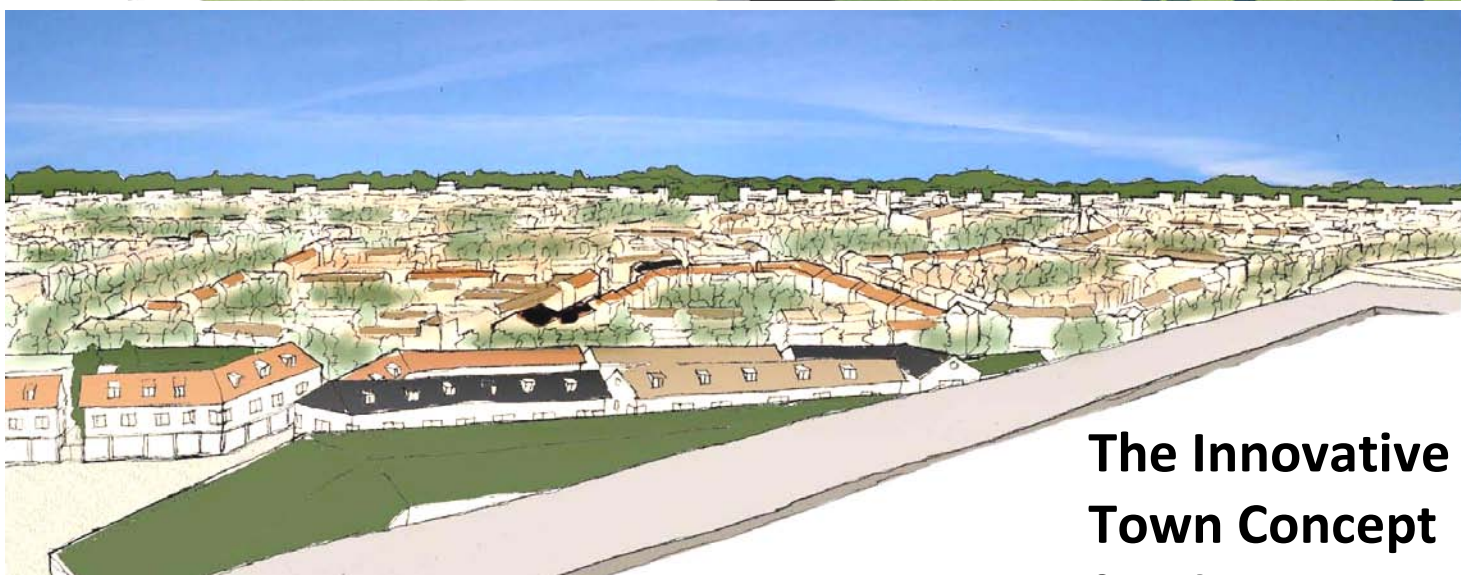




The Innovative Town Concept for the Future

Henna, Orimattila

Arvostelupöytäkirja



Orimattilan kaupunki

SRV



The Innovative Town Concept for the Future - ideakilpailu

11.1.2010 – 31.3.2010

1. Kilpailun järjestäminen	3
1.1 Kilpailun järjestäjä, luonne ja tarkoitus.....	3
1.2 Hennan alue	3
1.3 Osallistumisoikeus	3
1.4 Palkintolautakunta	3
1.5 Kilpailuaika	3
1.6 Kilpailua koskevat kysymykset.....	3
1.7 Kilpailuohjelman hyväksyminen	3
1.8 Kilpailuehdotukset	4
2. Kilpailun yleisarvostelu	4
2.1 Arvosteluperusteet	4
2.2 Yleisarvostelu	4
Yleistä.....	4
Ekotehokkuus ja omavaraisuus	5
Energia	5
Jätevesi.....	6
Hulevedet.....	6
Jätehuolto	6
Kevyen ja joukkoliikenteen suosiminen.....	6
Asukaslähtöisyys ja yhteisöllisyys	7

Paras ekokaupungin malli?	7
Sovittaminen Hennaan	10
3 Kilpailun tulos ja suositus jatkotoimiksi	11
3.1 Palkinnot ja kunniainninnat	11
3.2 Suositus jatkotoimenpiteistä ja jatkokehittelyohjeet.....	11
4. Ehdotuskohtaiset arvostelut	15

1. Kilpailun järjestäminen

1.1 Kilpailun järjestäjä, luonne ja tarkoitus

Kilpailutehtävänä oli ideoida ja suunnitella innovatiivinen ja ekotehokas tulevaisuuden kaupunkiyksikkö 20 000 asukkaalle sekä toisena osana soveltaa näitä suunnitelmia Orimattilan Hennan alueelle.

Ideakilpailu liittyy käynnissä olevaan kaksivuotiseen InTo tutkimus- ja kehitysprojektiin. Sen tavoitteena on luoda uudenlainen kaupunkikonsepti, joka huomioi asukkaiden ja käyttäjien sekä yhteiskunnan kestävän kehityksen erityistarpeet suunnittelun alusta alkaen. Kaupunkikonseptin ensimmäisenä sovelus- ja pilottikohteena toimii Hennan alue Orimattilassa. Tutkimusprojektia rahoittavat Tekes, SRV ja Orimattilan kaupunki. Projektin tutkimus- ja kehittämisosasta vastaa Valtion teknillinen tutkimuskeskus VTT.

1.2 Hennan alue

Hennan alue sijaitsee Helsinki-Lahti -oikoradan ja moottoritien varrella noin 20 km Lahden eteläpuolella. Hennaan on suunnitteilla uusi 10 000 – 20 000 asukkaan ja 5 000 työpaikan ekotehokas pikkukaupunki. Hennan kehittämisen lähtökohtana on vuonna 2006 valmistunut oikorata ja sille Hennaan tehdyt sivuraiteet, joiden kohdalle voidaan rakentaa henkilöliikenteen asema Z-junan pysähtymistä varten ja joita voidaan jatkaa teollisuuden pistoraiteiksi. Ensimmäisen vaiheen rakentaminen on tarkoitus aloittaa lähivuosina. Alueen toteuttamisen arvioidaan kestävän 15–20 vuotta. Hennan kehittämisestä ovat Orimattilan kaupunki ja SRV-yhtiöt solmineet yhteistyösopimuksen vuonna 2007.

Ajatuksena on, että Hennan asukkaiden ei tarvitsisi päivittäisessä elämässään käyttää henkilöautoa. Kaikki alueen omat työpaikat ja palvelut ovat kävelytai pyöräilyetäisyyden päässä. Alueen ulkopuolella työssäkäyvät pääsevät sujuvasti kevyen liikenteen yhteyksiä käyttäen kotoaan läheiselle Hennan asemalle, josta kävisivät junalla töissä ja palatessaan voisivat tehdä ruoka- ym. ostoksensa aseman läheisessä kaupassa ja hakea lapsensa läheisestä päiväkodista. Tavoitteena on avata taajamajunien pysähdyspaikka Hennaan jo rakentamisen alkaessa.

