja Nuottaniemen asuinalueisiin.

Kerrostalojen muodostama veistoksellinen muuri erottaa saaren visuaalisesti voimalaitoksesta. Rakennusten muodostama kumpuileva seinämä kanavakaupungin takaosassa on selvästi merelle näkyvä maamerkki. Yhdessä metroaseman ympärillä olevien kerrostalojen kanssa seinämä muodostaa voimakkaan ja tunnistettavan maisemaelementin. Suunniteltu alue erottuu ympäristöstä urbaanina ja yksilöllisenä merilähiönä.

Kaupunkikuvallisesti kiinnostava, varmaotteinen ja raikkaan oloinen ehdotus. Vahva kokonaisidea viittaa keskiaikaisen kaupungin mittakaavaan. Alueella on oma identiteetti, jonne ihmiset haluavat muuttaa juuri sen omaleimaisuuden takia (vrt. Suomenlinna) Kirkas ajatus jaksaa kantaa läpi koko suunnitelman.

Suunnitelman ote on veistoksellisen orgaanista. Ranta-alueiden luonne on urbaani ja merellinen. Kaupunkirakenteessa on monipuolisia tilasarjoja, kanaaleja, kulkureittejä, siltoja, aukioita ja pihoja eri mittakaavoissa. Ehdotuksen mittakaava on ihmisläheinen. Saarella sijaitsevan toriaukion sijoitus arveluttaa, jatkokehittelyssä voisi pohtia sen siirtoa lounaiskäkeen. Rannat on voimakkaasti pengerretty ja liittyminen veteen tulee suunnitella tarkemmin. Pirisaari on otettu luontevasti osaksi kokonaissuunnitelmaa.

Kilpailuohjelmassa Finnoolle haettiin kaikille espoolaisille avointa uutta merellistä keskusta, jonka luonne on avoin, kutsuva ja jota on helppo lähestyä. Suunnitelmaa kyseenalaistettiin hieman sen suljetun luonteen takia.

Asuinkorttelit ovat luonteeltaan merellisiä ja niissä on riittävästi variaatiota. Arkkitehtuuri on raikasta, modernia ja demokraattista. Kaupunkirakenne on luonteeltaan tiivistä ja matalaa, alueelle sopii hyvin esimerkiksi `townhouse´-tyyppinen rakentaminen. Rakentaminen täyttömaalle on tehokasta.

Merikeskus ja telakka-alueet sijoittuvat luontevasti energiavoimalan suojavyöhykkeelle, jonne asumista ei saa sijoittaa. Venepaikat on sijoitettu kaupunkirakennetta elävöittävästi muun rakentamisen lomaan pienempinä osa-alueina.
Liittyminen pohjoisen metrokeskukseen on esitetty liian viitteellisesti. Bastionin kulmakohdassa voisi sijaita torimainen aukio. Metrokeskuksen ympäristössä esitetään perustellusti korkeampaa rakentamista ja ranta-alueelle vastapoolina matalaa. Saarimaisen kaupunginosan taustalla olevat bastionimaiset taustarakennukset ovat liian korkeita. Niitä tulee madaltaa alueen jatkosuunnittelussa. Merellinen silhuetti alueella tulee pysyä matalana eikä horisontista saa erottua korkeita maisemallisia elementtejä. Erityisesti liittymisessä uuteen metrokeskukseen kaivataan jatkokehittelyä.

Liikenneverkosto on kilpailun parhaimmistoa. Alueella on lenkkimäinen katuverkosto, joka kiertää koko alueen ympäri. Alueella ei synny sahaavaa edestakaista ajoneuvoliikennettä. Asuinkortteleiden autopaikat on ratkaistu luontevasti pihakansien alle.

Espoon rantoja yhdistävä kevyenliikenteen väylä ja viheryhteys uuden alueen kohdalla katkeavat. Niille tulee jatkosuunnittelussa löytää luontevat reitit.

Suunnitelmassa täyttömaan käyttö on tehokasta, rakentaminen on tiivistä eikä rakentaminen työnny liikaa ulos rantaviivasta.

19. CUSP

Finnoonsataman alue rakennetaan nykyisen sataman alueelle energialaitoksen välittömään läheisyyteen metroaseman jatkeeksi. Noin 2 800–3 000 asukkaan ja 400–500 työpaikan merikeskus on portti sekä merelle että Espoon kaupunkiin. Metrokeskus ja uusi alue meren äärellä yhdistetään tiheäksi asuinalueeksi ja vihreäksi vyöhykkeeksi.

Niitä yhdistävä tie saavuttaa huippunsa idyllisessä satamassa ja Hyljelahden torilla. Tori on maalta ja mereltä tulevien ihmisten kohtaamispaikka. Yhdessä tori ja allas muodostavat ympärivuotisen ympäristöä rikastuttavan tekijän (kesällä Espoon merenrantajuhlat ja muita tapahtumia talvisin).

Jämäkkää ruutukaavaa tehokkaasti toistava ehdotus joka liittää metrokeskuksen vahvasti osaksi Finnoonsatamaa. Pääkatuverkko on selkeä, etelään johtava pääkatu ja rantaraitti risteytyvät hyvini alueen keskukseen liittyen. Ranta-aukiolta etelään jatkuva promenadi on mittakaavaltaan onnistunut ja tavoiteltavia palveluja ajatellen realistinen ratkaisu. Keskus aukeaa onnistuneesti sekä merelle että länteen kohti ilta-aurinkoa. Satama-allas sijaitsee onnistuneesti uuden kaupunkirakenteen ja luonnonrannan välissä. Vahva pohjoiseen työntyvä marinapark on hieno kokoava aihe joka on useissa ehdotuksissa esiintyvää kanavaratkaisua realistisempi aihe. Se synnyttää elinvoimaisen, kiinnostavan ja näin vetovoimaisen kävelymiljöön rannan ja metroaseman välille.

Hiukan irrallinen mutta mielenkiintoinen zik-zak-lamellitalo perustelee muotoan avautumalla länteen kohti merellisiä maisemia.

Satama levittäytyy alueen edustalle synnyttäen pitkiä etäisyyksiä ja korostaen veneiden määrää. Alueen asukkaiden omat venepaikat hukkuvat suureen massaan. Sataman huoltoalue sijaitsee onnistuneesti voimalaitoksen vieressä etelään levittäytyen. Yhteys venevarastointiin, pääkatuun ja rantaan nähden on onnistunut. Näkymä zik-zak-talosta itään antaa huoltoalueelle, mutta se on osa alueen luonnetta.

Ehdotuksen vahvuuksia on onnistunut reittien yhdistäminen osaksi onnistunutta, vetovoimaista ja toteutuskelpoista keskustaa.

20. THE PEARL OF ESPOO

Asuinalue kääntää selkänsä Fortumin lämpövoimalaitokselle ja suuntaa katseensa etelään muodostaen johdonmukaisen kokonaisuuden. Asuntorakentamissuunnitelma sisältää kolme suurta korttelia ja kaksi merellistä rantapuistoa. Rakennuskohteet on suunniteltu asemoitavaksi parhaaseen suuntaan ja merinäköalat asunnoista on maksimoitu. Alue koostuu jatkuvasta rivistä yksittäisiä taloja sekä viisi- ja kahdeksankerroksisista lamellitaloista. Suurissa kortteleissa on välissä yksittäisiä taloja.

Talorivi kiemurtelee rantaa myöten ja katkeaa väylien kohdalla. Ylimmissä kerroksissa on väylien yli ulottuvat suojarakenteet, jotka muodostavat ikään kuin portin. Pysäköinti tapahtuu maan tasossa, ja suurin osa pysäköintipaikoista sijaitsee talorakenteen ympärillä sen pohjois-, itä- ja länsipuolilla. Muutamissa tapauksissa pysäköinti on integroitu itse rakenteeseen.

Kilpailuehdotuksessa Finnoon ranta-alueelle on suunniteltu kanaalilla mantereesta erotettu saari, jolla asuminen on ratkaistu melko perinteisesti. Ehdotus on luonteeltaan hieman iloton, ja siitä uupuu kokonaisidea. Suunnittelija olisi voinut eläytyä vahvemmin paikan merelliseen luonteeseen.

Uusi ranta-alue liittyy epävarmasti pohjoisen metrokeskukseen, liittymisen suunnittelu on jäänyt kesken.

Havainnekuvat antavat lupauksen merellisestä asumisesta kanavan varrella. Tilasarjojen suunnittelu on kuitenkin epävarmaa. Korttelit ovat umpinaisia ja suunnitelma on liian sisäänpäin kääntynyt. Asumisen ideat ovat tavanomaisia ja merellinen henki puuttuu.

Merikeskus on ratkaistu luontevaan paikkaan voimalan suoja-alueelle, jonne asumista ei ole sallittua toteuttaa. Telakka jää rakenteeltaan vaatimattomaksi ja liian avoimeksi kentäksi. Telakan ja satamatoiminnot olisi voinut ottaa voimakkaammin osaksi kokonaisideaa ja kaupunkirakennetta.

Suunnitelma vaikuttaa keskeneräiseltä ja liian varovaiselta.

21. HAVEN (1)

Finnoonsataman siluetti syntyy rakentamalla korkeita maamerkkinä toimivia rakennuksia metroaseman luo korostamaan Finnoon keskustaa, jolla on parhaat julkisen liikenteen yhteydet. Rakennuskorttelien korkeus ja tiheys vähenee asteittain merenrantaa kohti mentäessä. Meren äärellä olevat rakennukset ovat matalia, ja uusi alue on nivottu vahvasti pienimuotoiseen ympäristöön.

Pääkanava tuo meren aivan Finnoon keskustaan saakka ja tarjoaa kaikille asunnoille miellyttävän satamanäkymän. Rantaviivalla on avoimia tiloja, jotka muodostavat sarjan erikokoisia toreja. Suorakulmainen kaupunkirakenne varmistaa sen, että joka paikasta näkyy pitkälle merelle.

Ehdotus rakentuu yksinkertaisen komeasti metrokeskukseen kurottavan kanavan varaan. Se luo vahvan luonteen myös metrokeskukselle. Alueen jako ruutukortteleihin, jotka kuitenkin rakennetaan toisistaan poikkeavin massoitteluin, on hauska leikki. Ruutukaava toimii ja kuroo koko alueen luontevasti kokoon. Kortteleiden vaihteleva rakennustapa luo mielenkiintoista vaihtelua perusratkaisuun. Voimalaitos istuu luontevasti kaupunkirakenteen kyljessä sitä liikaa hallitsematta. Alue on liikenteellisesti hyvin toimiva.

Satama sijoittuu ”kaupunginlahdelle” suurmarinana, jonka lomaan on sijoitettu omaleimaisia rakennusryppäitä. Etäisyydet kasvavat erittäin pitkiksi ja laiturikorttelit tuntuvat irrallisilta.

Alueelle on luotu hyvin toimiva ja oikein mitoitettu keskusta johon on helppo tulla. Se sijoittuu onnistuneesti kanavan suulle ja torilta avautuvat näkymät ovat mielenkiintoisia. Tämä keskusta elää.

Rantaraitti oikaisee pohjoisessa voimalaitoksen ja satamaa palvelevien rakennuksien välitse mutta komistuu nopeasti bulevardiksi. Rantaraitin sivuhaara koukkaa itäistä rantaa myöten keskustorille ja edelleen rantapromenadia kohti länttä tarjoten vaihtuvia kaupunkinäkymiä ja merimaisemia. Sataman huoltoalueen meriliikenne ja kävely-yhteys risteävät rannassa mikä vaatii tarkempaa suunnittelua. Veneiden korkeavarastointi sijoittuu hyvin huoltoalueeseen nähden ja istuu ympäröivään korttelirakenteeseen mainiosti.

Ehdotus satsaa merkittävästi pohjoiseen kanavaan mutta hyödyntää sen myös maksimaalisesti. Täyttöjen määrä puolestaan on minimoitu. Kanava-aiheen näin pitkänä voi ajatella muodostuvan ympäristönä passiiviseksi ja monotoniseksi, sillä palveluja ja elämää ei nyt tunnu riittävän koko välille. Ehdotusta kuitenkin rasittaa pitkittyneet kulkuyhteydet ja ruutukaava kaikessa komeudessaan tekee kokonaisvaikutelmasta suurellisen, kylmän ja jäykän.

Kokonaisratkaisu on onnistunut ja alueen identiteetin ja toiminnallisuuden kannalta keskeiset elementit ovat kohdallaan.

22. 003900358

Finnoonsataman asuinrakentaminen tapahtuu pääosin maa-alueella. Osa taloista sijoitetaan pyöreälle saari-siltarakenteelle, joka yhdistää (kilpailu)alueen saariin ja mantereeseen. Satama kaupallisine toimintoineen sijoitetaan omille saarilleen. Veneiden talvisäilytys ja huolto hoidetaan maalla, kanavan varrella. Autojen pysäköinti ratkaistaan keskitetysti, mikä mahdollistaa mukavammat jalankulkureitit.

Kaikki rakennelmat toteutetaan matalaenergiaperiaatteita noudattaen. Päätavoitteena on luoda vaivaton ja viihtyisä asuinalue pienen venesataman yhteyteen.

Kaupunkirakenteellinen perusajatus on metrokeskuksen ja ranta-alueen yhdistävä kanava. Satamatoimintojen sijoittaminen kanavan varteen osaksi omaleimaista satamakaupunkia on mielenkiintoinen ajatus. Kanava-aiheesta olisi voinut saada kaupunkikuvallisesti enemmän irti.

Ehdotus jakaa kilpailualueen kolmeen eri luonteiseen osa-alueeseen: metroasemaan liittyvä alue, suurkortteli rannassa ja rengasmaiset kelluvat korttelit. Rantakortteli on luonteeltaan sisäänpäin kääntynyt ja jää kaipaamaan kontaktia mereen. Metroasemaan liittyvä alue on mielenkiintoinen sommitelma erilaisia kortteleita. Rengasmaiset korttelit veden päällä ovat rohkeita. Suunnitelma perustuu erilaisiin fragmentinomaisiin elementteihin, jotka jäävät toisistaan irrallisen oloisiksi.

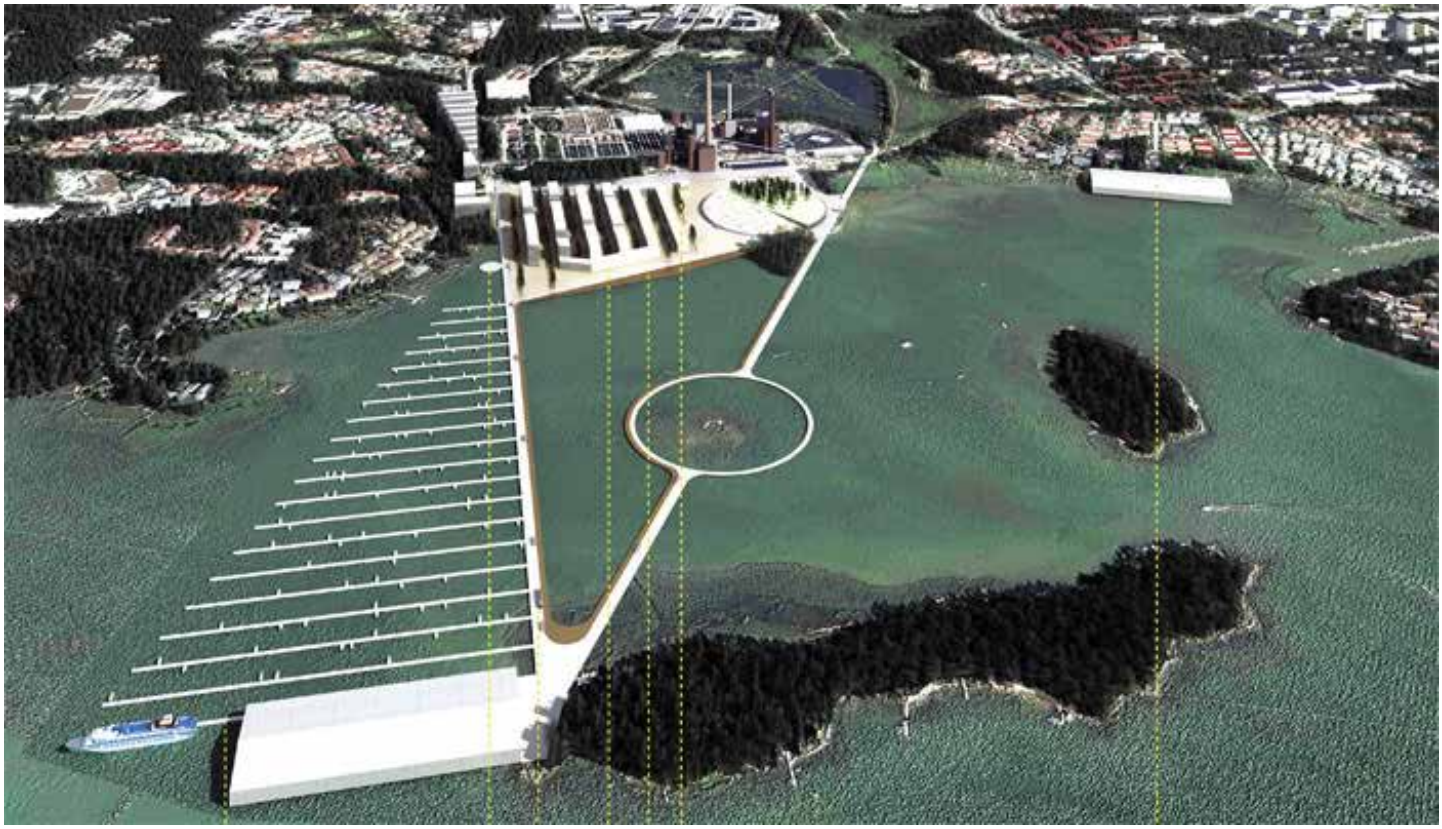
Kaupunkirakenne on selkeästi ja ehkä hieman liian suoraviivaisestikin jäsennelty.