1.3 Osallistumisoikeus

Kilpailu oli avoin kaikille Suomen ja EU-alueen kansalaisille.

1.4 Palkintolautakunta

Palkintolautakuntaan kuuluivat kilpailun järjestäjien nimeäminä:

Jouko Pöyhönen (pj) – Hankekehitysjohtaja, DI, SRV Yhtiöt

Tuomas Lindfors - Hankekehityspäällikkö, DI, SRV Yhtiöt

Anne Tiainen - Ympäristöpäällikkö, DI, SRV Yhtiöt
Pirkko-Leena Jakonen - Kaavoitusinsinööri, DI, Orimattilan kaupunki

Raimo Ikäheimonen - Tekninen johtaja, DI, Orimattilan kaupunki

Veijo Nykänen - Johtava tutkija, rakentamistalous, DI, VTT

Pekka Lahti - Johtava tutkija, yhdyskuntasuunnittelu, tekn.lis.,(arkkit.), VTT

SAFA:n nimeäminä ammattijäsenenä toimivat:

Jukka Linko - arkkit. SAFA

Timo Takala - arkkit. SAFA

Palkintolautakunnan sihteerinä toimi Anna Karttinen, KTM

1.5 Kilpailuaika

Kilpailu alkoi 11.1.2010

Kilpailukysymysten jättö 29.1.2010

Vastaukset kysymyksiin 19.2.2010

Kilpailuaika päättyi 31.3.2010

1.6 Kilpailua koskevat kysymykset

Kilpailua koskevat kysymykset pyydettiin lähettämään kilpailun sihteerille. Tuomaristo vastasi kilpailukysymyksiin annettuun päivämäärään mennessä.

1.7 Kilpailuohjelman hyväksyminen

Kilpailuohjelma on SAFAn hyväksymä.

1.8 Kilpailuehdotukset

Kilpailuun saapui määräaikaan mennessä 75 ehdotusta.

Todettiin, että kilpailuehdotuksessa numero 75 ei ollut löydettävissä minkäänlaista postileimaa ja se saapui 12.4.2010, mikä oli 12 päivää kilpailun päättymisen jälkeen. Kilpailuehdotuksen jättöpäivämäärää koskeviin kysymyksiin annettiin vastaus, että kilpailuehdotuksia odotetaan 10 päivää jättöpäivämäärän (31.3.2010) jälkeen. Koska ehdotus 75 saapui 12 päivää jättöpäivämäärän jälkeen eikä siinä ollut postileimaa todistamassa lähetyspäivämäärää, tuomaristo päätti hylätä ehdotuksen. Jos ehdotus olisi otettu mukaan arvosteluun, muiden ehdotusten tasapuolinen kohtelu olisi vaarantunut.

Todettiin, että ehdotuksissa numerot 1, 6, 37 ja 62 ei ollut vaadittua sähköistä versiota kilpailutyöstä mukana. Tuomaristo päätti, että SAFAN sääntöjen mukaisesti ehdotuksia ei hylätä vain tähän seikkaan perustuen, sillä puutteesta huolimatta työ on silti arvosteltavissa. Puute saattaa kuitenkin vaikuttaa arvosteluun.

Todettiin, että kilpailuehdotus 1 ei täytä kilpailuohjelmassa vaadittuja kohtia 1a (sanallinen kuvaus tulevaisuuden kaupunkiyksikön kantavista ideoista perusteluineen) eikä 2 (ideoiden koeluontoinen testaus Henna alueella). Kilpailuehdotus 1 päätettiin hylätä.

Todettiin, että kilpailuehdotuksessa 6 ei ollut kilpailuohjelmassa vaadittua kohtaa 2. Lisäksi kohdissa 1a ja 1b oli liian monta sivua ja sivukoko oli väärä. Ehdotus 6 päätettiin hylätä.

Todettiin, että kilpailuehdotuksesta 62 puuttui kilpailuohjelmassa vaadittu kohta 1a. Lisäksi kohta 2 oli liian pitkä. Ehdotus 62 päätettiin hylätä.

Ehdotus 37 täytti muut kilpailuohjelman vaatimukset, joten se otettiin arvosteltavaksi sähköisen aineiston puuttumisesta huolimatta.

Arvosteluun otettiin mukaan yhteensä 72 ehdotusta.

Ehdotukset 1,6, 62 ja 75 hylättiin.

2. Kilpailun yleisarvostelu

2.1 Arvosteluperusteet

Kilpailuehdotusten ideat arvioitiin seuraavilla kriteereillä:

- Ekotehokkuus ja omavaraisuus
- Asukaslähtöisyys (oma-aloitteisuuden sekä yhteisöllisyyden tukeminen)
- Ideoiden innovatiivisuus, uutuusarvo ja houkuttelevuus
- Ideoiden perustelujen uskottavuus
- Ideoiden toteuttamiskelpoisuus ja soveltuvuus Hennaan
- Kokonaisuus

2.2 Yleisarvostelu

Yleistä

Kokonaisen kaupungin suunnittelu ennestään rakentamattomalle alueelle on harvoin eteen tuleva ja sellaisenaankin vaativa tehtävä. Hennan uuden kaupungin tuli olla myös nykyisiä kaupunkeja ekotehokkaampi eli keveämpi ekologiselta jalanjäljeltään. Uuden kaupungin tulee olla lisäksi houkutteleva ja omaleimainen, jotta se houkuttelee asukkaita. Kilpailutehtävä oli siten erittäin vaativa.

Tehtävän ainutlaatuisuuden ja vaativuuden huomioiden ottaen ei ole yllätys, että kilpailu ei tuottanut yhtään kaikki kilpailuohjelman laatuvaatimukset kiitettävästi täyttävää ratkaisua. Sen sijaan ehdotuksiin sisältyi runsaasti hyviä ideoita ekotehokkaan ja asukaslähtöisen pikkukaupungin osaratkaisuksi ja myös Hennan alueelle soveltuviksi suunnitelmiksi.

Kilpailun suuri ehdotusten määrä oli positiivinen yllätys samoin kuin se, että ehdotuksien tekijöitä ilmaantui runsaasti myös muualta Euroopasta kuin Suomesta. Kilpailun aihepiiri on selvästi suunnittelijoita kiinnostava. Ehdotusten laatimiseen oli paneuduttu huolellisesti ja työaika säästämättä. Kilpailu tuottikin hyvän valikoiman ideoita ja eväitä Hennan suunnittelussa käytettäväksi.

Ekotehokkuus ja omavaraisuus

Kilpailu poikkesi sikäli tavanomaisista arkkitehtuuri- tai kaupunkisuunnittelukilpailuista, että siinä haettiin myös yleisellä tasolla ratkaisumalleja tulevaisuuden kaupunkikehittämisen haasteisiin. Ehdotettavissa malleissa tai konsepteissa tuli ottaa huomioon erityisesti mm. kestävä kehitys ja ekotehokas aluerakentaminen sekä alhainen nettohiilijälki.

Useimmissa kilpailuehdotuksissa oli paneuduttu kiitettävästi tähän teoreettiseenkin osaan.

Ehdotuksissa oli erilaisia painotuksia, osassa ehdotuksia painottui teoreettinen tarkastelu ja osassa taas oli paneuduttu Hennan olosuhteisiin.

Kaksiosainen tehtävä osoittautui sikäli vaativaksi, että harvoissa ehdotuksissa oli onnistuttu johtamaan Hennan toteutusmalli johdonmukaisesti teoreettisen osan pohjalta. Niissäkin ehdotuksissa, joissa tehtäviä oli tarkasteltu työmääräisesti tasapuolisesti oli joskus vaikea löytää selvää kytköstä teoriasta käytäntöön. Näissä tapauksissa teoreettinen osa on koottu "opikirjamaisesti" saatavilla olevista lähteistä ja Hennan sovellusosa perustui taas muihin, yleensä perinteisiin suunnittelukriteereihin, enemmän tai vähemmän onnistuneesti Hennan maastoon soveltaen.

Parhaissa ehdotuksissa oli Hennan ratkaisu johdettu luontevasti teoriaosan pohdinnoista.

Ekotehokkuus-käsite on ymmärretty useimmissa ehdotuksissa kilpailuohjelmassa esitetyn mukaisesti korostaen energiatehokkuutta, kasvihuonekaasupäästöjä ja hiilijälkeä. Useat tekijät ovat perehtyneet kiitettävästi ekotehokkuuden aihepiiriin kaupunkirakentamisessa ja konseptiosan ehdotuksissa on runsaasti käyttökelpoisia ideoita.

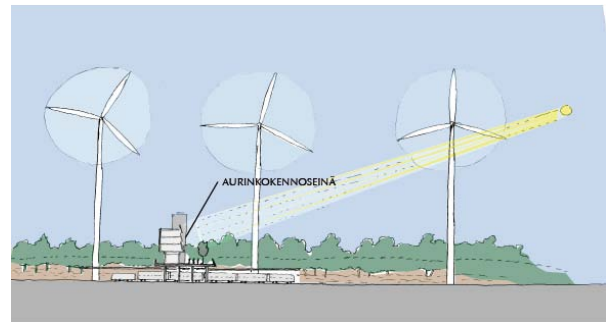
Monet ratkaisusta ovat ehkä jo useimmille tuttuja, mutta innovatiivisuus liittyykin niiden soveltamistapaan ja uusiin yhdistelmiin. Energiatehokkuuteen sekä rakentamisessa että rakennusten käytössä ja liikenteessä on useimmiten kiinnitetty huomiota kohtuullisen tasapuolisesti. Osa ehdotuksista on kuitenkin keskittynyt esimerkiksi rakennusten ulko-vaipan rakenneongelmiin, osa aurinko- ja tuulienergiasovelluksiin, osa jätteiden käsittelyyn ja osa paikallisen bioenergian tuotantoon ja omavaraisuuteen. Joissakin ehdotuksissa korostuvat erilaiset uudet teknologiat, jotka eivät välttämättä johda mihinkään tiettyyn kaupunkirakentamisen tapaan vaan voivat toteutua lähes ehdotuksessa kuin ehdotuksessa. Tällöin ehdotuksen esittämät ratkaisut eivät ole ol-

leet ratkaisevassa asemassa kilpailuehdotuksen ansiokkuutta arvioitaessa.

Aika harvat ehdotukset ovat kaikkien ekotehokkuusnäkökulmien suhteen niin tasapainoisia, että voi sanoa "kokonaisekotehokkuuden" olevan hallinnassa.

Ekotehokkuutta ja yhteisöllisyyttä on useissa ehdotuksissa onnistuneesti yhdistelty esimerkiksi viljelypalstajärjestelyjen ja yhteishankintamenettelyjen kautta.

Energia



Ehdotusten energiaratkaisut voidaan jakaa kahteen pääluokkaan, hajautettuihin ja keskitettyihin malleihin. Välimuodoissa on kohtuullisen tiivis keskusta ja sen ympärillä pienempiä hajautettuja yksiköitä.

Hajautetuissa ratkaisuissa ehdotettiin usein nolla- tai plusenergiataloja, jolloin tarvittava lisäenergia on luontevaa tuottaa talo- tai korttelikohtaisesti aurinkopaneeleilla, tuulimyllyillä ja maalämmöllä. Jo nykyisillä rakentamisnormeilla hajautettu tuotanto esitetyillä tavoilla ja luopuminen kaukolämpöverkostosta on mahdollinen ratkaisuvaihtoehto myös Hennassa. Sen hyvänä puolena on korkean omavaraisuusasteen lisäksi helppo vaiheittain toteutettavuus, haittapuolena taas riippuvuus saatavilla olevasta uudesta teknologiasta ja asukkaiden osaamis- ja huoltovastuun kasvu.

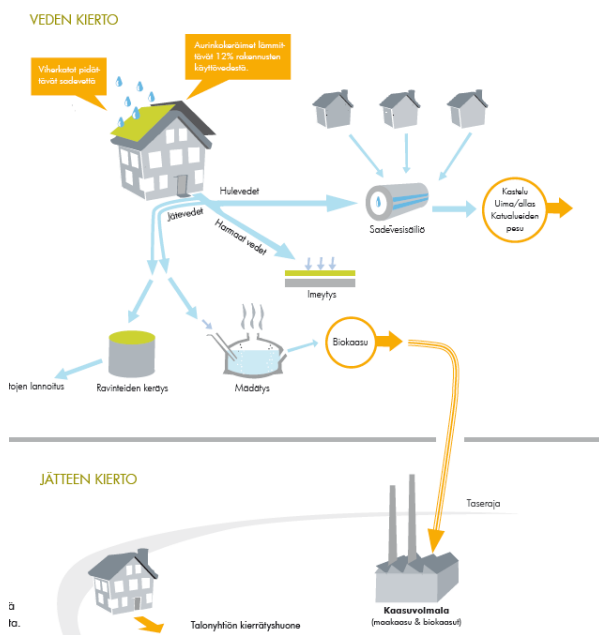
Keskitetyissä kaukolämpöverkkoon perustuvissa ratkaisuissa oli lämmön lähteenä yleisimmin joko puuta polttava sähköä ja lämpöä tuottava laitos tai jätevesistä ja biojätteistä biokaasureaktorilla tuotettava sähkö ja lämpö. Maakaasun käyttöä ehdotettiin hyvin harvoin. Myös keskitettyä aurinkosähköä ja aurinkolämmön tuotantoa esiintyi joissain ehdotuksissa.