Kelluva asuminen on varteenotettava ajatus ja se tulee varmasti toteutumaan alueella jossain muodossa ja mittakaavassa.

Rengasmaiset satama-aiheet tuntuvat kuitenkin liian monumentaalisilta. Alueet ovat laajoja ja etäisyydet laitureilla jäävät pitkiksi. Veneiden telakointi- ja varastointialueet ovat liian laajoja kenttämäisiä alueita. Venehotellit kanaalin länsipuolella luovat suuren kontrastin läheiseen pientalo-alueeseen.

Ehdotuksessa on tutkittu ansiokkaasti uusiutuvia energiamuotoja.

23. SGSK1111



Alueen sisällä on kaksi olennaista piilevää akselia. Ensimmäinen niistä on luonnon akseli, joka yhdistää altaan ja lintuluodon (sekä erottaa suojeltavat alueet), ja toinen on ihmisten akseli, joka yhdistää juna-aseman satamakaupunkiin ja Ryssjeholmenin saareen (liikenteen pääreitti). Kaupunkirakenteen määrittelemisessä näillä akseleilla on olennainen rooli kaupunkimaisuuden ja luonnon välisen harmonian luomisessa.

Maisema ja arkkitehtoninen identiteetti – sataman alueella on lukuisia ainutlaatuisia maisemia. Niitä ovat arkkitehtuurin ja "Suuren Ympyrän" yhdistelmänä syntynyt maisema sekä teollinen maisema uudistetuissa puhdistamo- ja voimalapuistoissa. Uusissa, erikorkuisissa rakennuksissa on otettu huomioon merinäköala ja asema aurinkoon nähden, ja rakennusten identiteetti tulee korkean teknologian avulla toteutetusta kestävän kehityksen mukaisesta suunnittelusta sekä energiaa säästävistä passiiviratkaisuista.

Isojen linjojen ja ratkaisujen ehdotus joka tuo mieleen jotkin toteutetut kaupunkiutopiat. Rankka asetelma suursatama, voimalaitos, lintukosteikko ja meri ovat vietelleet kilpailijan ylisuureen mittakaavaan. Meri nähdään suurelementtinä jota pyritään hyödyntämään myös suurellisesti.

Aiheet ovat mittakaavallisesti valtavia ja tekevät ehdotuksesta persoonattoman. Tavoite asumisen ja marinatoimintojen tasapainoisesta lomiuttamisesta ei toteudu. Ratkaisuilla ei ole sudetta sijaintiinsa ja se kääntää selkänsä Finnoossa tarjolla olleille mahdollisuuksille.

Ehdotuksen parasta antia on rohkeus, joka kuitenkin kanavoituu paikalle etäiseen lähestymistapaan.

24. ANNELI ARCHIPELAGO

Finnoonsatama muodostaa uuden alueen, jolla on selkeä ja voimakas muoto sekä harmoninen, mutta samalla vaihteleva siluetti. Ehdotus koostuu tiheään rakennetusta kaupunkikeskustasta mantereella ja virkistyskäyttöön tarkoitetuista merellisistä niemistä meren rannalla. Tiheään rakennetun keskustan jakavat kaksi luonnollista elementtiä, kanava ja puisto. Rantaviiva muodostaa lahdelmia, joten se on mutkitteleva, tyypillinen Suomen ja Espoon saariston rantaviiva. Jokaisella lahdelmalla on oma luonteensa villistä luonnosta aina kaupunkitoriin ja rantabulevardiin.

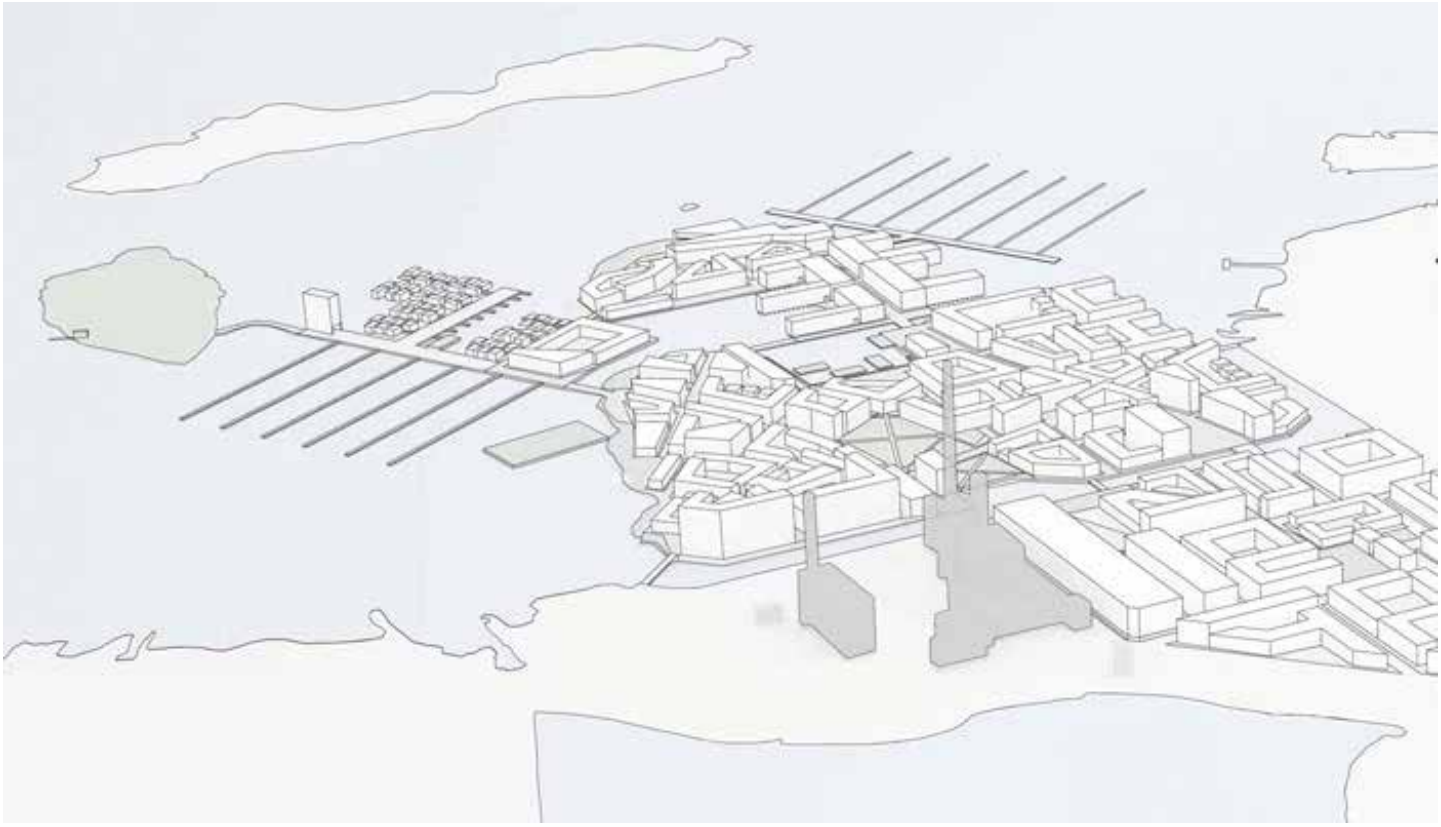
Rakenne perustuu ruutukaavaan, jossa on kooltaan ja typologialtaan vaihtelevia suorakulmaisia kortteleita. Ratkaisu on luonnollinen alueelle, jonka topologia vaihtelee hyvin vähän. Se heijastelee myös alueen aiempaa käyttöä veneiden talvisäilytyskenttänä ja liittää sen typologisesti Finnoon metroaseman ympäristöön ja Matinkylän alueeseen. Alueella käytetään merestä täytettyä maata mahdollisimman vähän.

Ruutukaavamainen kudelma joka synnyttää järjestäytyneesti ja sattumanvaraisemmin sjoitettujen kortteleiden pelin. Tuloksena on monenlaisia intiimejä kaupunkitiloja, julkiset katutilat johdattelevat luontevasti alueen joka kolkkaan, puolijulkisten ja asukkaiden omien pihojen liittyessä niihin luontevasti.

Ehdotuksen kantava ajatus on muodostaa alueelle selkeästi ympäristöstä erottuva ruutukaava, joka rikkoutuu kohdatessaan rantaviivan. Meanderimaisesti polveileva rakennettu rantaviiva on kiinnostava ajatus.

Puistoakseli liittää ranta-alueen osaksi Espoon viherverkostoa. Uusi alue liittyy pohjoisen metrokeskukseen liian viitteellisesti ja ranta-alue jää liian irrallisen oloiseksi. Korttelit ovat luonteeltaan umpinaisia kaupunkikortteleita ja jäävät tavanomaisiksi. Rantaviivan kohdatessaan palapeli hajoaa ja korttelit lomittuvat veteen muodostaen hienoja merellisiä korttelipihoja. Pirisaari on otettu mukaan osaksi palapeliä. Pienenä detaljina kelluvat puutarhapalstat ovat viehättävä ajatus. Ehdotuksessa on maltillinen ote maan täyttämiseen.

25. SEASQUARE



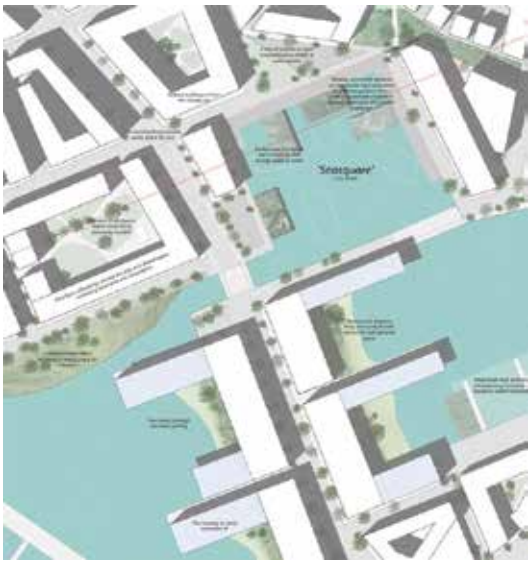
Seasquare on selkeästi urbaani strategia, jolla on voimakkaasti merellinen ja kestävä luonne. Finnoonsataman kilpailuehdotus Seasquare havainnollistaa ekologisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti kestävää kaupunkimuotoa tiheällä rakentamisellaan, jonka vastapainona ovat älykäs liikenteen suunnittelu, herkkyys ekosysteemille sekä luonnollisten piirteiden ja palvelujen yhdistäminen.

Seasquaren tasapainoinen kaupunkimaisuus, palvelujen läheisyys, monikäyttöisyys, infrastruktuurin helppous ja monimuotoisuus luovat miellyttävän, vaivattoman ja viihtyisän asuin- ja työskentelypaikan. Seasquaren merellistä luonnetta kuvastavat sen rannat, kanava ja meren rannalla oleva tori. Suunnitelman tiheys tekee siitä paitsi käytännöllisen ja viehättävän, myös kestävän kehityksen mukaisen. Päivittäisiin toimiin tarvitaan vähemmän autoja. Rakennukset kuluttavat vähemmän energiaa, koska niillä on yhteinen ulkokuori.

Aiheiden kirjo on runsas: erilaiset torit, aukiot ja satamaaltaat yhdistyvät tiukasti rajautuviin asunkortteleihin. Kaksi pääkatua palvelevat aluetta joukkoliikenteenkin kannalta hyvin. Satamien sijoittelu kaupungin edustalle tekee niiden huollosta hankalaa ja aiheuttaa turhaa läpiajoliikennettä alueelle. Moderni hansakaupunki on hauska idea mutta esitetyllä tavalla ratkaistuna se hajottaa palvelut pieniin, huonosti toisiaan tukeviin yksiköihin ja piilottaa ne korttelistoon. Runsaisiin kanava- ja vesiaiheisiin ei saada avattua näkymiä ja ne jäävät näin osin hyödyntämättä.

Voimalan edustalle kaivettu uusi kanava ei palvele siltojensa vuoksi hyvin veneiden korkeavarastointia ja korostaa voimalaitoksen asemaa. Kanava-aihe jää irralliseksi.

Ehdotuksessa on lukuisia hyviä ajatuksia jotka eivät kuitenkaan kiteydy eheäksi kokonaisuudeksi.



26. FINNOHOLMEN

Finnoholmen – uusi Finnoonsatama – tulee muodostumaan viisikulmaisesta niemestä ja rannan lähellä olevasta saaresta sekä monimuotoisesta kaupungista, jossa on tilaa jokaiselle. Finnoholmen on Espoon ainutlaatuinen kaupunginosa, jolla on vahva, omintakeinen identiteetti, ja alue erottuu tunnistettavana, viehättävänä ja harmonisena merellisenä osana Finnoon seutua.

Eloisa ja dynaaminen Finnoholmenin kaupunki sykkii elämää monipuolisena kaupunkialueena, jossa on monenlaista toimintaa sekä monia erilaisia taloja, liikkeitä, työpaikkoja, palveluja, ulkoilumahdollisuuksia sekä satamatiloja ja -laitteita. Kaupunkimaiset tilat, luonnollinen ympäristö ja vesi kutsuvat jokaista kokemaan, nauttimaan ja toimimaan. Alueelle tulee suuri joukko tiloja uusia toimintoja varten, ja se tarjoaa mahdollisuuksia uusille yrittäjille.

Ehdotus on luonteeltaan kylämäinen. Kaupunkirakenteellinen ote on irtonaista ja leikkisää, vaikka kokonaisuus jää sekavaksi. Rantaviivaa on rikottu ja merellisyyttä on kaupunki- ja kortelirakenteissa käytetty hyväksi ansiokkaasti. Ranta-alue liittyy metrokeskukseen, mutta jää sekavaksi ja kaupunkirakenne on keskeneräisen oloinen. Ranta-alueet jäävät yksityisen oloisiksi ja privatisoivat liikaa kaikille espoolaisille suunnattua ranta-aluetta.

Tilasarjat jäävät jäsentymättömiksi ja yleisiä torialueita on liikaa. Toimintoja olisi kannattanut keskittää.

Asumisen mittakaava on ihmisläheinen. Rantaa kohden rakentaminen kevenee, rantaviiva rikkoutuu ja veteen on suunniteltu kiinnostavia kelluvia kortteleita.

Venesatama on rikottu pienempiin alueisiin ja venepaikkoja on lomitettu ansiokkaasti asumisen kanssa.

Telakka-alue on sijoitettu luontevasti alueen koillisosaan merenrannalle. Pääkatuverkko on hajanainen ja sekava.

27. BOARDWALK

Uusi rantakaupunki rakennetaan uuden laguunimaisen venesataman ympärille. Alueen painopisteenä toimivan sataman ympärille rakennetaan erilaisia asuinkortteleita. Voimalaitos ympäröidään kaarevalla korttelirivillä, johon tulee ostoskeskus, liike- ja toimistotiloja, pysäköintihallitiloja, sataman huoltotiloja ja -laitteita sekä monikerroksinen veneiden talvisäilytysvarasto. Korkeaan maamerkkinä toimivaan rakennukseen tulee toimistotiloja, ravintola ja näköalakahvila.

Mereltä nähtynä alue muodostaa rakennuksista muodostuvan rosoisen, mutta johdonmukaisen ääriviivan, ja alue luo rakenteen, joka suojaa satamaa mereltä puhaltavilta tuulilta. Merinäköalat ovat elintärkeä osa kaupunkikuvaa. Koko alue avautuu pääkatujen risteyksessä.

Pohjoiseen johtava massiivinen bulevardi synnyttää ehdotukselle sen luonteen. Se luikertelee läpi tiukan ruutukaavakortteliston ja työntyy siekailematta mereen.

Nauhamainen kaupunkirakenne on johtanut liikenteellisesti hankalaan tilanteeseen. Vaikka asuntokorttelit sijoittuvat onnistuneesti maisemaan nähden, tuntuu niiden muoto perustelemattomalta.

Keskusta rakentuu ostoskeskuksesta ja uimarannasta jotka sijaitsevat luontevasti rantaraitin ja pääkadun risteyksessä. Avoin vetovoimainen kaupunkitila kuitenkin puuttuu ja keskusta jää ilman kaivattua vetovoimaa.

Nauhamaisesti koko aluetta kiertävä laituriratkaisu tekee pohjoiseen ja itään suuntautuvasta rantapromenadista yksitoikkoisen.

28. FIN-FIN SITUATION

Vahva urbaani ruutukaava ehdotuksessa Fin-Fin Situation luo selkeän rajan ihmisen tekemän ja luonnollisen ympäristön välille. Se jatkuu meren rantaan ja yli sen vähitellen hajautuvina laitureina ja kelluvina ympäristöinä. Asuinsaaret ja niitä yhdistävät eripituiset laiturit muodostavat suuren, suojaisan satama-alueen. Kaikki asunnot ovat yhteydessä satamaan. Suuri laituri on tärkein julkinen tila.

Kaupunkirakenne koostuu voimakkaista yksittäisistä osista, joilla jokaisella on oma identiteettinsä, arkkitehtoninen tyylinsä ja julkiset tilansa. Ehdotettu rakentaminen voidaan joustavasti toteuttaa jopa kahdeksassa vaiheessa. Suunnitelman yhdistetyt edut tekevät siitä todellisen win-win-tilanteen.