Tuulivoimaa esitettiin sekä keskitettyinä tuulivoimapuistoina, että talokohtaisina pieninä roottoreina. Osa tuulipuistoista oli sijoitettu radan ja moottori-

tien väliselle, muuten ehkä hyötykäytön ulkopuolelle jäävälle maakaistalle, osa kaupunkirakenteen ulkopuolelle läheisille metsä- ja peltoalueille.

Hajautettujen ratkaisujen voidaan katsoa sopivan parhaiten pientalovaltaisiin laajalle levittäytyviin kaupunkirakenteisiin ja keskitettyjen ratkaisujen taas tehokkaasti rakennetuille ja suppealle alueelle sijoitettuihin kaupunkirakenteisiin. Joissakin ehdotuksissa oli sekä kaukolämpöverkkoa, että hajautettua tuotantoa ja laajalle levittäytyvä maankäyttö. Tällaisesta yhdistelmästä tulee käytännössä epärealistisen kallis.

Jätevesi



Jäteveden osalta melko harvoissa ehdotuksissa oli ehdotettu nykyisiin verkostoihin liittymistä, vaikka se on Suomen olosuhteissa edelleen perusteltu ratkaisu myös ekologisen jalanjäljen kannalta katsottuna.

Paikallista käsittelyä ehdotettiin useimmiten Hennan alueelle rakennettavassa laitoksessa, joka tuottaisi myös lämpöä ja sähköä jätevesilietteestä mädättämällä. Myös kortteli- tai asuntoaluekohtaista käsittelyä esitettiin erityyppisillä puhdistusratkaisuilla. Aika yleisesti ehdotettiin harmaiden jätevesien erilliskäsittelyä ja erillisverkostoa harmaille vesille ja jonkin verran myös juurakkopuhdistamoja. Molempiin liittyy ratkaisuja ja teknologioita, joita ei vielä ole riittävästi testattu suomalaisissa olosuhteissa (ilmastossa ja asukkaiden omaehtoisessa hallinnassa).

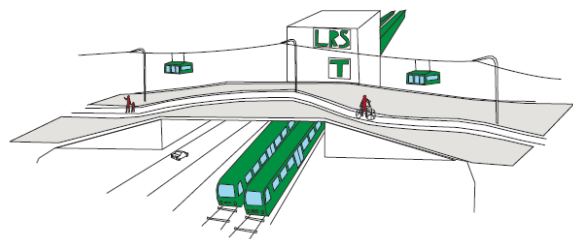
Hulevedet

Hulevesien luonnonmukainen johtaminen on miltei aina mainittu ainakin tekstissä. Useissa ehdotuksissa on myös otettu huomioon Hennan puroumat ja säilytetty ne hulevesiuomina ja samalla viheralueiden runkona. Hulevesien viivyttämiseen ja puhdistamiseen oli kiinnitetty vähemmän huomiota. Joissakin ehdotuksissa oli hulevesien viivytys- ja puhdistuskosteikkoja, mutta ne eivät olleet yhdessäkään ehdotuksessa paikassa, jonne alueen vedet luontaisesti laskevat.

Jätehuolto

Käytännöllisesti katsoen kaikki ehdotukset lähtevät jätteen lajittelusta syntypaikalla. Jatkokäsittelyssä on joko hajautettuja ratkaisuja (kompostointi pihoilta, pihojen kierrätyspisteet ja jatkojalostuspajat) tai keskitettyjä (putkikeräily Hennassa yhteen pisteeseen, jossa paikallinen käsittely biokaasureaktorissa yhdessä jätevesilietteen kanssa). Monissa ehdotuksissa esitetty tyhjiöputkiin perustuvat maanalaiset jäteputkijärjestelmät ovat ekotehokkaita koska kiinteistöistä jäävät pois jätteen säilytys ja lajittelutilat sekä kaduilta jätteen keräilyautot. Järjestelmät ovat kuitenkin kalliita ja edellyttävät riittävää väestöpohjaa ollakseen kannattavia, mikä tulee ottaa huomioon Hennan vaiheittain rakentamisen suunnittelussa (jo ensimmäisen vaiheen tulee olla kerosaltaan ja tehokkuudeltaan riittävä taatakseen järjestelmän itsekannattavuuden).

Kevyen ja joukkoliikenteen suosiminen



Hennan rakentamisen peruslähtökohta on Helsinki-Lahti -oikorata ja mahdollisuus rakentaa asema Hennan kohdalle. Siksi kilpailuohjelmassa on erikseen mainittu, että kaupunkiyksikön sisäisen liikennejärjestelmän tulee perustua voimakkaasti kevyttä ja joukkoliikennettä suosiviin ratkaisuihin.

Ehdotuksissa olikin paneuduttu kiitettävästi tähän tehtävään. Ehdotetut ratkaisut voidaan jakaa kahden pääperiaatteen. Osa ehdotuksista painotti ennen kaikkea kävelyetäisyyttä Hennan asemalle ja rakensi mahdollisimman tiiviin kaupungin ottaen rautatieaseman kaupungin keskipisteeksi.

Parhaissa ehdotuksissa asiaa oli tehostettu säteittäisellä katuverkolla, jolla jalankulkuetäisyydet oli onnistuneesti minimoitu.

Laajemmalle levittäytyvissä ehdotuksessa yhteydet asemalle perustuivat yleensä syöttöliikenteeseen jollakin toisella joukkoliikennevälineellä, joskin myös polkupyörän käyttö mainittiin. Joukkoliikennevälineitä ja linjastoja oli ideoitu kiitettävästi, joukossa oli pikkubusseja, sähköbuseja, itseohjautuvia ajoneuvoja, raitiovaunuja ja ilma- ja köysiratoja.

Hennan suunniteltu väestöpohja 20 000 asukasta on pienekö tiheävuorovälisen syöttöliikenteen ylläpitämiseen, ellei itseohjautuvien välineiden kohdalla tapahdu teknologista läpimurtoa. Täten kävely ja sitä tukeva polkupyörän sujuva käyttö reuna-alueilta on Hennan osalta katsottava syöttöliikennettä varmemmaksi ratkaisuksi. Kävelyn perustuvien ratkaisujen hyvänä puolena on toimivuus jo alueen vähintään 20-vuotisen rakennusvaiheen alussa.

Asukaslähtöisyys ja yhteisöllisyys

Asukaslähtöisyydestä ja asukkaiden yhteistoiminnasta oli runsaasti käytännön ehdotuksia. Useissa ehdotuksissa paneuduttiin myös asukkaiden ja yhteisön vaikuttamiseen kaupungin kehityksessä.

Parhaissa ehdotuksissa kaupunkirakenne sinällään suosii koko yhteisön ja/tai pieniyhteisöjen syntyä. Monessa ehdotuksessa oli perusteltu yhteisöllisyyden merkitystä kaupungin ekotehokkuudelle sillä, että vapaa-ajan matkojen osuus liikenteen ekologisesta jalanjäljestä on huomattava. Vapaa-ajan matkojen merkitys on suurempi kuin työmatkojen merkitys.

Ehdotuksissa pyrittiin luomaan kaupunki, jossa asukkaat viihtyvät ja viettävät myös vapaa-aikansa, jolloin vapaa-ajan matkustustarve jää pieneksi. Perustelu on uskottava. Keinoina esitettiin, paitsi yleistä miljöö viihtyisyyttä myös lukuisia keinoja, joilla yhteisöjen syntyä edesautetaan. Fyysisinä ratkaisuinä on useimmin esitetty asukkaiden kokoontumis- ja

tapahtumapaikkoja sekä viljelypalstoja. Lisäksi on ehdotettu uuteen tietotekniikkaan perustuvia virtuaalisia asukasverkkoja, yhteishankinta-, osakkuusym. verkkoja. Myös kaupungin muodonannolla pyrittiin tukemaan yhteisöllisyyttä jakamalla kaupunkia selkeisiin asuntoalueisiin ja kortteleihin, joilla on omat kokoontumispaikkansa.

Hennassa viihtymiseen tähtäävät pyrkimykset hyödyttävät suoraan Hennan tulevia asukkaita ja edesauttavat myös Hennan markkinointia ja rakentumista.

Paras ekokaupungin malli?

Kilpailuohjelmassa todetaan, että "kaupunkiyksikön yleisilmeen tulee olla elävä, kaupunkiyhteisöä ja asumisen monimuotoisuutta korostava ja tiiviin kaupunkimainen, ei lähiömäinen tai esikaupunkimainen". Useimmat ehdotukset noudattivat tätä vaatimusta. Silti niissäkin ehdotuksissa on suuria eroja kaupunkimaisuuden ja tiiviyn suhteen.

Osassa ehdotuksia ne maa-alueet, jotka on rakentamiseen osoitettu, ovat tiiviitä ja kaupunkimaisia, mutta rakennettujen alueiden väliin jäävää maa-aluetta on runsaasti ja joissakin ehdotuksissa jopa maata tuhlaillen. Niiltä osin kuin maa on rakentamistarkoitukseen kelpaamatonta (esimerkiksi suota tai jyrkkää kalliorinnettä), ehdotus voi olla perusteltu. Sen sijaan ehdotus, jossa tämän kokoluokan pikkukaupunkiin on sisään jätetty runsaita pelloille tai metsiin sijoittuvia viherkehiä tai keskuspuistoja, ei voi pitää ekotehokkaana. Sama koskee kaupunkimalleja, jotka muodostuvat lukuisista erillisistä ja irrallisista kaupunkisirpaleista. Kaupungista ei tällöin muodostu yhtenäistä kaupunkia, joka vois järjestää perusrakenteensa ja muut palvelunsa ekotehokkaasti ja kaikkia sen asukkaita tasapuolisesti palvellon. harvassa kokonaisrakenteessa myös kaupungin sisäiset etäisyydet kasvavat tarpeettoman pitkiksi, mikä lisää liikenteen energiankulutusta ja päästöjä sekä haittaa asukas-yhteisöjen muodostumista.

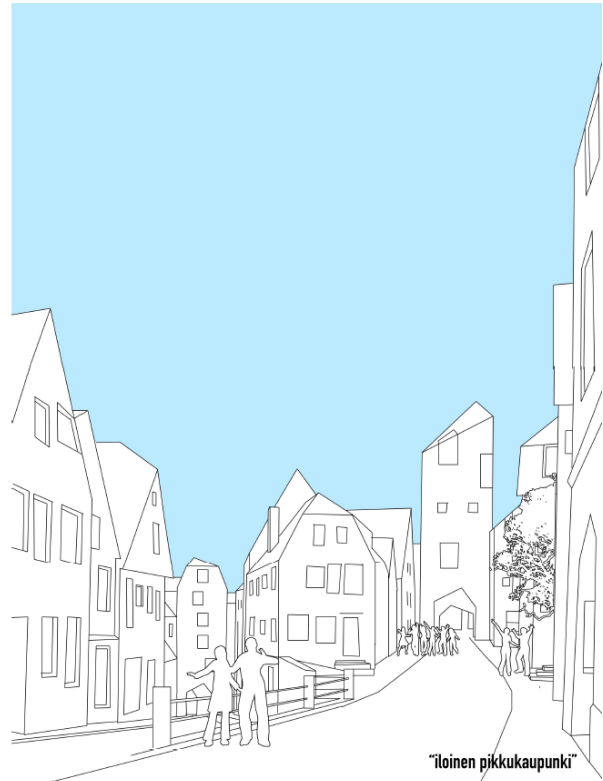
Maankäytön suhteen toisessa ääripäässä ovat ehdotukset, joissa kaikki rakentaminen on keskitetty yhteen megarakennukseen tai -rakennelmaan, joka tosin säästää maata mutta saattaa olla vähemmän ekotehokas rakennusmateriaalien kulutuksen ja palvelujen tuottamisen kannalta.



Ehdotuksien aluetehokkuudet ovat pääosin normaalin suomalaisen kaupungin toteutuneita tehokkuuksia. Jopa megarakenteisiin perustuvat nauhakaupunkiehdotukset on suunniteltu yllättävän matalalla tehokkuudella, talot ovat niissäkin enimmillään 8-kerroksisia. Jos vältetään kaupunkirakenteen toimivuuden kannalta tarpeettomat kansi- ja pilarirakenteet, myös tällaiset megarakenteet ovat toteuttamiskelpoisia ja ekotehokkaita. Niiden osalta täytty myös kilpailuohjelman tavoitteleva "innovatiivinen ja yhteisöllinen tulevaisuuden kaupunkiyksikkö". Toisaalta osalle asuntoa Hennasta etsiville uusille asukkaille tavanomaisesta kovin paljon poikkeava kaupungin ulkomuoto saattaa olla vaikeasti markkinoitavissa.