Kaupunkikuvallisesti vahva ehdotus, jonka kantava ajatus on Finnoon ranta-alueen ja metrokeskuksen yhdistävä vesiaihe. Kauniisti polveileva vehreä kanava avautuu merelle ja sillä on urbaani luonne. Ajatus vesiaiheesta on oivallinen ja sen ansiosta ehdotus on kilpailun parhaimmistoa. Voimakas yksi perusajatus riittää kokoamaan ja kantamaan läpi koko suunnitelman.

Vesiaihe kokoaa suunnitelman ja liittää erilaiset korttelirakenteet yhteen. Keskusaukio sijoittuu luontevasti kanaalin suuaukolle. Alue on luonteeltaan avoin ja uutta merellistä kaupunginosaa on muidenkin espoolaisten helppo lähestyä. Vesiaihe voisi toteutuessaan olla luonteeltaan kosteikkomainen.

Rakentaminen kevenee luontevasti metrokeskukselta merenrantaa kohden. Veden äärellä rakentaminen voisi osittain olla kelluvaa rakentamista. Tekijällä on kelluvista kortteleista mielenkiintoisia ajatuksia.

Korttelit alueella ovat keskenään hyvin eriluonteisia. Mittakaava on ihmisläheinen ja ehdotuksella on kylämäinen luonne. Ehdotusta vaivaa kuitenkin paikoitellen liiallinenkin kirjavuus. Vesiaihetta olisi voinut korostaa rakentamisella ja valituilla korttelityypeillä. Kanavan varteen voisi sopia paremmin veistoksellisempi ja kaupunkimaisempi ote.

Rakentaminen on rajattu selkeästi muusta ympäristöstä. Rakentamisen raja voisi olla pehmeämpi ja korttelit voisivat avautua puistoalueelle ja liittyä paremmin länsipuolella sijaitsevaan pientaloalueeseen.

Telakka-alue sijoittuu luontevasti alueen koilliskulmaan voimalan suoja-alueelle ja meren äärelle. Telakka-alueelle on massoiteltu rytmikkäästi venevajamaisia rakennuksia, jolloin telakka ei hahmotu vain suurena avoimena kenttämäisenä alueena vaan kylämäisenä kaupunkirakenteena. Satamatoiminnot on jaettu luontevasti pienempiin osa-alueisiin eri puolille kaupunkirakennetta. Venepaikat olisivat voineet lomittua enemmän asumisen kanssa. Kaivamista ja täyttöä on paljon ja ne ovat kustannustarkastelussa ristiriidassa keskenään.

29. GO WEST!

Finnoo kehittyy asumisen, merenkulun, palvelujen ja vapaa-ajanvieton merellisenä keskittymänä. Metron palvelemana satamakaupungista tulee tärkeä merellinen kiinnekohta Suur-Helsingin alueella. Siitä tulee myös tuhansien ihmisten koti. Tulevan satamakaupungin asuinympäristön tavoitteena on yhdistää luonnon arvokkaat varat uuteen kaupunkirakenteeseen ja -kulttuuriin. Vedestä tulee rikastuttava ja monipuolistava osa kaupunkinäkymää ja asuinympäristöä.

Asemakaava-alueen ympärillä on runsaasti suuria viheralueita ja yleistä rantaviivaa. Satamakaupungilla sen sijaan on kompakti kaupunkirakenne ja selkeät tilaratkaisut. Lähellä olevat Ryssjeholmen ja Pirisaari yhdistyvät satamakaupunkiin sen rakennetta rikastuttavina tekijöinä. Aina metrokeskukseen saakka jatkuva kanava muodostaa ehdotuksen huomionarvoisen vesielementin, joka liittää keskuksen osaksi merellistä aluetta.

Ehdotus luo alueesta omaleimaisen pienimittakaavaisten asunkerrostalonappuloiden kokonaisuuden.

Rakennukset rajaavat pitsimäisesti mutta vahvasti julkiset katutilat ja yksityiset korttelipihat. Näkymiä aukeaa niin merelle kuin katu- ja korttelipihoillekin. Alueen palvelupisteet sijoittuvat pitkän nauhamaisen rakenteen eri kohtiin muodostamatta selvää vahvana hahmottuvaa keskusta.

Joukkoliikenteen näkökulmasta alueen keskeiset osat sijoittuvat hyvin liikenneverkkoon nähden, mutta satama ja siihen kytkeytyvä eteläisin asuntosaari jäävät yhden ajoyhteyden varaan. Etäisyydet rantaan kasvavat pitkiksi.

Satama sijoittuu turhan massiivisena eteläisimmän täyttösaaren, Ryssjeholmenin ja Pirisaaren väliseen laguuniin. Sen huoltoaluetta tarpeellisessa laajuudessa ei ole esitetty ja veneiden korkeavarastointi sijaitsee irrallisena yksikkönä etäällä rannasta.

Ehdotuksen kortteliratkaisu on hauska ja lupauksia herättävä, mutta alue on kovin laaja käsiteltäväksi yksin tällä teemalla.

30. DROP

Finnoonsatamaa koskeva ehdotus DROP sisältää yhteyksien luomista ja kohtaamisiin kannustamista ruohonjuuritason toiminnan muodossa. Siinä luodaan erilaisia merellisiä ja merenrannan ympäristöjä sekä eläviä yhteisöllisiä paikkoja, joissa asuminen, työnteko ja vapaa-aika yhdistyvät.

Finnoonsataman sydämenä on sataman lahdelle avautuva Marina Plaza ja sen varrella oleva monikäyttöinen Hub-rakennus. Kaupunkisuunnitteluun sisältyvät kaksi pitkää niemekettä luovat elävän satamalahden, joka kuhisee toimintaa samalla, kun pieni mutta tärkeä lintuluoto lahden keskellä jätetään rauhaan. Suunnitelma sisältää kaksi kanavaa ja sormimaista niemekettä, joilla kullakin on omat piirteensä. Se tarjoaa maksimaalisen määrän haluttuja vesirajatontteja erilaisine tunnelmineen.

Ehdotus pyrkii muodostamaan suojaisan sataman lähisaarten kanssa, mikä on lähtökohtana luonteva. Niemenkärjet ja diagonaaliaiheet tuntuvat liian jäykiltä ja suoraviivaisilta. Lounaiskärki työntyy liian ulos rantaviivasta ja sulkee satamalahden parhaaseen ilmansuuntaan lounaaseen.

Olemassa olevaa vesiaihetta alueen länsipuolella on korostettu. Kanavan varteen on suunniteltu pienimittakaavaista ranta-asumista, joka liittyy luontevasti puisto- ja pientaloalueeseen. Kanavan varrelle syntyy hauska rantaraitti metrokeskukselta merenrantaan saakka. Kanavan toinen puoli on jätetty vastaparina luonnonmukaiseksi.

Yleiset alueet ovat liian väljästi mitoitettuja ja rakentaminen täyttömaalla on tehotonta.

Telakkakenttä sijoittuu täyttömaalle alueen parhaalle paikalle lounaiseen niemenkärkeen. Hieno rakennuspaikka jää avoimeksi ja kolkoksi veneiden säilytysalueeksi. Telakkatoiminnot olisi järkevää sijoittaa voimalan vaikutusalueelle, jonne ei ole sallittua sijoittaa asuinrakentamista. Satama-alueet tuntuvat liian laajoilta ja niitä olisi kannattanut jakaa pienempiin osa-alueisiin ja lomittaa esimerkiksi asumisen kanssa.

Ehdotuksessa on paikoitellen tavoitettu merellistä omaleimaista kaupunkirakennetta, mutta tekijä olisi voinut eläytyä paikan henkeen vielä enemmän.

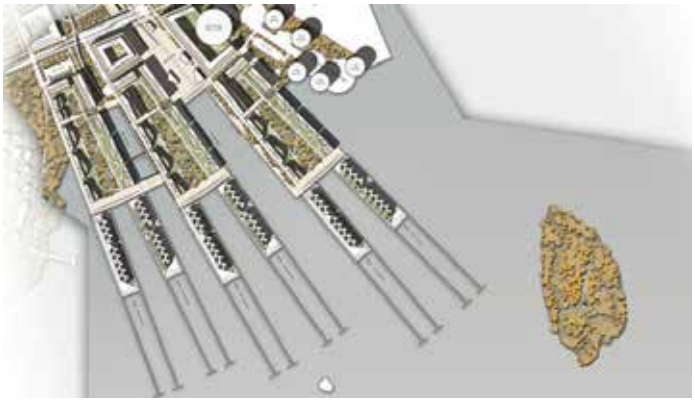
31. [A R K S]

[A R K S]-ehdotuksen peruskonsepti on kelluvien erillistaloalustojen käyttö uuden kaupungin ja rantarakenteen tärkeänä elementtinä. Muita periaatteita ovat kerrostuva kaupunkirakenne ja merinäköalan tarjoaminen mahdollisimman monille. Tosiinsa lomittuvat satamatoiminnot, asuintalot, vesielementti ja vihreä ympäristö luovat elävän rantaviivan ja todella ainutlaatuisen identiteetin uudelle Finnoonsatamalle.

Kelluvat erillistaloalustat yhdistävät ja yhdistelevät eri toimintoja meren äärellä. Satama ja asuintalot liittyvät saumattomasti yhteen ja luovat viehättävän, mielenkiintoisen ja eloisan asuinpaikan meren äärellä.

Viuhkamainen, vahva kaupunkirakenteellinen ajatus korostaa alueen sisäänajoväylää tuoden mieleen 1960-luvun liikennesuunnittelun ihanteet. Sinänsä teema tarjoaa mielenkiintoisen ratkaisumallin, joka synnyttää rakenteiden väliin erilaisia kulkuyhteyksiä ja liikkumisen tiloja.

Ratkaisut ovat kuitenkin luonteeltaan suurieleisiä ja kolme kortteliviuhkaa privatisoivat alueen vahvasti yksin asukkaiden reviiriksi. Satamaan on hankalaa liikennöidä ja häiriö asumiselle on suuri. Finnoonsatama sijoittuu ujostellen rakennuskortteleiden taakse huomaamattomaksi osaksi kokonaisuutta.



32. PATCHWORK

Patchwork-ehdotus koostuu erilaisista rakennuksista, joilla jokaisella on oma typologioiden, julkisten tilojen ja arkkitehtuurin luoma vahva identiteettinsä. Sujuvasti toimivat yleiset tilat, siirtymät yleisten ja yksityisten tilojen välillä, mielenkiintoiset katutilat ja vaihteleva kaupunkikuva ja kaupunki, joka koostuu monista erilaisista yhteen ommelluista tilkuista – siinä Patchwork-ehdotuksen ajatus.

Tilan tuntua tarjoavat rakennukset auttavat luomaan siteitä paikan ja sen asukkaiden välille ja mahdollistavat vahvat yhteisöt, jotka ovat olennaisen tärkeitä kestävälle elämäntavalle. Yhteisöllistä toimintaa edistävät myös monipuoliset korttelit, joissa on viljelyspalstoja, yhteisötiloja, työkalu- ja puutarhavajoja, leikkikenttiä ja muita yhteisiä toimintoja. Alueella edistetään kaupunkiviljelyä pihoilla ja yleisissä puistoissa olevilla lukemattomilla palstoilla.

Realistinen ja tasapainoinen ehdotus, jossa tilkkutäkkimäinen kaupunkirakenne koostuu nimensä mukaisesti erillisistä omaleimaisista osa-alueista. Ehdotus on selkeä ja toimiva.

Suunnitelma on ehjä kokonaisuus ja se liittyy luontevasti pohjoisen uuteen metrokeskukseen. Alueen selkäranka on pohjois-etelä suuntainen keskusakseli, jonka varrelle sijoittuvat kaupalliset toiminnot. Keskusakselin pääte pohjoisessa on metrokeskus ja satamassa se jatkuu basaarimaisena rantarakenteena ja satamalaiturina. Metrokeskuksen ympäristössä ja yhdyskadun varressa on luontevasti korkeampaa rakentamista, joka kevenee rantaan päin. Yhdyskadun länsipuolella rakentaminen on kevyempää ja se avautuu ja rajautuu olemassa olevaan puisto- ja vesiaiheeseen. Vesiaiheen korostamista voi jatkosuunnittelussa harkita, mutta se toimii myös luonnollisena puromaisena aiheena. Yhdyskadun länsipuolella rakentaminen on matalampaa ja liittyy luontevasti puisto- ja pientaloalueeseen.

Ehdotuksen luonne on avoin ja se muodostaa kaikille helposti lähestyttävän uuden keskuksen Finnoon ranta-alueelle. Kelluvan pientalokorttelin sijainti keskellä pääsatamalahtea alueen parhaimmalla paikalla hieman arveluttaa. Korttelin sijaintia tulee jatkokehittelyssä tutkia tarkemmin.

Ehdotuksen mittakaava on inhimillinen. Asuinkorttelit ovat luonteeltaan merellisiä ja erityisesti kanavakortteli ja kanoottikeskuksen lahti ovat houkuttelevia. Kanavakorttelissa asuminen ja meri lomittuvat kauniisti. Asumisen ideoissa on paljon variaatiota sekä tilallisuudessa ja mittakaavassa. Rantaviivaa olisi kuitenkin voinut rikkoa rohkeammin ja lomittaa toimintoja mereen vielä enemmän.

Satama-alueella laiturirakenteet ja jalan kuljettavat etäisyydet muodostuvat liian pitkiksi. Satamarakenteita olisi voinut jakaa pienempiin osa-alueisiin ja lomittaa venepaikkoja enemmän osaksi asuinkortteleita. Keskuslaituri on liian pitkä, se työntyy liikaa ulos. Sataman tekniset tilat sijoittuvat luontevasti voimalaitoksen vaikutusalueella ja ovat helposti saavutettavissa. Ehdotuksessa on suhtauduttu maltillisesti alueen täyttämiseen ja kaivamiseen, joka tekee siitä kustannustarkastelussa realistisen.

33. DELTA

Tämä ehdotuksen tavoitteena on luoda tiheään rakennettu kaupunkiympäristö mantereelle ja sen välittömään läheisyyteen samalla, kun otetaan huomioon ympäristön ekologiset ja maisemalliset arvot. Suurin osa rakennuksista on sijoitettu voimalaitoksen ympärille niin, että niiden koko, korkeus ja rakennustiheys pienenevät ulospäin mentäessä.

Mannerosan ympärille rakennetaan pieniä keinotekoisia saaria meren ja mantereen väliseksi vyöhykkeeksi. Hyljelahden keskiosa pidetään avoimena, jotta näköalat kauas saaristoon säilytetään. Nuottalahtea kehitetään osana Finnovikenin linnunsuojelualuetta. Ryssjeholmenin ja sen ympäristön säilyttäminen koskemattomana on avainasemassa Hyljelahden ja Ryssjeholmsfjärdenin maisemallisten arvojen suojelemisessa.

Ehdotuksen vahva kaupunkirakenteellinen idea on yhdistää metrokeskus ja Finnoonsatama selkeällä ruutukaavalla. Parasta antia on selkeä puistomainen akseli, joka kurottaa kohti kanavaa. Yhtymäkohtaan syntyy alueen keskusaukio, joka on myös rantaraittia kuljettaessa hyvin savutettavissa. Vesiliikenteen terminaali sijaitsee kahden korttelin päässä keskuksesta. Väliin jää luoteeseen antava rantakatu, jonka voi kuvitella tarjoavan menestyksekkään toimintaympäristön pienille ravintoloille, baareille ja puodeille. Keskukset on yhdistetty houkuttelevalla, ajoneuvoliikenteestä erotetulla kevyen liikenteen maailmalla, jota voisi liikennöidä tarvittaessa myös sähköiset kuljettimet. Varsinainen ajoneuvoliikenne kulkee pitkin pääkatua, joka palvelee tehokkaasti koko aluetta.

Rantaan syntyvä yhdeksätä korttelista syntyvä niemeke on hauska aihe jota kehystää hiukan irrallisempi korttelivyöhyke. Nämä korttelit voitaisiin toteuttaa ilman massiivisia maansiirtoja pilarein ja kelluvin rakentein.

Satama sijaitsee alueen eteläkärjessä tukeutuen omaan saareensa. Osa laitureista liittyy saarien asuinkortteleihin tarjoten asukkaille mainiot venepaikat. Sataman huoltoalueen sijoittaminen kaupunkirakenteen ja Pirisaaren väliin keskelle selkää tuo alueelle tarpeetonta läpiajoliikennettä. Kulku Pirisaareen virkistäytymään kulkee oudosti huoltoalueen läpi.

Kaupunkirakenne ja satama toimintoineen eivät synnytä toisiaan tukevaa yhteiselämää. Saariaiheet ja toimintojen sijoittaminen etäälle rantaviivasta luovat hankalan pitkiä yhteyksiä.

Ehdotuksen lähtökohdat ovat onnistuneita ja esittävät yhden mallin Finnoonsataman alueen ratkaisemiseksi.

34. DANCING TOWERS OVER FINNOO'S LAGOON

Tanssivista torneista tulee Finnoon alueen uusi maamerkki, joka näkyy yhtä hyvin maalta kuin mereltäkin käsin. Mutta luonnollisesti jokaisella tornitalojen huoneistolla on oma erityinen näköalansa saaristoon ja Itämerelle.

Laguunin asuntoalueesta tulee ainutlaatuinen kokemus asukkaille, vierailijoille, turisteille ja urheilijoille, joilla on mahdollisuus olla suomalaisen saariston keskellä, kävellä veden äärellä, käydä pienillä saarilla, joilla on perinteinen elämäntapansa, ja nauttia läpi vuoden tämän hämmästyttävän ympäristön tarjoamista mahdollisuuksista vapaa-ajan viettoon, liikuntaan ja kulttuuririentoihin.

Tekijä ehdottaa alueelle korkeita torneja, joista muodostuu alueellinen maamerkki. Vastapainoksi korkealle rakentamiselle on suunniteltu matala laguunimainen asuinkortteli, joka kokoaa lähisaaret osaksi suunnitelmaa.

Korkea rakentaminen toimii paremmin metroaseman ympäristössä. Merenranta-alueella tornit tuntuvat liian korkeilta ja irrallisilta aiheilta. Laguunimaista asuinkorttelia pidettiin onnistuneena ajatuksena. Kaarimainen aihe kokoaa sisälleen suojaisan sataman, jonka äärellä asuminen on merellistä. Kaarimaisessa suurmuodossa on vaarana vaiheittain rakentaminen, suuri muotoaihe ei toimi jos se jää vain osittain toteutuneeksi.

Kaarevan aiheen kärkeen on sijoitettu hienoimmalle paikalle ravintola ja muita julkisia toimintoja. Sijoituspaikka on upea, mutta etäisyydet muodostuvat liian pitkiksi.

Suunnitelma muodostuu vastakohtaisista elementeistä, jotka jäävät kokonaistarkastelussa toisistaan irrallisen oloisiksi.

Ehdotus privatisoi liikaa finnoolaisille yhteiseksi ajateltua ranta-aluetta.

35. SYRACUSA

Ehdotuksen ensisijainen tavoite on tarjota esimerkki paikallisiin olosuhteisiin mukautetusta tulevaisuuden merellisestä kaupungista. Finnoonsatama saa modernin, urbaanin ympäristön ja taloudellisesti kilpailukykyisen ja ainutlaatuisen merellisen tunnelman. Finnoonsatama on alue, jossa urbaani miljöö ja herkkä, luonnollinen ympäristö kohtaavat. Ehdotuksessa pyritään löytämään tasapaino rakentamisen volyymin meren äärellä ja maiseman sekä meren ekosysteemissä tapahtuvien muutosten välille.

Mereltä täyttämällä valettu alue pidetään mahdollisimman pienenä, jotta vesi pääsee kiertämään käytetystä perustustavasta riippumatta. Rantaviiva noudattelee ympäröivän saariston muotoja, ja sen hallitut muodot luovat paikkoja virkistäytymiseen ja satamatoimintaan. Suuremmassa mittakaavassa Finnoonsataman siluetti on pehmeästi kumpuileva. Lähempää tarkasteltuna kaupunki ja urbaani elämä aukeavat rohkeasti merta kohti.

Vahva ja huolella tutkittu ehdotus, joka johdattelee kennomaista kortterirakennetta hauskasti metroasemalta Finnoonsatamaan. Keskus liittyy onnistuneesti pienen lahdelman välityksellä sataman huoltoalueeseen ja maauimalan välityksellä lounaiseen satama-altaaseen. Huoltoalueen sijainti on onnistunut vaikka se luokin teollisen oloisen sisäänkäynnin alueelle idästä tultaessa. Keskustan asema jää liian takaperoiseksi ja selkyitymättömäksi toimiakseen todellisena vetovoimatekijänä.

Pääkatu päättyy keskuskorttelia kiertävään luuppiin, joka palvelee alueen liikennetarpeita mainiosti. Asuinkortteleiden väliin muodostuu mielenkiintoisia korttelipuistoja. Porrastetut umpikorttelit avaavat näkymiä merelle ja tekevät umpikortteleista kiinnostavia.

Satama kiertyy koko alueen ympärille yhtenä mattona ottaen Pirisaren ja Ryssjehomenin osaksi sitä. Sen saavutettavuus on hankala ja etäisyydet veneille ovat pitkiä. Saarten yhdistäminen osaksi satamaa heikentää niiden luonnetta luonnonmukaisina virkistyspuistoina. Ehdotuksen parasta antia on ”syracusalainen” kaupunkirakenne joka synnyttää alueelle vahvan ja omaleimaisen luonteen.

36. CHINE

Chine on merellinen kaupunkirakenne. Se jäljittelee kalanruotoa. Sen runko koostuu tiheästä rakenteesta, jossa ulos merta kohti ojentuvat sivukadut liittyvät pääkatuun. Sen eri puolilla olevat ruodot jakavat alueen koilliseen ja lounaiseen osaan. Pääasiallista ruotorakennetta suurine rakennustiheyksineen voidaan toistaa ja varioida. Tulevaisuudessa se voi ulottua Espoon saariston syliin.

Chine-ehdotuksessa ei ole vain yhtä satamaa, vaan useita satamia erilaisine toimintoineen: kalastussatama, lauttaterminaali, huvivenesatama kaikkine vesiurheilupalveluineen ja -toimintoineen, ja sokerina pohjalla Chinen lounaispuoli on yksityisempi ja herkempi. Siellä kaupunkiasumisessa on mukana hiven ylellisyyttä.

Kalanruotomainen kaupunkirakenne on toimiva perusajatus. Keskusrankaan sijoittuu luontevasti julkisia toimintoja ja ruotomaisiin osiin asumista. Julkisten tilojen sijoittelu jää sekavaksi ja siitä puuttuu kaupunkirakenteellinen ote.

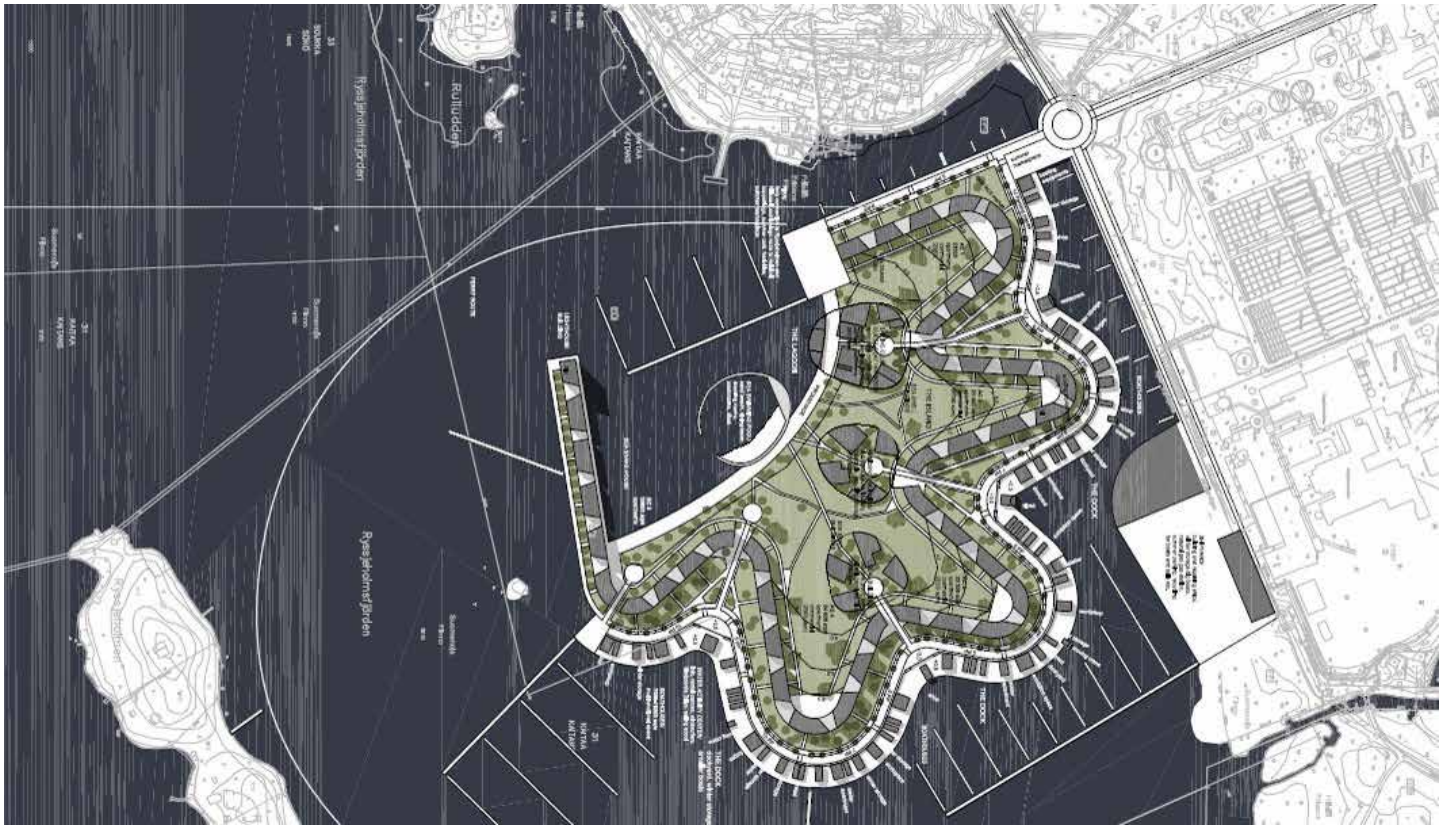
Kaupunkirakenteessa on merellinen luonne. Venesatama on jaettu pienempiin osiin osaksi asumista. Ruotomaiset niemenkärjet ovat liian pitkiä ja ne sulkevat näkymiä. Kaupunkirakenne työntyy liian ulos rantaviivasta, rakentaminen on korkeaa ja alueella on liian massiivinen ilme. Täytön määrä on suuri.

Ryssjeholmenin saaren kärjen kasvattaminen tuntuu vieraalta ajatukselta.

Liittyminen pohjoisen metrokeskukseen on jäänyt viitteelliseksi ja ratkaistu liian mekaanisesti toistamalla yhtä korttelimuotoa.

Liikenteellinen idea on selkeä, mutta suunnitelmassa syntyy kuitenkin sahaavaa edestakaista liikennettä. Kilpailussa parhaana ratkaisuna on pidetty lenkkimäistä katuverkostoa.

37. SEA SNAKE



Särkän ja Suomenlinnan linnakesaaret satamineen ja telakoineen ovat toimineet mallina suunnitelmalle. Tavoitteena on integroida yhteen satama ja huoneistot, veneily ja asuminen todelliseksi merikaupungiksi.

Asemakaava-alue muodostaa saaren, paikan, jolla on vahva ja tunnistettava identiteetti linnakemaisine arkkitehtuureineen ja merellisine toimintoineen. Kanava yhdistää uuden alueen Finnoon keskustaan ja tuo merenrannan lähemmäksi sitä. Ajatuksena on olla eristämättä keskustaa merestä. Majakkaa muistuttava Lighthouse-rakennus näkyy kauas.

Merihirviöitä on siis olemassa! Ehdotus perustuu nykyisen täyttöalueen läpi kaivettavaan kanaaliin ja edustan lahden valtavaan täyttöön. Kantava teema on vuosi vuodelta itseään kasvattava käärmetalo, joka voimistuessaan muodostaa suurieleisen parin voimalaitokselle ja saaristomaisemalle. Liittymistä pohjoiseen kohti metroasema ei ole esitetty. Syntyy vahvasti vain Finnoon asukkaille varattu alue.

Satama myötäilee kurvittelevaa, hauskoja lahdelmia synnyttävää rantaviivaa. Keskelle aluetta muodostuu satama-allas jota promenadiranta kiertää. Käärme rajaa sisäänsä irralliset, puistossa lepäävät palvelukorttelit. Keskustaa ei hyvistä lähtökohdista huolimatta synny: laguuni promenadeineen liittyy löysästi puistoon joka muuttuu hiljalleen osaksi taloyhtiöiden pihapiirejä. Pienten cityvillojen rivistö rantaa myötäillen on hauska aihe mutta kärsii sekin aiheen monumentaalisuuden aiheuttamasta ylisuuresta mittakaavasta.

38. DOWNTOWN

Päärakenne syntyy alueen kahdesta vihreästä akselista. Ensimmäinen niistä, pohjois-eteläsuuntainen akseli, yhdistää kilpailualueen pohjoisessa voimalaitoksen takana oleviin viheralueisiin. Tämä akseli kulkee samansuuntaisena pääkadun kanssa ja muodostaa ehdotuksen rungon. Se on tärkein vihreä yhteys, joka kulkee pohjoisessa olevasta metrokeskuksesta etelässä olevaan satamaan saakka.

Toinen akseli kulkee idästä länteen, ja sen tarkoituksena on erottaa eteläinen satamakaupunki Finnoon keskiosasta, joka puolestaan toimii linkkinä eteläisten osien ja pohjoisen keskuksen kanssa. Pohjoiseen johtavaa kanavaa ei pidetä tämän ehdotuksen avainkohtana, vaan uudisrakentamista houkuttelevana yksityiskohtana erityisesti tarkastelualueella.

Kokonaisuus rakentuu silloista, saarimaisista kortteleista ja niiden väliin jäävistä itä-länsisuuntaisista kanavaaiheista. Pyrkimyksenä on suunnitella urbaani ja merellinen kaupunginosa. Pohjois-etelä suuntainen julkinen puistoakseli yhdistää saarimaiset korttelit silloilla mantereeseen.

Kaupunkirakenteessa on tiukka ruutukaavamainen ote, mikä on luonteeltaan jäykähköä. Saarimaiset korttelit ovat suuria ja täyttöä muodostuu paljon. Täyttömaan käyttö on väljää ja tehotonta. Kanavat jäävät pitkiksi ja umpinaisiksi. Yleisvaikutelma on raskas.

Yksittäisten asuinkortteleiden suunnittelussa on elävää otetta, viipalemaiset `townhouse´-tyyppiset talot sopivat kanavien varsille luoden elävää rantamiljöötä. Rakentaminen olisi voinut lomittua veteen vielä rohkeammin.

39. TALL SHIP RACE

Finnoosta muodostetaan urbaani portti merelle ja saaristoon. Uusi satama rakennetaan olennaiseksi osaksi Finnoon ekokaupunkia. Satamasta johtaa kanava Finnoon keskustaan korkeiden tornitalojen ja metroaseman äärelle, mistä on mahdollista matkustaa vesibusseilla suoraan saaristoon... Kaupunkirakentaminen jatkaa ekokaupungin ajatusta ja Finnoon keskustan rakennetta.

Alueen itälaita on maisemoitu osana arvokasta linnunsuojelualuetta ja Pirisaari–Ryssjeholmen-kokonaisuutta. Uusi satama aukeaa länteen ja muodostaa vaikuttavan kokonaisuuden laitureita kiertävine kävelykatuineen.

Ehdotuksessa on paneuduttu metrokeskuksen ja Finnoonsataman yhdistävään kaupunkirakenteeseen. Pääbulevardi ja kanava, jotka työntyvät aina lintukosteikkoon asti, luovat alueelle luontevan selkärangan ja persoonallisen ilmeen. Kevyt liikenne ja ajoneuvoliikenne on luontevasti eriytetty. Kanava tarjoaa kesällä ja talvella mielenkiintoisen ja vetovoimaisen kävelymiljöön. Bulevardi törmää kuitenkin rantaa sattumanvaraisesti ja kääntyy jäykän suorakulmaisesti itään. Komean kadun luonne lässähtää. Alueen aktiviteetit on tuotu sataman pohjoispuoliselle promenadille, johon liittyy intiimi satama-allas ravintolalaivoineen. Keskusta kuitenkin piilottuu kortteleiden talvisäilytysalueiden taa eikä sen vetovoimaisuutta kyetä hyödyntämään.

Marina on ratkaistu yhtenä suuralueena, jota kehystää kalastajakylämäiset täyttösaarille rakennetut asuinkorttelit. Saariketjun viimeisimpänä on sataman huoltoalue, jonka raskas liikenne johdetaan kaikkien asuinalueiden läpi. Etäisyydet kasvavat. Asumisen ja satamatoimintojen luonteva lomittaminen ei ehdotuksessa toteudu.

Ehdotuksen vahvinta antia on sen tapa käsitellä realistisesti Finnoonsataman ja metroaseman välistä kaupunkirakennetta.

40. URBAN ARCHIPELAGO

Projektin tavoitteena on käyttää koko taustalla olevaa potentiaalia ja herättää uudelleen henkiin haalistunut ja vaikeapääsyinen satamataso lisäämällä uusia asuntoalueita sekä kaupallisia, kulttuurisia, merellisiä ja vapaa-ajan toimintoja ja kehittää näin eloisa satama.

Ehdotuksen konseptina on käyttää kanavia ja saaria luomaan uusi urbaani saaristo, johon satama ja kaupunki lomittuvat. Uusien kanavien rakentaminen tuo meren kaupunkiin sekä antaa alueelle vahvan ja omaleimaisen luonteen. Toisaalta saarirakenne tarjoaa joustavan ja vankan suunnitelman, joka sallii vaiheittain rakentamisen ja tulevat muutokset.

Ehdotuksen kantava ajatus on ollut suunnitella ranta-alueesta urbaani ja elävä saaristomainen kaupunginosa. Meri ja satama on tuotu sisään kaupunkirakenteeseen. Kokonaisidea on vahva ja selkeä.

Ehdotus perustuu alueen nykyisestä rakenteesta johdettuun ruutukaavaan ja ranta-alueella sen edelleen jalostamiseen merelliseen henkeen kanava-aihein, saarin ja satama-altain. Keskusta on komea- jopa monumentaalinen ja sisältää muistumia pääkaupungin keskustan rantarakenteisiin. Rakennukset madaltuvat, kaupunkirakenne kevenee merelle päin ja uloimpana ovat vedestä irti pilareille rakennettu kortteli ja lopuksi Pirisaareen liittyvät kelluvat korttelirakenteet. Pirisaari on liitetty luontevasti osaksi suunnitelmaa. Alue koostuu saarimaisista korttelei sta, joilla kaikilla on omanlainen rakenne ja luonne. Selkeä korttelirakenne antaa mahdollisuuden kaupunkirakenteen joustavaan muunteluun ja alue on luontevasti toteutettavissa vaiheittain.