Pääosa ehdotuksista voidaan jakaa kahteen pääryhmään, kaupunkimaisuutta korostaviin tiiviisti aseman ympärille rakentuviin ja luonnonläheisyyttä korostaviin pientalovaltaisiin ja laajemmalle alueelle hajautettuihin malleihin. Jälkimmäisistä voidaan aiheellisesti kysyä täyttävätkö ne "kaupunkimaisuuden" vaatimukset muuta kuin keskustan osalta.

Uusvanha kaupunki?



Monessa kaupunkimaisuutta korostavassa ehdotuksessa oli otettu malliksi eurooppalaisten vanhojen pikkukaupunkien rakenne ja miljöö. Se on ymmärrettävää, koska kaupunkityypistä on vuosisatojen hyvät kokemukset ja sen miljöö on kaikille tuttu ja turvallinen.

Nyky aika tuo toki haasteita perinteisen kaupunkimuodon uusintamiselle. Esimerkiksi joissakin ehdotuksissa esitettyjen korttelikauppojen ja korttelileipomoiden syntyminen ei ole ihan itsestään selvää nykyisessä kaupan rakenteessa. Toisaalta ao. ehdotusten kaupunkirakenne sopii hyvin muillekin palveluille tai toimintoille kuin pikkukaupoille.

Koko Hennan rakentumista korttelikaupungin periaatteella ei ole pidetty todennäköisenä tai realistisena, mutta palkintolautakunta on pitänyt tämän tyyppistä ratkaisumallia toimivana ja ekotehokkaana Hennan keskusta-alueella.

Ehdotusten joukossa oli erittäin onnistuneita esityksiä nykymuotoisen talorakentamisen sijoittamisesta perinteiseen pikkukaupungin korttelirakenteeseen. Muuttuvat ekologiset tavoitteet vaikuttavat jo nyt rakennusten ja kortteleidensuunnitteluun. Aurinkokeräimet ja -paneelit tulee voida integroida seiniin ja kattoihin, mikä tarkoittaa mm. talojen suuntauksen

ja varjostuksien huolellista etukäteisarviointia erityisesti silloin kun korttelirakenne on tiivis ja talot lähellä toisiaan. Monissa ehdotuksissa myös tähän seikkaan on kiinnitetty ansiokasta huomiota.

Uudet ja vanhat kaupunkimallit

principles for urban structures

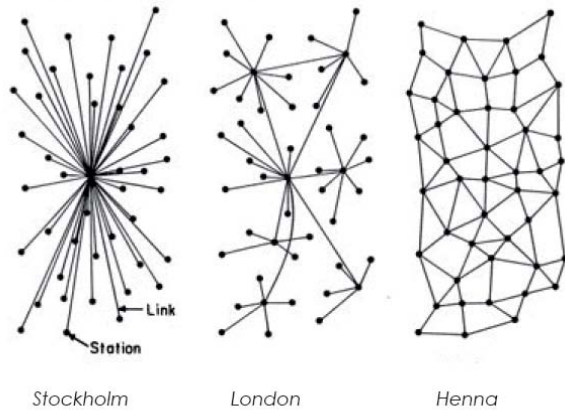
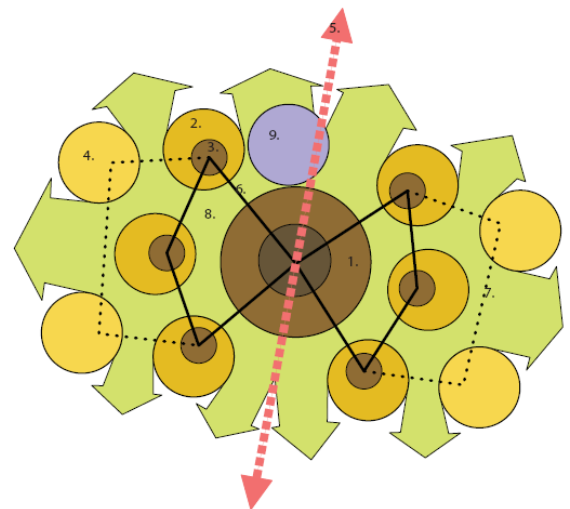


fig 1. centralized, decentralized and distributed networks

Ehdotusten joukossa oli useampia perinteisiä kaupunkimalleja haastavia ehdotuksia kuten "tiivit nauhakaupungit" ja "verkostokaupungit". Niissä ei kuvitella tarvittavan selvää keskusta, vaan palvelut ja toiminnot voivat olla tasa-arvoisesti missä tahansa. Tällaisen kaupunkimallin etuna voi olla sen helppo laajennettavuus ja sopivuus vaihteittain rakentumiseen. Myös perinteinen ja Suomessakin hyvin yleinen ruutukaava on samaan tapaan jatkuvasti ja rajoittomasti laajennettava kaupunkimalli. Myös muita matemaattisia tai biologiasta lainattuja malleja on esitetty. Eniten kuitenkin on ehdotuksia, jotka lähtivät alueen topografiasta ja muista luonnon olosuhteista.

Palkintolautakunta on katsonut, että tämän kokoisessa pikkukaupungissa "perinteinen" palvelujen keskittäminen aseman yhteyteen tukee Hennan palvelutason kehittymistä ja myös koko Hennaa koskevaa yhteisöllisyyden syntymistä ja viihtyisyyttä.

Lähiöteoria vai solumalli?



Ehdotuksissa oli useita lähiöteoriaan tai soluperiaatteen perustuvia malleja, joissa alue oli jaettu selkeiksi toisistaan erottuviksi soluiksi. Osassa ehdotuksista jäsentely oli viety hyvinkin hierarkkiseksi ja matemaattiseksi malliksi.

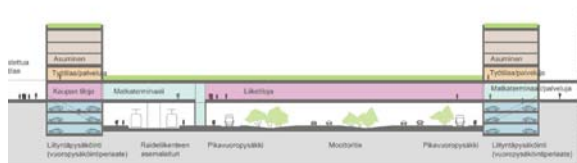
20 000 asukkaan kaupunki on mahdollista jäsentää useammaksi alayksiköksi, kuten pääkeskukseksi ja alakeskukseksi, joilla on omat lähipalvelut. Alakeskukset voivat olla joko asunto- tai työpaikkavaltaisia tai toiminnoiltaan sekoittuneita naapurustoja (soluja). Varsinkin silloin kun yksiköt eriytyvät kovin kauaksi toisistaan, on alakeskukseen jäsentyneellä kaupungilla on vaara ajautua toiminnoiltaan yksipuoliseksi asuntoalueiden ja nukkumalähiöiden joukoksi. Soluilla tulisikin olla kiinteä yhteys toisiinsa, jotta ne voisivat hyötyä toistensa läheisyydestä ja naapurin tarjoamista palveluista. Yksiköittäin jäsentämisellä ja soluperiaatteella on kiistämätön etunsa vaihteittain rakentamisen kannalta ja yhteisöllisyyden viritäjänä.