Alue on luonteeltaan merihenkinen ja avoin kaikille espoolaisille. Kortteleiden ranta-alueet ovat eläviä ja houkuttelevia. Tilasarjat ovat vaihtelevia ja mielenkiintoisia. Kilpailuehdotuksessa on kevyt, raikas ja puutarhamainen ote. Toimintojen jäykkä jako kolmeen tekee alueesta kuitenkin yksioikoisen. Julkisen ja puolijulkisen tilan suhde hämärtyy.

Satamatoiminnot jakautuvat luontevasti pienempiin osiin kanavien varsille. Telakka-alue sijoittuu luontevasti alueen koilliskulmaan voimalan suojavyöhykkeelle, jonne ei asumista voi sijoittaa. Puistomainen veneidensäilytysalue on sijoitettu ristiriitaisesti parhaimmalle rakennuspaikalle.

Liittyminen pohjoisen metrokeskukseen on jäänyt irrallisen oloiseksi. Ruutukaavarakenne auttaa liittämään alueet kuitenkin hengeltään toisiinsa.

Katuverkko on selkeä ja autopaikoitus sijoittuu luontevasti kansirakenteiden alle. Joukkoliikenne perustuu linja-autoon, jonka reitti ei kuitenkaan palvele ideaalilla tavalla aluetta – kävelyetäisyydet ovat pitkiä.

Rantaraitin ja viheryhteyden suhde rantaan ei ole tutkittu.

41. RUUTUKUNINGAS

Projekti asettaa Finnoonsataman polttopisteeksi. Se sijoittuu uuden kaupunkirakenteen ytimeen, satamaan, joka syntyy täyttömaan ja nykyisten saarien avulla. Ratkaisu antaa koko alueelle voimakkaasti merellisen identiteetin.

Alue voidaan jakaa kolmeen osaan: pohjoisosaan ja kahteen täyttömaaosaan, Nuottasaareen ja Hyljesaareen. Uudet saaret ympäröivät uutta satamaa yhdessä Pirisaaren ja Ryssjeholmenin kanssa. Satama ja siihen liittyvät merelliset toiminnot keskitetään projektin ytimeksi. Suuresta osasta huoneistoja on merinäköala.

Ehdotus järjestelee loogisesti nykyisen sataman täyttöalueen korttelistoksi, joka jatkuu vapaamuotoisempana rakenteena kahtena niemekkeenä: toinen koti Pirisaarta toinen liittyen Ryssjeholmeniin. Väliin jää piensatamiksi ryhmittyvä suurmarina.

Rakentaminen on hyvin vaiheistettavissa, satamatoimintojen jatkuva ylläpito on mahdollista eikä rakennusajan häiriö ole kohtuuton. Niemille esitetty rakentaminen on monimuotoista ja muodostaa onnistuneesti ”saaristolaisemman” avoimemman rakennustavan mantereen ruutukaavan vastapainoksi. Pitkät etäisyydet ja kulku asuinalueiden läpi ulkoilusaarille rasittavat sinänsä kinostavaa ehdotusta.

Keskusta sijaitsee keskeisesti rantapromenadiin liittyen. Metrokeskuksesta tuleva kävelykatu johdattelee ohikulkijoita mainiosti rantaraitiltakin alueen ytimeen.

Sataman huoltoalue sijoittuu hankalasti etäälle mantereesta aiheuttaen alueelle tarpeetonta läpiajoliikennettä. Veneiden liikennöinti satamaan on hankalaa.

42. HAVEN (2)

Suunnitelman näkyvin elementti on laguuni, jonka muodostavat kolme erikokoista saarta. Niiden muoto on valittu niin, että rantaviivaa muodostuu mahdollisimman paljon. Uuden Finnoonsataman luonne on kauttaaltaan merellinen, koska venepaikkoja ja laitureita on yhden satama-alueen sijaan koko alueella. – Myös kaikki toiminnot, asuminen ja julkiset alueet mukaan lukien, sijaitsevat hyvin lähellä rantaa, mutta ovat kuitenkin saarten suojassa. Uudet keinotekoiset saaret antavat mahdollisuuden leimautua kuhunkin alueeseen ja yhteisöön, sillä jokaisella saarella on oma rakennustypologiansa. Uusien keinotekoisten saarten muodot ja sijainnit mukailevat luonnollisia lahtia ja saaria ja luovat keinotekoisen saariston, jossa on suojaisia poukamia, sekä sisäsataman, joka on suojassa vallitsevilta lounaistuulilta. Myös uusien keinotekoisten saarten siluetti on luonnonmukainen ja sulautuu näin ympäristöön.

Kaupunkirakenteellisesti alue jakaantuu kahteen kiilamaisesti avautuvaan niemenkärkeen, joiden keskelle syntyy suojaisa satamalahti. Kiilamainen viheralue työntyy ranta-alueelle ja liittää sen osaksi koko Espoon kattavaa viherverkostoa. Viherajatus on oivaltava ja persoonallinen ajatus ja ainoa laatuaan koko kilpailussa.

Satamalahti on houkutteleva ja se avautuu moniulotteisesti. Rantaviiva on orgaanisesti polveilevaa ja kortteleiden väleihin muodostuu houkuttelevia vesipihoja. Ehdotuksen kantava ajatus on maksimoida alueelle syntyvä rantaviiva. Niemenkärkien luonne jää kuitenkin melko yksityiseksi, vaikka ne houkuttelevatkin julkisilla toiminnoillaan kuten sauna ja kesäkahvila. Alueen luonne on liian asuinaluemainen ja siitä puuttuu vetomaisuutta kaikille espoolaisille tarkoitetuksi avoimeksi ja kutsuvaksi merelliseksi keskukseksi.

Ehdotuksessa on sekavuutta, eivätkä toiminnot ole vielä löytäneet luontevaa paikkaansa. Telakka-alue sijoittuu luontevasti veden ääreen kilpailualueen koilliskulmaan, mutta sen suunnittelu on jäänyt kesken. Ajatus merikeskuksesta omalla saarellaan on viehettävä, mutta toiminnallisesti ja liikenteellisesti hieman arveluttava. Merikeskuksen olisi voinut suunnitella satamalahden pohjukkaan, toiminnallisesti lähelle telakka-aluetta. Satama-alue ja venepaikat on jaettu ehdotuksessa onnistuneesti pienempiin osa-alueisiin ja lomitettu luontevasti osaksi asuinkortteleita. Venepaikkojen määrä näyttää liian vähäiseltä. Uuden ranta-alueen liittyminen metrokeskukseen on esitetty liian viitteellisesti. Suunnitelma jää irrallisen oloiseksi.

Ehdotuksessa on suunniteltu ansiokkaasti merellisiä asuinkortteleita, joissa on hienoja vesipihoja ja laiturirakenteita. Suunnitelman mittakaava on inhimillinen ja luonne hyvin merellinen. Katuverkko on selkeä ja jakautuu kahteen eri katulinjaukseen. Kilpailussa toimivimmat katuverkot ovat kuitenkin lenkkimäisiä, jossa ei synny edestakaista sahaavaa ajoliikennettä. Suunnitelmassa täyttömaalle rakentaminen on tehokasta.

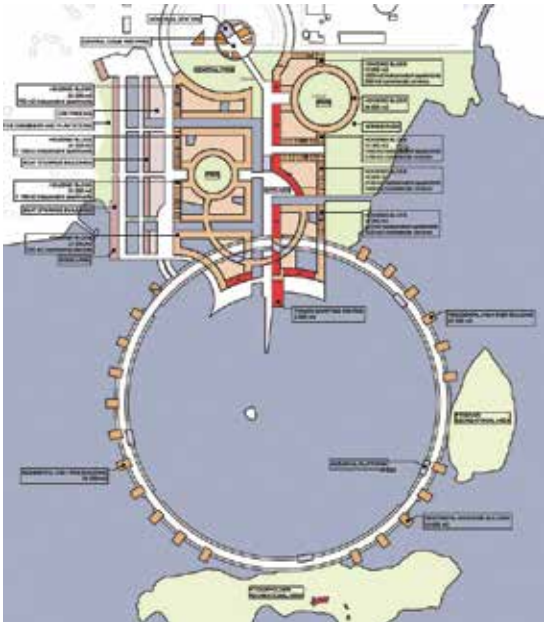
43. LHC

Sataman ja asuintalojen muodostama päärengas sijaitsee etelässä. Sen pääasiallinen tarkoitus on muodostaa meren aalloilta suojattu satama ja yhdistää saaret mantereeseen. Satamarenkaan etuna on se, että asuintalot voidaan tuoda veden äärelle ja tarjota niille saaristonäköalat. Kerrostaloista aukeaa näkymä saaristoon ja merelle. Perustuksiin käytetään paalutusta ja täyttömaata.

Eteläiset saaret Pirisaari ja Ryssjeholmen säilyvät lähes luonnontilassa ja virkistysalueina. Ryssjeholmenin etelärannalle rakennetaan uusi uimaranta ja –laguuni, kesäkahvila ja kasino sekä tukitoimintoja. Mantereella kompaktit korttelit luovat uudenlaisen kaupunkiympäristön. Asuinkorttelit muodostavat suojaisia pihoja.

Huikea ja visionäärinen ratkaisu, joka tuo mieleen kellon koneiston: kakki rakennukset ovat loogisesti toimivia osia kokonaisuudessa. Kehä- ja ympyräaiheet lomiutuvat kulmikkaisempiin kortteleihin. Tuloksena on mielenkiintoinen tilaleikki. Vahvaa keskustaa ei synny, eivätkä asuinkorttelien sommittelu hyödynnä alueen mahdollisuuksia. Vaikka tuotantolaitosmainen muotokieli sopii mainiosti voimalaitoksen rinnalle, tuntuu se kovin vieraalta aiheelta espoolaiseen saaristoluontoon.

Esitettyjen kaltaisten suuraiheiden perusteet oudoksuttavat – miksi juuri Finnooseen?



44. SOLUKKO

Solukko-ehdotuksen pääperiaatteena on rakentaa Finnoonsataman vesialueille yllättävien saarien verkosto. Vesialueita ei täytetä, ympäristöä ei vahingoiteta eikä veden virtausta estetä. Vesialueille rakennamme pieniä saaria paalujen varaan; saarista tulee lähes omavaraisia energian osalta.

Rakennusten alle tulee 4–5 metrin vapaa tila erilaisiin tarkoituksiin: veneiden säilyttämiseen, tulvantorjuntaan, merenpinnan nousuun varautumiseksi sekä avoimien näkymien säilyttämiseksi. Pienet saaret voidaan kokonsa puolesta rakentaa yhdessä vaiheessa. Modulaarinen rakenne mahdollistaa alueen rakentamisen useissa vaiheissa aiheuttamatta paljoakaan häiriötä jo valmistuneille asuinkortteleille ja alueen toiminnoille.

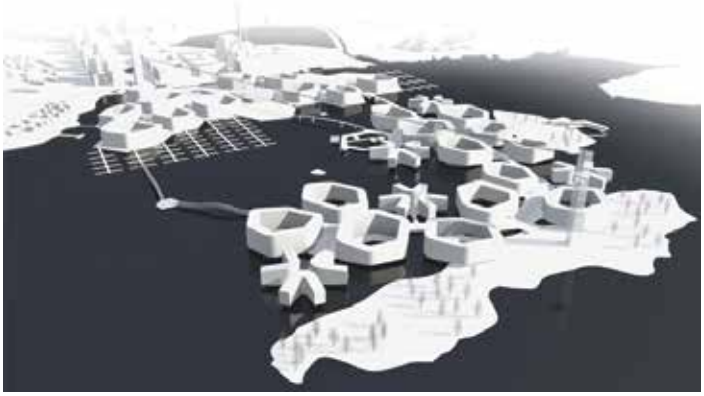
Ehdotus rakentuu solumaisista kortteleista, joita on monistettu alueelle. Solukkomainen rakenne istuu orgaanisesti polveilevaan merenrantamaisemaan. Ehdotuksessa on rohkea ja visionäärinen ote.

Rakentaminen ulottuu liian kauas rantaviivasta ja on liian massiivista. Korttelit rajautuvat luonnosta omiksi saarimaisiksi yksiköikseen ja niihin muodostuu suojattuja merellisiä korttelipihoja.

Ranta-alue liittyy pohjoisen metrokeskukseen viherakselilla. Liittyminen jää skemaattiseksi.

Suurien kortteleiden rakentaminen pilareille veden päälle on epärealistista. Kaupunkirakenne ulottuu liian ulos rantaviivasta.

Ehdotuksessa on visionäärisiä ajatuksia uudenlaisesta liikkumisesta esim. köysirata. Köysirata liittää metrokeskuksen ja ranta-alueen toisiinsa.



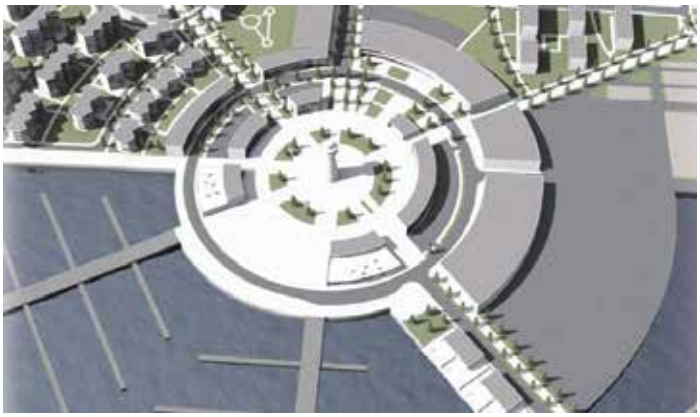
45. FOCUS

Kilpailualuetta koskeva suunnitelmaehdotus pyrkii tarjoamaan monipuolisen ja modernin kaupunkiympäristön Finnoonsataman tuleville asukkaille. Kaupunkirakenne on suunniteltu kolmen painopisteen ympärille. Tämä mahdollistaa ekologisten ratkaisujen käyttämisen liikenteessä, rakennusmassoissa ja alueen toiminnallisessa jakamisessa. Näin suuressa osassa huoneistoja on merinäköala, auto- ja jalankulkuliikenteen ratkaisut ovat optimaalisia ja alue muodostaa viihtyisän kaupunkiympäristön sekä asukkaille että vierailijoille.

Kilpailualue toimii porttina kaupungin ja meren välillä. Se saadaan aikaan sekä avoimilla merinäkymillä että toiminnallisesti, kun satama ja lauttalaituri yhdistävät alueen saaristoon. Voimakkaana maamerkkinä majakka ohjaa maitse ja meritse saapuvia.

Ratkaisu luo monumentaalisia paikkoja aurinkokuninkaan tyyliin. Tuloksena on erikoisesti järjestynyt kaupunkirakenne jota kehystää valtava satama. Asuntokorttelit ovat hajanaisia eikä näkymiä synny toivotulla tavalla merelle. Pihat suuntautuvat sattumanvaraisesti otollisimpiin ilmansuuntiin nähden. merelle työntyvät erilliset niemekkeet, joille on sijoitettu asumista, ovat irrallisen tuntuisia aiheita.

Monumentaalisen aksiaalisommitelman ottaminen lähtökohdaksi juuri Finnoossa tuntuu vieraalta lähtökohdalta.



46. GOOD MORNING

Finnoonsatamalla on aivan oma ihmisen kokoinen identiteettinsä meren rannalla. Paikan identiteetti syntyy ihmisistä ja sosiaalisista suhteista. Luonto ja puurakentaminen voivat luoda ihmisille kodikkaan asuinympäristön. Maisema muodostaa Finnoonsataman ytimen. Se tarjoaa paljon: koteja meren rannalla, kauniita rentouttavia näkymiä, paljon viljeltävää maata, viheralueita ja meren virkistyskäyttöön. Voimalaitos hallitsee satamaa. Savupiippu on alueen maamerkki.

Kaupunkirakenne on kompakti. Finnoonsatamassa on noin 4 000 asukasta. Se riittää monille pienille yrityksille ja palveluille. Kompakti kaupunkirakenne vähentää tarvetta levittää kunnallistekniikkaa suurelle alueelle. Tehokkaat putkistot, julkinen liikenne ja muut järjestelmät on edullisempaa rakentaa tiiviisti.

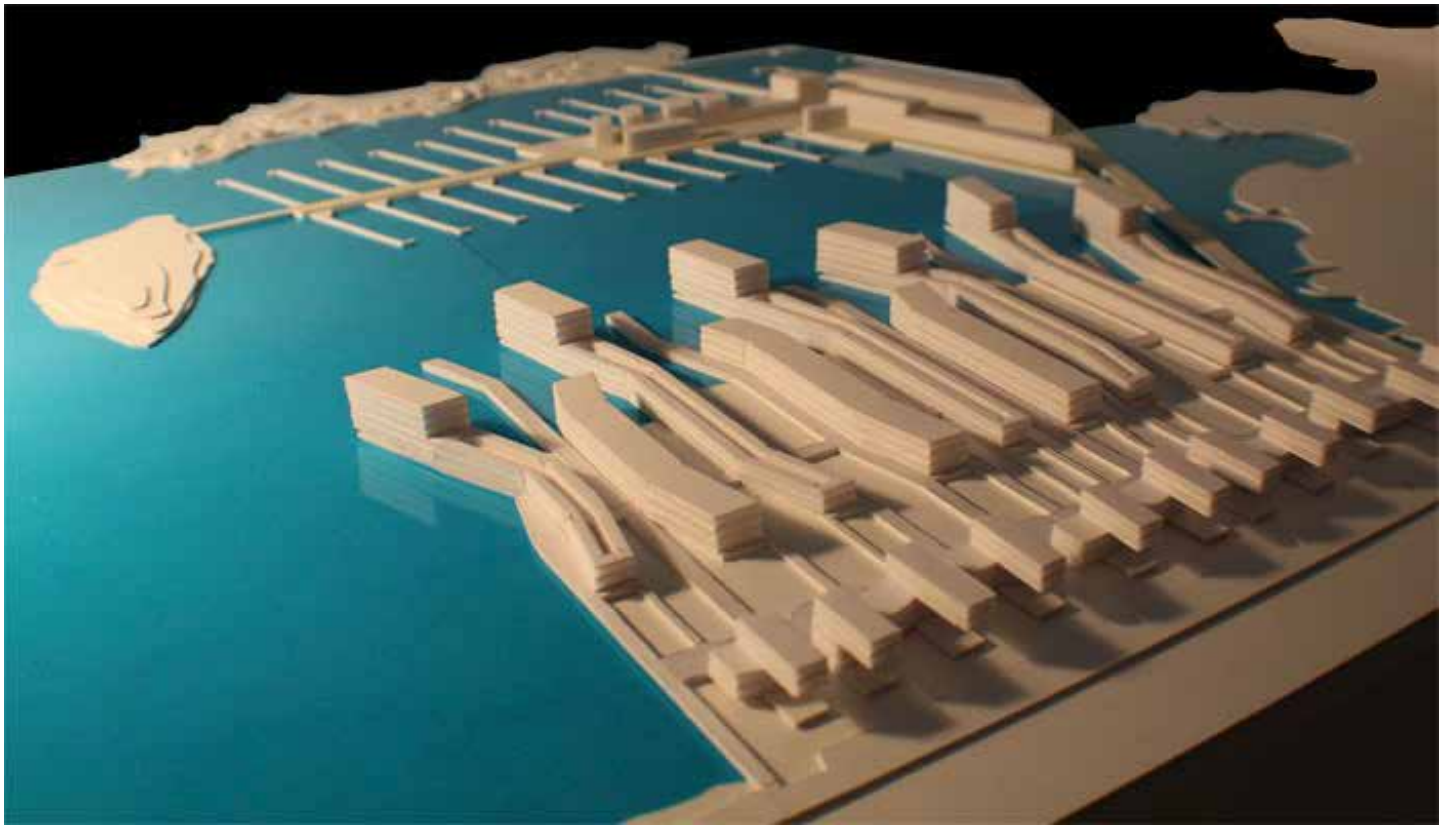
Lähtökohtana on ollut suunnitella ihmisen mittakaavaista merellistä kaupunkirakennetta, joka istuu orgaaniseen merenrantamaisemaan.

Alue jakaantuu kahteen alueeseen, joiden väliin jää solamainen viheralue. Suunnitelma istuu paikalleen maisemallisesti.

Ehdotus privatisoi ranta-alueita liikaa ja ajatus kaikille Finnoolaisille avautuvasta ranta-alueesta ei toteudu. Alueella on asuinaluemainen luonne. Merellisen keskuksen luonne jää uupumaan.

Saarimaisissa kortteleissa on kepeää merellistä otetta. Satamatoiminnot lomittuvat asumisen kanssa onnistuneesti. Viheralue yhdistää metrokeskuksen ja ranta-alueen. Rakentaminen täyttömaalle on melko tehokasta.

47. AINOLA



Ehdotetussa projektissa suurin osa maasta on täytetty merestä. Siksi uudet rakennustyöt liittyvät enemmän ympäristöarkkitehtuuriin tai uuteen, nykyisestä siluetista poikkeavaan topologiaan. Tämän ajatuksen mukaisesti suunniteltujen rakennusten arkkitehtoninen ilme muodostaa kontrastin jo rakennettujen sisämaan alueiden kanssa.

Nykyisen kaupunkirakenteen päälle rakentuva suunnitelma sopeutuu ohjelman erilaisiin tahoihin ja oletuksiin. Uusi puistokatu sitoo yhteen nykyisen ja uuden rakenteen, ja se on ensimmäinen askel kohti harvaan rakennettuja kortteleita, joissa on toimistoja sekä alimmassa kerroksessa vapaa-ajan tiloja ja ravintoloita, jotka määrittelevät suoranaisesti asukkaisiin liittyvän ensimmäisen mittakaavan. Seuraavana on viheralueiden ympäröimänä projektin keskiö, joka ulottuu vesialueille kuin kasvava oksisto. Niissä on kolmikerroksisia kortteleita. Korttelit päättyvät tornitaloihin, joista on avoimet merinäköalat.

Korttelin kokoiset suurrakennukset, jotka soljuvat kohti merta, muodostavat kiinnostavan lähtökohdan alueen veistokselliselle ratkaisulle. Ehdotus ei kuitenkaan hyödynnä paikan potentiaalia: enimmästä osata asuntoja ei ole näkymää merelle, pihat ovat varjoisia ja rakennuksien väliin jäävät tilat kolkon tuntuisia. Varsinaista keskusta ei alueelle tunnu luontevasti syntyvän. Ehdotuksessa ei esitetä liittymistä metrokeskukseen.

Rohkea mutta useasti nähty teema ei tunnu istuvan luontevasti Finnooseen.

48. RGS

Tutkittuamme huolellisesti aluetta tulimme siihen tulokseen, että on elintärkeää integroida nykyinen laitos osaksi uutta ehdotusta ja että sataman valtava koko (2 000 venepaikkaa) oli otettava huomioon alusta alkaen. Niinpä päädyimme ehdottamaan lineaarista kaupunkia, joka jatkuu nykyisestä laitoksesta merta kohden.

Satama levittäytyy kaupungin suuntaisena ja kaupungin länsipuolelle, jotta sen sijainti olisi paras mahdollinen: kahvilat, liikkeet ja ravintolat avautuvat lounaaseen kohti satamaa ja tarjoavat näin näkymän kaikkeen toimintaan. Pysäköintirakenteet, satamalaitteet ja toimistot sijaitsevat laitoksen lähellä. Ne ovat kooltaan, muodoltaan ja materiaaleiltaan laitokseen rinnastettavia. Kaksi suurta sylinterinmuotoista pysäköintitaloa sisältävät kaksi kolmasosaa kaikista tarvittavista pysäköintipaikoista.

Tekijä on ottanut lähtökohdaksi voimalarakennuksen. Voimalarakennuksen dominoiva asema korostuu entisestään ja siitä syntyy alueen sydän.

Suunnitelma on ristiriitaisia ajatuksia herättävä. Ehdotus on toisaalta komeakin, mutta rakentaminen on massiivista ja kaupunkirakenne tuntuu liian mekaaniselta. Uusi alue ei tunnu houkuttelevalta ja sillä on lähes teollisuusalueen luonne.

Asumisen ideat ovat tavanomaisia ja muistuttavat lähiöarkkitehtuuria. Satama on kolkko ja liian suuri kokonaisuus. Etäisyydet laitureilla kasvavat liian pitkiksi. Ranta-alue ei liity luontevasti pohjoisen metrokeskukseen vaan jääirrallisen oloiseksi. Täyttöjen määrä on tuhlaileva.

49. PUBLIC CELL

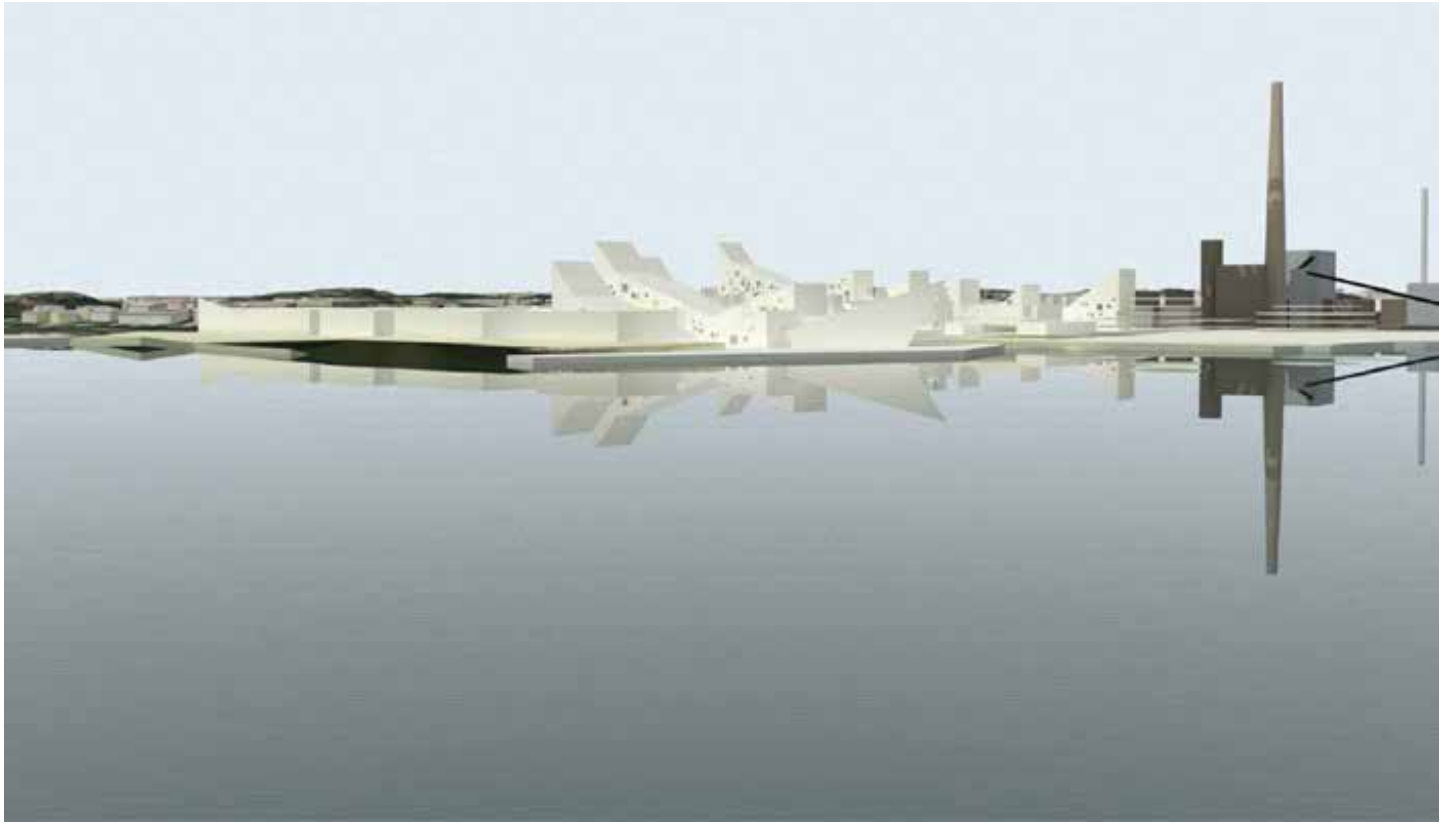
Projektiratkaisumme päätarkoitus on luoda kehittynyt esikaupunkikeskus, joka sijaitsee lähellä Helsinkiä ja kykenee yhdistämään maaseudun edut ja kaupungin mahdollisuudet.

Noudattamamme suunnittelulogiikan perustekijä oli sataman saumaton sijoittaminen sille tarkoitettuun paikkaan. Sitä lähestyttiin jakamalla satama osiin, säilyttämällä paikalla olevien pienten saarten ja niemekkeiden logiikka ja välttämällä antamasta projektille liian kompaktia ulkonäköä.

Lisäksi alueen maisema otettiin suunnittelun aikana huomioon jatkamalla satamaa merelle päin.

Ehdotus ottaa puhdistamon allasrakenteet mukaan vesileikkiin johon täytöin muodostuvat laguunit yhtyvät. Täyttöalueita on kaivettu runsaasti ja merta täytetty runsaasti. Toimenpiteillä saavutettu hyöty jää kuitenkin laihaksi. Syntyvä umpikorttelikaupunki on repaleinen, vaikeasti liikennöitävissä. Alueelle ei synny vahvaa vetovoimaista keskusta. Erilaiset satama-altaat ovat hauskoja aiheita jota olisi voinut kehitellä määrätietoisemmin.

50. FINNOO BEACH



Espoolla on paljon rantaviivaa, mutta ei niin monia paikkoja, jonne jokainen voi mennä istumaan hiekalla, nauttimaan saaristomaisemasta ja uimaan. Finnoo tarvitsee helppopääsyisen uimarannan. Tämän suunnitelman muina pääajatuksina oli luonnon ja maiseman kaikkien elementtien ja arvojen säilyttäminen samalla, kun luodaan uusi urbaani asuinalue, jolla on voimakas identiteetti.

Suuren maiseman arkkitehtonista visiota edustavat ”purjeet”, jopa 12-kerroksiset talot, jotka näkyvät kauas. Purjeet ovat luonnollisesti valkeat, mutta pienemmässä mittakaavassa käytetään luonnollisia värejä ja materiaaleja esimerkiksi puisissa verstaissa, venepaikoissa ja rantamajoissa.

Kaupunkirakenteellisesti urbaani ehdotus, jonka kantava ajatus on suunnitella ranta-alueesta koko Espoota palveleva urbaani merellinen keskus. Ajatus avoimesta ja helposti lähestyttävästä ranta-alueesta on oikean suuntainen ja se tarjoaa monipuolisesti merellisiä palveluja asukkailleen ja muillekin espoolaisille.

Uusi alue liittyy kiinteästi uuteen metrokeskukseen. Suunnitelman selkäranka on metrokeskuksen ja rannan yhdistävä katu, jonka varrelle rytmittyy kaupallisia ja satama toimintoja. Rantaa kohden kadun mittakaava pienenee ja rannassa kadun luonne on basaarimainen. Kadun päätteenä ranta-alueella on tori. Suunnitelman sydän on alueelle keskeisesti sijoitettu pienvenesatama, johon kaikki ympärillä olevat toiminnot avautuvat. Kadun länsipuolella rakenne rajautuu luontevasti olemassa olevaan ja korostettuun vesiaiheeseen ja se muodostaa luontevan rajan puistoalueeseen ja olemassa olevaan pientaloalueeseen.

Avautuvan merimaiseman eteen sijoittuva saarimainen urbaani kortteli on liian massiivinen ja se sulkee näkymät parhaaseen ilmansuuntaan lounaaseen.

Korttelirakenne olisi voinut lomittua rohkeammin mereen ja muodostaa enemmän vesiaiheisia kaupunkitiloja. Hiekkaranta ajatuksena on kiehtova, mutta sen toteuttaminen täyttömaalle on kyseenalaista. Asumisen ideat ovat hieman tavanomaisia ja tekijä olisi voinut eläytyä enemmän alueen merelliseen luonteeseen eri mittakaavoissa.

Merikeskus ja telakka-alue sijoittuvat luontevasti koilliseen voimalaitoksen vaikutusalueelle ja yhdistyvät luontevasti sisäiseen satamalahteen. Suuri satama on alueena liian laaja ja etäisyydet muodostuvat liian pitkiksi.

Viheryhteydet jatkuvat alueen halki, mutta ne eivät avaudu riittävästi. Ehdotus on maltillinen täyttöjen suhteen.

51. FINNOO FILIPINNOO

Uudella urbaanilla alueella on hyvät yhteydet kaupunkiin ja ympäröiviin kaupunkirakenteisiin, mikä helpottaa inhimillistä kanssakäymistä ja mahdollisuuksien tarjontaa. Suurin osa toiminnasta ja asumisesta sijoittuu ehdotuksen pohjoisosaan, mikä vähentää matkustustarvetta ja varmistaa työntekijöiden, asukkaiden ja vierailijoiden riittävän tiheyden sekä mahdollistaa kaupallisen toiminnan ja toimistotyön sekä kaupungin palvelut.

Hybridi kerrostaloalue yhdistää erilaisia käyttötarkoituksia ja vähentää melua. Myös voimalaitos peittyy osittain. Alueelta on myös parhaat näkymät ympäristöön. Rakentamistiheys vähenee etelää kohti mentäessä, ja tarjolla on enemmän auringon säteitä ja valoa sekä merinäkymiä kaikista asuintaloista, joiden julkisivu on etelään päin.

Mielenkiintoinen, moderni puistokaupunki-ehdotus joka pyrkii yhdistämään tehokkaan rakentamisen ja alueen sekä sitä ympäröivän luonnon arvot. Suhdetta metrokeskukseen ei ole pohdittu. Pääväylä alueelle tulee alueelle ujostellen koukaten kesätorin sivuitse laiturialueelle. Hauska asuinpuisto kärsii kovasti sattumanvaraisen oloisesti sijoitetusta sataman huoltoalueesta jolla ei ole yhteyttä rantaan. Asumisen ja sataman toivottua lomiutumista ei synny.

Uudentyyppisen vihreän kaupungin ideologian etsiskely on ehdotuksen merkittävä ansio.

52. SUN SEEKERS

Rakennukset, puut, vesi, meri, taivas ja alukset muodostavat maiseman, jossa arkkitehtuuri samaistuu luontoon. Arkkitehtuuri, joka säilyttää oman muotonsa ja joka on myös määriteltävissä auringon säteet läpäiseväksi kalvoksi. Rakennusten ja puiden varjot päästävät lävitseen valon ja kiinnittävät arkkitehtoniset rakennelmat maahan.