Useimmissa lähiöiksi tai soluiksi jäsenneyissä ehdotuksissa on yksi keskus aseman yhteydessä ja muut siihen satelliitteina tukeutuvia asuntosoluja, mutta myös verkostokaupungin tyyppisiä tasa-arvoisista soluista koostuvia ratkaisuja on esitetty.

Erillisten kaupunginosien lukumäärä on yleensä 3–10 ja yksikkökoot vastaavasti 2 000–7 000 asukasta. Pieni yksikkökoko helpottaa vaihteittain rakentamista, mutta johtaa usein pitempiin etäisyyksiin asemalle ja saattaa estää omien palveluiden syntymisen. Ison yksikön valmistuminen vie pitemmän ajan, mutta varmistaa palveluille riittävän väestöpohjan.

Sovittaminen Hennaan

Kaksijakoinen kaupunki hallittavissa



Moottoritie ja rata halkaisevat Hennan ja tuottavat lisävaiketta Hennan suunnittelulle. Osa ehdotuksista oli ratkaissut ongelman sijoittamalla kaiken rakentamisen vain länsipuolelle. Tämä säästää väylien yli rakennettavien siltojen tai kansien kustannuksissa, mutta toisaalta etäisyydet asemalle kasvavat.

Hennan rakentaminen kannattaa aloittaa länsipuolelta, jonne asemakin sijoittuu, mutta kaupungista tulee toimivampi jos itäpuolikin otetaan käyttöön.

Osassa ehdotuksista oli useita moottoritien ja radan ylittäviä siltoja, kansia ja vihersiltoja. Parhaissa ehdotuksissa oli kuitenkin onnistuttu väylistä huolimatta suunnittelemaan toimiva kaupunki kuromalla kaikki liikennemuodot vain yhden pisteen eli Hennan aseman kautta. Näin oli saatu samalla myös kaikki tiet johtamaan keskustan palveluiden äärelle, mikä kuitenkin asettaa liikennejärjestelyiden toimivalle ja turvalliselle suunnittelulle erityisvaatimuksia tässä "solmukohdassa".

Vaiheittain rakentaminen

Ehjään, valmiiseen kaupunkiin pyrkivissä ehdotuksissa on usein ongelmana välivaiheiden keskeneräisyys. Kuinka taataan kulloisellekin asukasmäärälle sopiva palvelutaso tai toimiva liikenneverkko? Monet ehdotuksista pystytään jakamaan luonteviin kehitysvaiheisiin, useissa on selvennetty rakennusvaiheita kaavioiden avulla. Tasaisen verkkomaisesti levittyvissä malleissa taas ongelmana on ollut rakenteen luonteva lopettaminen. Toimivat rakennusvaiheet ovat erityisen tärkeitä radan ja moottoritien molemmille puolille rakentuvissa ratkaisuissa.

Kilpailu ei tuonut ratkaisuja kaikkiin käytännön ongelmiin

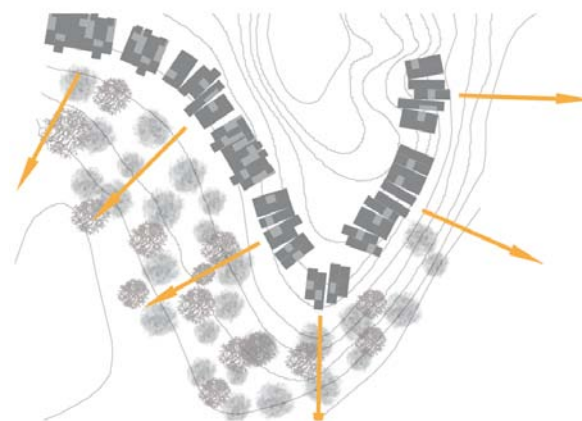
Moottoritien ja osittain myös nopeiden (250 km/h) junien radan melu on suuri ongelma, joka on kilpai-

lun idealuontoisuuden takia jäänyt vähemmälle tarkastelulle ja monen osalta ratkaisematta. Asiaan joudutaan paneutumaan perusteellisesti alueen jatkosuunnittelussa.

Hennan asemalle tuleva liityntäpysäköinti on jäänyt niin ikään vähälle huomiolle. Liityntäpysäköinnin sijoittaminen ja liityntäliikenteen ohjaaminen Hennan kaupunkia häiritsemättä asettaa lisähaasteita jatkosuunnittelulle.

Säilytettäväksi määritellyn voimajohdon sijainti lähellä mahdollista rautatieasemaa on osoittautunut niin hankalaksi, että monet kilpailijat olivat unohtaneet sen kokonaan tai ehdottaneet kaapelointia tai siirtoa. Osa ehdotuksista oli nostanut linjan ehdotuksen luonnetta korostavaksi teemaksi ja jäsentänyt kaupungin sen mukaan "neliäpilaksi". Näissä ehdotuksissa linja kuitenkin hallitsee liikaa kaupungin keskustaa. Ehyimpiä kaupunkeja oli saatu siirtämällä kaupunki kokonaan linjan pohjoispuolelle, mutta tällöin kaupunki työntyy melko lähelle työpaikka-alueita ja asema jää lähelle kaupungin reunaa. Voimajohtolinjaan suhtautuminen joudutaan jättämään jatkosuunnittelussa tutkittavaksi asiaksi meluntorjunnan ohella.

Vaativa maasto voidaan kääntää eduksi



Useimmat kilpailijat olivat todenneet Hennan topografian vaativuuden ja kilpailun idealuontoisuudesta huolimatta tekijät olivat ottaneet huomioon ainakin maaston suurmuodot ehdotuksissaan. Parhaissa ehdotuksissa topografiaa oli pystytty hyödyntämään kaupungin hahmon ja omaleimaisuuden luomisessa.

3 Kilpailun tulos ja suositus jatkotoimiksi

3.1 Palkinnot ja kunniamaininnat

Tutustuttuaan kilpailuehdotuksiin palkintolautakunta päätti yksimielisesti jakaa palkinnot kilpailuohjelmasta poiketen seuraavasti:

Jaettu ensimmäinen sija á 15 000€

”2km²”

”Neljän sukupolven kaupunki”

Kolmas sija 10 000€

”loikka”

Lunastukset: á 5 000€

”Ø”

”Symbiosis”

Kunniamaininnat:

”ECO-LOOP”

”The Urban Reef”

”vie”

Varasijalle asetettiin ehdotus:

”Pisarat”

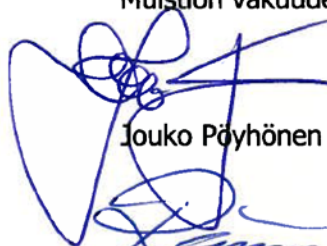
3.2 Suositus jatkotoimenpiteistä ja jatkokehittelyohjeet

Palkintolautakunta suosittelee kaikkien palkittujen ja lunastettujen ehdotusten parhaiden piirteiden hyväksikäyttöä jatkotyön pohjana.