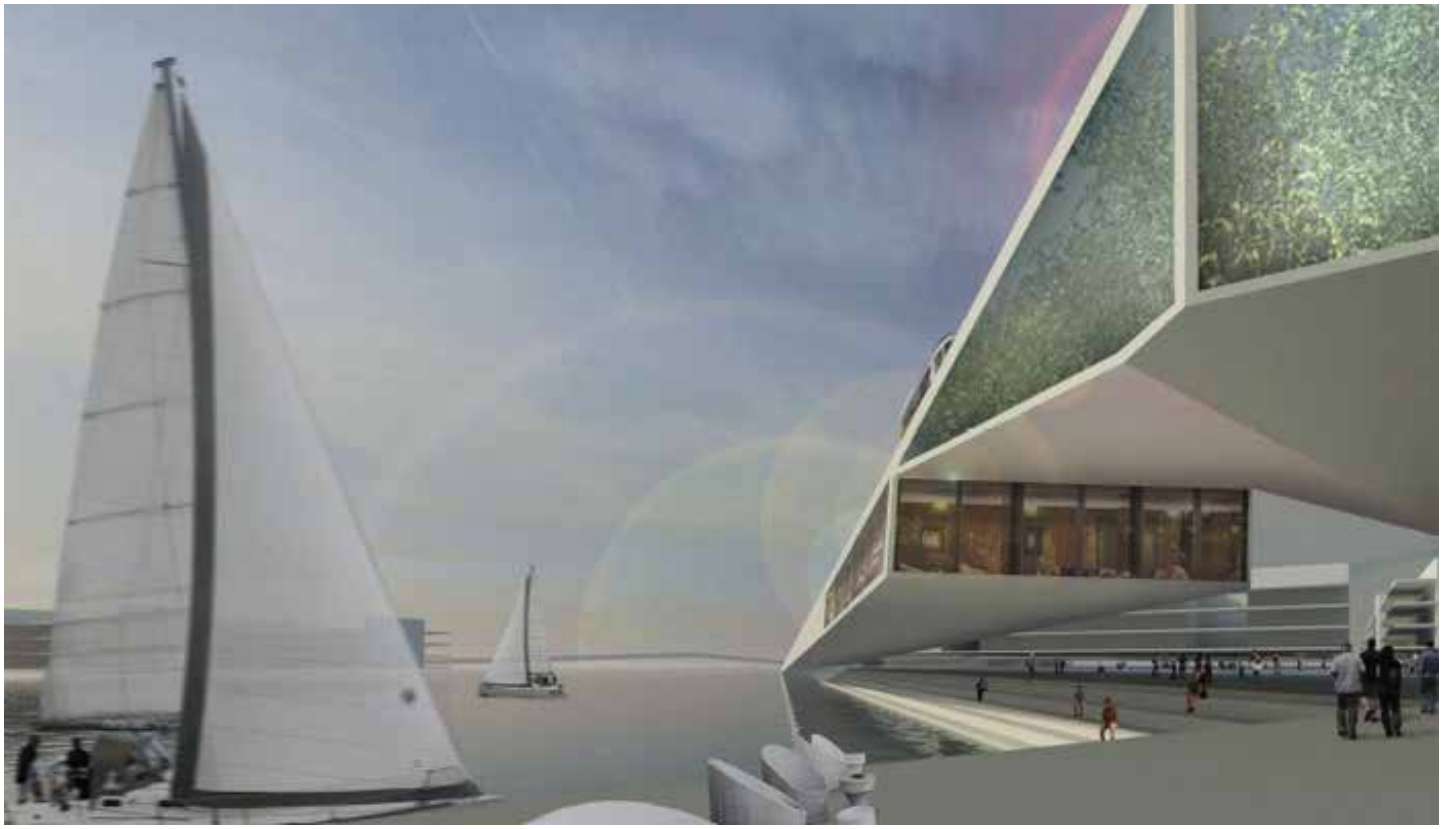
Rakennusten jatkumo maisemassa voidaan nähdä vain yhdestä suunnasta, josta valo pääsee siihen, jotta ymmärretään järjestys: suunnasta, joka on täynnä vapautta, vain yhdestä suunnasta nähtävissä oleva järjestyksen akseli, jonka mukaan rakennukset on suunnattu, jotta niiden väliin jää käytäviä ihmisten kulkea ja ajoneuvojen liikkua kaarteisia reittejään. Kaikista muista suunnista nähtynä kaupunkirakenne salaa järjestyksensä. Liikkumalla ympäri aluetta on mahdollista nähdä se eri näkökulmista. Niistä avautuu erilaisia hetkellisiä näköaloja muun muassa luontoon.

Alue on ratkaistu yhdellä idealla, jossa pistemäistä rakennustyyppiä on kopioitu mattomaisesti koko alueelle. Ehdotuksen luonne on konemainen.

Kaupunkirakenne tuntuu ensisilmäyksellä pienipiirteiseltä kudelmalta, mutta lähitarkastelussa siitä paljastuu sen lähes monumentaalinen luonne. Rakennukset ovat liian korkeita ja muodostavat alueelle lähes muurimaisen ilmeen.

Alueella ei ole merellisen keskuksen luonnetta, joka on avoin kaikille espoolaisille. Uuden alueen luonne on asuinaluemainen ja se privatisoi ranta-aluetta liikaa.

53. URBAN MARITIME INTERFACE CONNECTOR



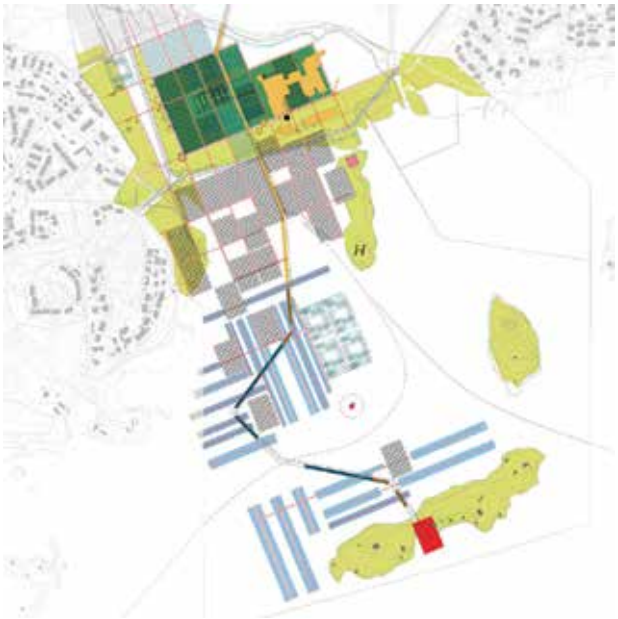
Kehitettävää aluetta leimaavat sen teollinen imago, satama, veneiden talvisäilytys ja sen muuttuva tilanne, laajat alueet, satamatason massiivinen maa-alue sekä kaksi teollisuuslaitosta, jotka jättävät jälkensä maisemaan – vedenpuhdistamo veden tunnullaan ja voimalaitos massiivisuudellaan ja korkeudellaan.

Toisaalta maaseutualueet – viheralueet, metsät, suojelualueet ja saaret – sekä vesi antavat oman leimansa ympäröivälle maisemalle. Tärkein kysymys kehitettävällä alueella on sen erillisyys ympäröivästä kaupunkirakenteesta, mikä selvästi kertoo tarpeesta luoda uusia urbaaneja yhteyksiä hajallaan olevien alueiden välille. Se vaikuttaa viheralueisiin, liikenteeseen, rakentamistiheyteen ja vesialueisiin.

Ehdotuksessa on ansiokkaasti pohdittu liikkumisen tunnelmia ja toimivuutta alueella. Intrface connector on väylä, joka noukkii alueen elämykselliset arvot. Hyvin varteen otettava ajatus. Pienkorttelien kudelma on pienimittakaavainen ja palvelee hyvin liikkumista. Ehdotus jää kutienkin luonnosmaiselle ideatasolle eikä esitettyä kokonaisideaa ole viety riittävän pitkälle. Connectorin ympärille rakentuva kaupunki on sattumanvarainen ja etäisyyksiä turhaan kasvattava. Alueelle ei synny selkeää hierarkiaa- keskusta hukkuu korttelipeliin.

Sataman huoltoaluetta ei ole esitetty ja korkeavarastointi on tuotu keskelle maisemaa. Kulkuväylät ja laiturialueet katkaisevat vesiyhteyden mantereen ja Ryssjeholmenin välissä täysin.

Ehdotuksen erityinen ansio on syvällisessä liikkumisen filosofian pohdinnassa johon on löydetty muista ehdotuksista selvästi poikkeava ratkaisu.



54. THREE IN ONE

Finnoonsatamaa koskeva kilpailu tarjoaa tilaisuuden kehittää täydellinen kaupunkisiru alueelle, josta on tarkoitus tulla olennaisen tärkeä tekijä elämälle, imagolle ja uudistumiselle Espoossa ja paljon laajemmaltikin.

Meillä on tilaisuus luoda nykyaikaisen kaupungin konsepti, jossa sellaiset arvot kuin yhteys maisemaan ja sen parantaminen, urbaanit ja ekologiset liikenneratkaisut sekä tiheään rakennetun monikäyttöisen sataman luominen ovat päällimmäisiä tavoitteita ja avaintekijöitä projektin muotoutuessa.

Suunnitelma jatkaa urbaania kaupunkirakennetta suoraviivaisesti metroasemalta ranta-alueelle saakka. Alueen selkäranka on pohjois-eteläsuuntainen bulevardi joka yhdistää kaupunkirakenteen. Rakentamisen kärki työntyy liian aggressiivisesti ulos rantaviivasta.

Ehdotus on luonteeltaan konemainen eikä eläydy paikan tarjoamiin erityispiirteisiin. Rakentaminen on liian massiivista ja torniaiheet tuntuvat monumentaalisilta herkkään merenrantamiljööseen. Julkiset rakennukset ovat liian monumentaalisia. Ehdotusta vaivaa liian suureellinen mittakaava.

Sataman mittakaava on kolkko ja etäisyydet laitureilla muodostuvat liian pitkiksi. Satamatoiminnot olisi voinut jakaa pienempiin osa-alueisiin ja ottaa ne osaksi rantarakentamista.

Tekijä on esittänyt metroaseman sijainnin virheellisesti. Maankäytöllisesti ehdotus on tuhlaileva, täyttöjen määrä on suuri.

55. WAVE 389

Tavoitteena on liittää ranta kaupungin keskustaan ja uudistaa rantaviiva tarjoamaan kiinnostavia kohteita asukkaille ja turisteille. Suomen ankara ilmasto on myös otettu suunnittelussa huomioon. Tarkoituksena on luoda selkeä perusrakenne, joka on mahdollisimman joustava ja sallii tulevan rakentamisen. Tilan osalta se tarkoittaa selkeää suuntautumista avoimia tiloja ja erityisesti vesialueita kohti.

Vilkkaan satama- ja ranta-alueen lisäksi suunnitelman tärkein piirre on erillisten ja itsenäisten alueiden luonti etelä-pohjoisakselille. Näillä viidellä alueella on omat tila- ja käyttöratkaisunsa. Monilla erilaisilla ohjelmilla, tunnelmilla ja piirteillä puhutellaan suurta joukkoa erilaisia ihmisiä, joiden kiinnostuksen kohteet ja ikäryhmät vaihtelevat. Toinen tärkeä piirre on metrokeskuksen yhteys rantaan/satamaan sekä kaupungin länsipuolella oleviin historiallisiin alueisiin erityisen ”kulttuuriakselin” välityksellä.

Ehdotus vapauttaa koko alueen maanpäällisestä autoliikenteestä, joka on viety rakennuksien ja kansien alle. Myös alueelle johtava pääväylä on kannen alla. Metroasema ja Finnoonratna yhdistyvät jokasään kävelyakselilla. Pääpaino rakentamisessa on olemassa olevalla maa-alueella. Sen edustalle on esitetty laajoja virkistäytymistä palvelevia rakenteita ja rakennuksia, joiden mittakaava Finnoota ajatellen on ylimitoitettu. Asunkorttelit ovat pieniä ja luovat hauska ruutukaavaa mutta merellisyys ei niihin juuri välity.

Satamaa palveleva liikenne ohjautuu promenadille eikä huoltoalueelle ole osoitettu sijaintia. Ajoneuvoliikenteen pudottaminen kävelytason alapuolelle on mielenkiintoinen lähtökohta, jonka mahdollisuuksia ehdotus hyvin esittää.

56. OPEN ARCHIPELAGO

Suunnitelman pääajatuksena on integraatio ympäröivän maiseman kanssa. Ympäristön saaristoluonto on merkittävä arvo, joka on säilytettävä. Suunnitelma hyötyy tästä jakamalla identiteettinsä luonnonympäristön kanssa. Konseptissa suunnitellaan useita urbaaneja saaria, jotka avautuvat maisemaan ja joille luonteenomaista ovat luonnolliset yhteydet.

Suunnitelma on avoin kahdessa mielessä: ensinnäkin se sanamukaisesti avautuu ympäröivään maisemaan ja muuttuu sen osaksi antaen luonnon olosuhteiden virrata vapaasti alueen läpi, ja toiseksi suunnitelma on avoin siinä mielessä, ettei rakentamisen lopputulosta ole määritetty, vaan sen sijaan on vain esitetty kestävän ympäristön luomisen edellyttämää laatua koskevia ohjeita.

Kaupunkirakenteellinen ajatus on urbaani veistoksellinen satamasaari, joka toimii alueen merellisenä keskuksena. Ajatus on houkutteleva, mutta suunnitelma tuntuu jääneen kesken.

Valittu tiukka muoto tuntuu vieraalta aiheelta orgaanisessa saaristomaisemassa. Rakentaminen muodostaa liian suoraviivaisen rajapinnan ja terävä lounaiskärki työntyy aggressiivisesti ulos rantaviivasta. Tekijä olisi voinut eläytyä paremmin paikan erityispiirteisiin.

Liikenteellisesti suunnitelmassa on liikaa haasteita. Satama-alueet ovat suuria ja kolkkoja. Etäisyydet laitureilla muodostuvat liian pitkiksi.

57. MERIVIRTOJEN JUOKSUUN

Ehdotuksen keskeisenä ajatuksena on muodostaa kaupunkirakenne elävän sataman ympärille. Mutta ei vain yhden sataman, koska kaupunki itse asiassa sijoittuu kahden sataman välille. Varsinainen satama-alue sijaitsee itäpuolella, ja siellä on tilaa 1 200 veneelle. Länsipuolella on rauhallisempi satamalahti, joka tarjoaa lukemattoman määrän erilaisia kaupunkitoimintoja ja elämyksiä. Useimmat kaupungin korttelit ovat kietoutuneet lahden ympärille. Kaksi kanavaa ja pienempää lahtea jakavat alueen osiin ja tuovat meren lähelle kaikkialla.

Etelässä ja lounaassa kaupunki muodostaa sormimaisia ulokkeita merelle. Merivirtojen dynamiikan innoittamassa ehdotuksessa luodaan tiheään rakennettu ja moderni satamakaupunki, joka tarjoaa sen mukaisen merinäköalan lähes jokaiselle asukkaalle.

Pääkatu muodostaa letkeän selkärangan sijoittuen vapaasti kortteleiden lomaan. Viherreitti metrokeskukseen ei ole yhtä selkeä mutta osoittaa, että ajoliikenne on siitä eriytettävissä. Alueen keskus on sijoitettu itäisen satamaaltaan ja läntisen ”kaupunginlahden” saumaan. Pyöreät korttelimuodot avaavat näkymiä ja muodostavat tilallisesti jäsentymättömiä solia rakennusmassojen väliin. Läntistä rantaa kierää komea rantapromenadi joka väkimäärään nähden tuntuu ylimitoitetulta. Keskusta on hyvin sijoitettu ja mittakaavaltaan ja aiheiltaan onnistunut.

Edustalle esitetyt täyttösaaret on rakennettu pienimuotoisemmin ja täyttöalueet ovat kasvaneet varsin suuriksi rakentamisen tehokkuuteen nähden.

Sataman huoltoalue sijaitsee onnistuneesti lähellä voimalaitosta mutta on pinta-alaltaan riittämätön. Korkeavarastointi on kohtuullisesti huoltoalueelta tavoitettavissa. Muut laiturialueet on sijoitettu sattumanvaraisen oloisesti rannoille ja niille on useimmista asunnoista pitkä matka.

Laajat täytöt etelään ovat johtaneet pitkiin yhteyksiin ja yhden kadun ratkaisuun, joka aiheuttaa tarpeetonta läpiajoliikennettä asuinalueille.

58. DOWNTOWN ARCHIPELAGO

Uuden Finnoonsataman alue on ainutlaatuinen, ei pelkästään kansallisesti, vaan myös kansainvälisesti katsoen. Pelkästään veden läsnäolo joka puolella, kauniit luonnolliset kosteikot linnunsuojelualueella, alati muuttuva rantaviiva sekä saaristo, joka siivilöi näkymää avomerelle.

Veden luoma kokemus on monimuotoinen ja rikas, ja se muuttuu vuodenaikojen myötä valoisista kesäöistä jäisiin talvipäiviin, jotka kaikki tarjoavat erilaisia mahdollisuuksia virkistykseen uimisesta, purjehduksesta ja soudusta aina luisteluun, kalastukseen ja jäärakennelmien tekoon.

Rohkea ja ajatuksia herättävä ja ehdotus, jossa on visionääristä otetta. Tekijä eläytyy kiitettävästi alueen erityispiirteisiin.

Ajatus uudenlaisesta kompaktista merellisestä keskuksesta on kunnianhimoinen ja komea, mutta se herättää myös paljon ristiriitaisia kysymyksiä. Veneiden telakointi on luonteeltaan ronskia ja vaarallistakin toimintaa ja alueen toiminta samanaikaisesti vapaa-ajan keskuksena arveluttaa.

Oivallus saarten ympäröimästä satamalahdesta on hieno. Saaret voisivat toimia myös kelluvina rakenteina. Asuinkortteleiden suunnittelu saarimaisissa kortteleissa on merellistä ja eläytyvää.

59. ASARINA

Asuttu satama veden päällä. Linkki rakennetun ympäristön, maiseman ja meren välillä. Projekti rakentuu Finnoon metroaseman ja Finnoonsataman väliselle vahvalle akselille sekä ruutukaavan asteittaiselle kääntämiselle ja tarjoaa joukon asuttavia laitureita integroidussa urbaanin ja merellisen ympäristön yhdistelmässä.

Alueella on hyvin vähän moottoriajoneuvoja; niiden käyttö rajoittuu alueen ulkolaidoille ja tuloväylän varressa olevaan suureen maanalaiseen pysäköintihalliin. Tämä pysäköintihalli muodostaa sitten suuren porttialueen puiston perustan ja luo vihreän vyöhykkeen, joka yhdistää alueen itä- ja länsilaidan ja toimii kaupunkialueen ja satamakaupungin välisenä suodattimena.

Rakentaminen soluttautuu merelle tarjoten vahvan luontokokemuksen. Asuminen, veneily satamatoimintoineen ovat luonnon kanssa harmonisesti yhtä. Alueelle tulo tapahtuu Gateway-puiston kautta joka muodostuu kaupallisista palvelurakennuksista ja viherrakentamisesta. Keskuksen luonne on jäsentymätön – tilasarjat soljuvat asuntosormien väleissä samanhenkisinä eivätkä vahvista aluekeskuksen luonnetta. Vaikka sormimainen massoittelu avaa näkymät keskuksesta meriluontoon luo se samalla pitkiä etäisyyksiä ja paljon läpikulkuliikennettä. Kulku kaijassa tai kattopuistoissa on yllätyksetöntä eivätkä näkymät vaihdu.

Massojen rakennettavuus on huono ja aiheuttaa asumiselle kohtuutonta häiriötä. Kattopuistot ovat kaunis ja monumentaalinen idea, jonka käytännön toteuttaminen, ylläpito ja käyttö esitetyssä laajuudessa on hankalaa.

Rakentamisratkaisu ei edellytä merkittäviä täyttöjä ja täytöt on hyödynnetty erittäin tehokkaasti.

Marinan ja asumisen nivominen toisiinsa on hyvä lähtökohta. Laituripituudet ovat kuitenkin toimimattomat ja satamaliikenne häiritsee kaikkia asukkaita. Ratkaisu antaa asukkaille mahdollisuuden pitää venettään aivan kotiovella.

Pysäköinnin sijoittaminen alueen sisääntuloon kaupallisen keskuksen yhteyteen on selkeä ratkaisu. Toisaalta kävelyetäisyydet ovat toimimattoman pitkiä. Sormimainen rakentamistapa tekee alueen liikkumisratkaisuista hyvin hankalia.

Ratkaisun lähtökohdat ovat vihreää elämäntapaa tavoittelevat, mutta liikkuminen alueella on hankalaa mikä ei tue asukkaiden halukkuutta kävelyyn ja oman auton käytön vähentämiseen.

60. RINGS ON THE WATER

Kohteen identiteetistä poiketen ehdotuksemme luo satamalle uuden typologian. Arkkitehtuuri on erittäin kevyttä sekä visuaalisesti että ekologisesti. Rakennelmia kohottamalla horisontti ja merinäkymät säilyvät näkyvissä. Kevytrakenteinen ja kelluva puusta, metallista ja komposiittimateriaaleista, kuten hiilikuidusta, tehty rakenne on läheistä sukua veneiden rakenteille, ja arkkitehtuuri ilmentää täysin merellistä identiteettiä.

Heti satamaan saavuttuasi koet elämän veden päällä, aaltojen pehmeät liikkeet ja kevyen tuulen. Urbaani konsepti on äärimmäisen joustava ja sallii rakentamisen vaiheittain niin, että renkaiden määrää voidaan tarpeen mukaan lisätä vai vähentää. Yksinkertaisen pyöreän muodon käyttö uudisrakentamisessa mahdollistaa standardoitujen, toistuvien ja esivalmisteita käyttävien rakennusmenetelmien soveltamisen, mikä tekee rakentamisesta taloudellista ja pienentää vaikutuksia rakennustyömaalla.

Ehdotus on rohkea visio tulevaisuuden satamasta. Asuminen on nostettu merenpinnan tason yläpuolelle ja satamatoiminnot sijoittuvat heti asuntojen alapuolelle.

Suunnitelma kääntää selän pohjoiseen ja liittyminen uuteen metrokeskukseen on jäänyt kesken. Suunnitelma tuntuu irrallisen oloiselta.

Ehdotus on tyylikäs ja mielenkiintoinen, mutta jää utopiaksi. Se ei suomalaisen ilmaston ja rakentamisen realismin takia ole toteuttamiskelpoinen.

61. W(E)AT(H)ERSCAPES

Ehdotuksen tavoitteena on parantaa kilpailualueen ainutlaatuisia maantieteellisiä ja ilmastollisia piirteitä. Alueen rajoittuminen mereen, veden läsnäolo joka puolella ja pohjolan muuttuvat sääolot ovat se perusta, jolle ehdotus rakentuu.

Erityisesti vesi muodostuu ehdotuksen peruselementiksi: projekti pyrkii yhdistämään veden teknisen hallinnan ja veden eri olomuotojen esteettiset ja kokeelliset mahdollisuudet integroituun suunnitelmaan, jossa maisema, urbaani rakenne ja arkkitehtuuri synergisesti yhdistyvät. Projektissa nestemäinen vesi, höyry ja jää on tarkoitettu ensisijaisesti edustamaan uutta julkisen elämänmuotoa.

Ehdotus perustuu paikan alavan luonteen, ja veden luonnollisen dynamiikan ymmärtämiseen, hallintaan ja hyväksikäyttöön. Kaaviomainen alueenanalyysi ja jäsentely vyöhykkeisiin on varmaotteista ja vakuuttavaa. Suunnittelun lähtökohtana on aito rakentamisen ja luonnonolosuhteiden vuoropuhelu, joka johtaa hallittuun konsensukseen.

Liikenneratkaisu, palvelujen sijoittelu, sataman sijoittelu, sosiaalinen elämä, kuten palvelut ja työssäkäynti, ovat kaikki saaneet itsestään selvät sijainnit - kuin oppikirjasta. Idealismia mutta ei myöskään realismia ole kavahdettu. Kaaviomainen esitys sulkee sisäänsä kuvauksen asumisen ja elämisen moninaisesta, sallivasta kirjosta joka yhdistää tehokkuutta, ruohonjuuriajattelua isoa ja pientä, kovaa ja pehmeää: kaikki ovat tervetulleita, kaikkien toiminta on tarpeellista. Tuloksena on vahva, mielenkiintoinen, vaativa ja kantaa ottava ehdotus.

Palveluvyöhyke sijoittuu kompaktina pohjois-eteläsuuntaisena korttelijonona keskelle suunnittelualuetta. Kauppakadun päätteenä on meri joka näin tuodaan syvälle jäykähköä ruutukorttelistoa. Palvelut ovat näin tehokkaasti jonossa ja niiden määrää on toteutushetkellä ja alueen edelleen kehittyessä mahdollista uskottavasti kasvattaa. Tuloksena on kuitenkin kaaviomainen esitys tulevaisuuden kaupungin rakennemallista ilman omaleimaista identiteettiä. Korttelirakenteen ja julkisten tilojen tunnelma ei esitetä eikä kuvata. Henki jää laajan ja sinänsä ansiokkaan kirjallisen tuotoksen varaan.

62. URBAANI HELMITAULU

Alueen jäsentämiseen ehdotetaan ”urbaania helmitaulua”. Helmitaulu tukee rakennusten, käyttötarkoitusten ja tilojen monimuotoisuutta ja kaikkien urbaanien toimijoiden käyttöä. Tuloksena on kompleksinen, monipuolinen, sopeutuva ja osallistuva kaupunkiympäristö, joka myös pysyy strukturoituna ja ohjattuna.

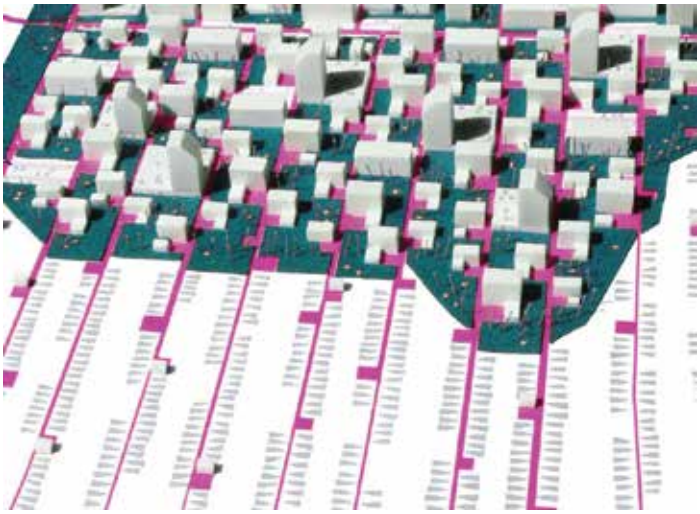
Näemme uuden ympäristön tärkeänä solmukohtana pitkässä asuinalueiden ja esikaupunkien ketjussa. Siksi ehdotamme tämän uuden kohteen käyttämistä rannikkotieyhteyden valmiiksi tekemiseen. Lauttaterminaalien lisääminen vahvistaa sitä moottoritie-metroakselia, joka liittää alueen Helsinkiin.

Ehdotus perustuu toistoon. Kokonaisuus rakentuu pistemäisistä rakennuksista, joita on monistettu tasaisesti alueelle perehtymättä paikan erityispiirteisiin. Pistemäiset rakennukset sijoittuvat pohjois-etelä suuntaisten reittien varsille, jotka jatkuvat rannassa pitkinä laiturirakenteina.

Suunnitelmassa ei ole kaupunkirakenteellista otetta. Tilamuodostus on monotonista ja massoittelu mekaanista. Tekijä olisi voinut eläytyä paremmin paikan ominaispiirteisiin. Rakentaminen on liian korkeaa.

Laiturirakenteet ovat liian pitkiä ja ahtaita.

Suunnitelma privatisoi ranta-alueen ja tekee siitä muille espoolaisille vaikeasti lähestyttävän. Ehdotuksesta jää uupumaan merellisen keskuksen luonne.



6. Kilpailun tulos

6.1 PALKINNOT JA LUNASTUKSET

Palkintolautakunta päätti yksimielisesti jakaa palkinnot ja lunastukset kilpailuohjelmasta poiketen seuraavasti:

Jaettu II palkinto, ehdotus nro **28 Fin-Fin Situation** 45 000€

Jaettu II palkinto, ehdotus nro **15 Lights** 45 000€

Jaettu II palkinto, ehdotus nro **18 Canal Grande (2)** 45 000€

lunastus, nro **32 Patchwork** 15 000€

lunastus, nro **42 Haven (2)** 15 000€

6.2 KUNNIAMAININNAT

Palkintolautakunta päätti antaa palkintojen ja lunastusten lisäksi kaksi kunniamainintaa. Ensimmäinen ehdotukselle nro **58 Down town archipelago** ja toinen ehdotukselle nro **14 Halcyon Days in Sailors Stronghold.**

6.3 PALKINTOLAUTAKUNNAN SUOSITUS JATKOTOIMENPITEIKSI JA JATKOKEHITTELYOHJEET

Palkintolautakunta esittää, että Finnoonsataman jatkosuunnitelmia laaditaan seuraavia periaatteita noudattaen:

- Finnoonsataman seuraavassa suunnitteluvaiheessa kehitetään yksi maankäyttösuunnitelmaluonnos, jossa kaikkien kolmen palkitun ehdotuksen jäljempänä eritellyt vahvuudet otetaan huomioon.
- Suunnitelman teknistaloudellista edullisuutta kehitetään siten, että erityisesti rakennuskustannuksia kasvattavat maansiirtotyöt minimoidaan mahdollisuuksien mukaan ja optimoidaan suhteessa esitettävän maankäytön tehokkuuteen.
- Suunnitelman ympäristövaikutukset arvioidaan erillisessä ympäristövaikutusten arviointityössä (YVA) ennen lopullisen asemakaavan ja Finnoonsataman yleissuunnitelman laadintaa.
- Finnoonsataman palvelukonseptin kehittämiseksi ja rakentamisratkaisujen toteutettavuuden varmistamiseksi otetaan sopivassa vaiheessa mukaan suunnitteluun palveluntuottajia, sataman toimijoita, kehittäjiä ja rakentamisen ammattilaisia.
- Veneiden tilaa vievän talvisäilytyksen ratkaisemiseksi käynnistetään muun suunnittelun rinnalla selvitystyö.

Palkittavista ehdotuksista tullaan jatkosuunnittelussa tutkimaan mm. seuraavia vahvoja teemoja ja ratkaisumalleja:

- Ehdotuksessa nro 28 ”Fin-fin situation” on parhaalla tavalla ratkaistu Finnoonsataman keskustan ja metrokeskuksen välisen kaupunkirakenteen kokonaisidea. Keskusta sijaitsee onnistuneesti rakentuen sataman suusta, satama-altaasta ja keskustorista. Ajo-, jalankulku- ja pyöräily-yhteydet metrokeskuksesta ja Espoon rantaraitti risteytyvät onnistuneesti keskustassa sen merkitystä korostaen.
- Ehdotuksen nro 15 ”Lights” parasta antia on tapa, jolla keskusta jatkuu rantabulevardina kehystäen Finnoonsataman edustan kaupunginlahtea. Näin syntyy komea kaupunkitilojen yhdistelmä, joka aukeaa parhaalla mahdollisella tavalla ilmansuuntiin nähden ja luo alueelle harvinaisen voimakkaan identiteetin ja vetovoimatekijän.
- Ehdotus nro 18 ”Canal Grande” esittää poikkeuksellisen mielenkiintoisen kanavaratkaisun, joka halkoo läpi tiiviin kaupunkirakenteen luoden Espoon rannikkomaisemaan aivan uudenlaisen, urbaanin vesiväylän. Läpiliikennöitävä kanava nostaa vesibussiliikenteen merkitystä ja vahvistaa koko alueen saariston käyttöarvoa. Aihe on vahva ja siksi kehityskelpoinen - se toimii huomattavasti ehdotuksen esitettyä vähäisemmässäkin roolissa osana toisista lähtökohdista rakentuvaa ratkaisua.

6.4 ARVOSTELUPÖYTÄKIRJAN ALLEKIRJOITUS

Espoossa 28.9.2012

Jukka Mäkelä

Mervi Hokkanen

Antti Pirhonen

Ossi Keränen

Olavi Louko

Tiina Elo

Tapani Kortelainen

Katariina Sewón

Harri Hietanen

Markku Markkula

Torsti Hokkanen

Marja Axelsson

Jaana leppäkorpi

Marianne Kaunio

Seppo Suntio

6.5 NIMIKUORTEN AVAUS

Kilpailun ratkaisun ja pöytäkirjan allekirjoituksen jälkeen avattiin nimikuoret:

nro 28 Fin-Fin Situation:
Tekijät:
Trev Harris, professori, arkkitehti SAFA RIBA
Sofia De Vocht, arkkitehti
Työkumppanit:
Hennu Kjisik, professori, TkT, arkkitehti SAFA
Henna Kemppainen, arkkitehti SAFA
Hannu Louna, arkkitehti SAFA
Charlotte Nyholm, arkkitehti
Annmari Löfgren, arkkitehtiopiskelija
Asiantuntijat:
Gretel Hemgård, maisema-arkkitehti MARK
Jouni Ikäheimo / Trafix Oy, insinööri / liikennesuunnittelu
Tekijänoikeus:
Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik

nro 15 Lights:
Tekijät:
Eriksson Arkkitehdit Oy
Patrick Eriksson, arkkitehti
Arja Sippola, arkkitehti
Anniina Korkeamäki, arkkitehti
Anna Böhling, maisema-arkkitehti
Mika Avela, arkkitehti
Kaisa Junkkonen, maisema-arkkitehti
Hanna Vikberg, arkkitehtiopiskelija
Avustajat:
Julio Orduna Sánches, 3D-visualisti
Matias Celayes, 3D-visualisti
Niko Cederlöf, arkkitehtiopiskelija
Satu Lavinen, arkkitehti
Ebba Michelsson, arkkitehti
Carita Lonka, arkkitehtiopiskelija
Emma Grönholm, graafinen suunnittelija

nro 18 Canal Grande (2):
Tekijät:
Aaro Artto, arkkitehti SAFA
Salla Hoppu, arkkitehti SAFA
Avustajat:
Ilona Jännes fil maist
Jussi Varkkilainen arkkitehti SAFA
tekijänoikeus:
50% Aaro Artto, Arkkitehtityöhuone Artto Palo Rossi Tikka Oy
50% Salla Hoppu

LUNASTUKSET:

nro 32 Patchwork:
Tiimi:
Miika Vuoristo, arkkitehtiopiskelija, tekniikan kandidaatti, Oulun yliopisto
Laura Nenonen, arkkitehtiopiskelija, tekniikan kandidaatti, Aalto-yliopisto
Lotta Kindberg, arkkitehtiopiskeljia, tekniikan kandidaatti, Oulun yliopisto
Avustaja:
Taavi Henttonen, arkkitehtiopiskeljia, tekniikan kandidaatti, Oulun yliopisto

nro 42 Haven (2):
Laura Hietakorpi, arkkitehti
Sanna Karala, arkkitehti
Kaisa Paavilainen, arkkitehti
Jenni Poutanen, arkkitehti

1. KUNNIAMAININTA:

nro 58 Down town archipelago:
Projektin tekijät:
Dorte Mandrup Arkitekter ApS, Denmark
Tekijäluettelo:
Dorte Mandrup
Kristoffer Nejsum
Astrid Philipsen Bak
Christina Hass
Isabella Giungi
João Azougado
Lina Bareikyte

2. KUNNIAMAININTA:

nro 14 Halcyon Days in Sailors Stronghold:
Reijo Jallinoja, professori arkkitehti SAFA

Pöytäkirjan vakuudeksi

Jukka Mäkelä, puheenjohtaja

Anri Linden, sihteeri

ESPOO