Palkintolautakunta suosittelee, että harkittaessa suunnittelun toimeksiantoja Hennan alueen suunnittelusta neuvotellaan kilpailun palkittujen ja lunastettujen ehdotusten tekijöiden kanssa.

3.3 Arvostelupöytäkirjan varmennus

Muistion vakuudeksi Espoossa 14.5.2010,



Jouko Pöyhönen



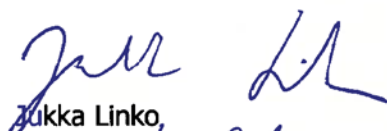
Raimo Ikäheimonen



Pirkko-Leena Jakonen



Timo Takala



Jukka Linko



Pekka Lahti



Veijo Nykänen



Tuomas Lindfors



Anne Tiainen

3.4 Nimikuorten avaus

Jaettu ensimmäinen sija:

"2 km²"

Tekijät:

tekniikan tohtori, arkkitehti SAFA Juho Rajaniemi,
Arkkitehti Oy Rajaniemi

Arkkitehti Jouko Kunnas, Liidea Oy

Avustajat:

diplomi-insinööri Tuomo Vesajoki, liikenteen asiantuntija, Liidea Oy

rakennusinsinööri AnneMo Kaitfors, Arkkitehti Oy Rajaniemi

Ehdotuksen tekijänoikeudet kuuluvat Juho Rajaniemelle ja Jouko Kunnakselle.

Jaettu ensimmäinen sija:

"Neljän sukupolven kaupunki"

Tekijät:

Arkkitehtitoimisto AJAK

Adalbert Aapola, arkkitehti

Jarkko Kettunen, arkkitehti

Tekijänoikeus: Arkkitehtitoimisto AJAK

Adalbert Aapola ja Jarkko Kettunen

Avustajat:

Henna Aapola

Ilpo Aapola

Jouko Kettunen

Pekka Rantamoijanen

Kolmas sija:

"loikka"

Tekijät:

Jenni Lautso, arkkitehti SAFA YKS 410, WSP Finland Oy

Tomi Jaskari, arkkitehti yo, WSP Finland Oy

Mirjam Larinkari, maisema-arkkitehti MARK, WSP Finland Oy

Björn Silfverberg, DI (liikenne) WSP Finland Oy

Olli Haveri, DI (liikenne) WSP Finland Oy

Topi Tiihonen, DI (hulevedet) WSP Finland Oy

Mikko Peltonen, arkkitehti yo, WSP Finland Oy

Peter Anton, DI (energia ja hiilijalanjälki) WSP Environmental Oy

Mikko Muoniovaara, DI (energia ja hiilijalanjälki) WSP Environmental Oy

Avustajat:

Timo Metsälä, arkkitehti SAFA, WSP Finland Oy

Annukka Engström, FM, WSP Finland Oy

Asiantuntijat:

Mari Siikonen, TaM, WSP Finland Oy

Pia Salmi, TaM, WSP Finland Oy

Terhi Tikkanen-Lindström, arkkitehti MARK, WSP Finland Oy

Arto Kaituri, maisema-arkkitehti MARK, WSP Finland Oy

Jani Päivänen, VTM, WSP Finland Oy

Ilona Mansikka, arkkitehti SAFA, WSP Finland Oy

Petteri Lautso, arkkitehti, SAFA

Lunastus:**”Ø”****Työryhmä:**

Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy:

Jesse Anttila, arkkitehti SAFA

Mikko Rusanen, arkkitehti SAFA

Maarit Virkkunen, arkkitehti SAFA

Arto Ollila, ark.yo

Antti Haataja, ark.yo

Jouni Lehtomaa, insinööri, Ramboll Finland Oy, liikenne&maankäyttö

Tekijänoikeus: Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy**Lunastus:****”Symbiosis”**

Microcities Architects

Mariabruna Fabrizi

Fosco Lucarelli

Copyright owners of the work:

name Mariabruna Fabrizi

profession Architect

name Fosco Lucarelli

profession Architect

Kunniamaininta**”Eco Loop”****Authors**

Name Surnames

Joan Ramon Pascuets Iglesias (architect)

Monica Mosset Gou (architect)

David Uró Vilanova (architect)

Marc Farrés Moreno (architect)

Kunniamaininta**”The urban Reef”**

Powerhouse Company ApS

Competition team:

Charles Bessard

Ted Alexander Schauman

Peter Nilsson

Mikkel Stagis

Anne-Ragnhild Larsen

Kunniamaininta**”Vie”****Tekijänoikeus:**

ERAT Arkkitehdit

Tekijät:

Mari Karttunen, arkkitehti SAFA

Sebastian Lönngqvist, arkkitehti SAFA

Tomi Oravainen, ark.yo/M.Arch.

Avustajat:

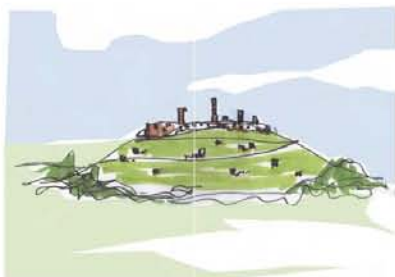
Kivi-Mikael Keller, arkkitehti, DI

Asiantuntija:

Bruno Erat, arkkitehti SAFA, Tkl, ARK

4 Ehdotuskohtaiset arvostelut

4.1 Palkintoluokka



Kuvat ehdotus "vie"

18. 2km2

Ehdotus pohjautuu teoriaosassa tehtyihin päätelmiin siitä, että tämän kokoisen kaupungin tulee sijoittua mielellään kokonaan kävelyetäisyydelle asemasta. Kävelyetäisyydeksi on määritetty 800 m, jolle on laskettu mahtuvan haluttu asukasmäärä alueen luonteeseen sopivilla tehokkuuksilla. Teoriaosan johtopäätöstä voidaan pitää oikeaan osuneena, koska toimivan syöttöliikenteen aikaansaaminen tällä väestöpohjalla ei ole helppoa.

Sijoitus Hennaan ei ole jäänyt monien teoreettisista kaupunkimalleista lähtevien ehdotusten tapaan väkinäiseksi, vaan jalkakäylikäupunki on onnistuttu sijoittamaan luontevasti Hennan vaatimaan maastoon. Oleellinen oivallus on aseman sijoittaminen raiteiden pohjoispäähän, jolloin 800 metrin säteinen kaupunki on onnistuttu sijoittamaan tehokkaasti rakennuskelpoiselle maalle.

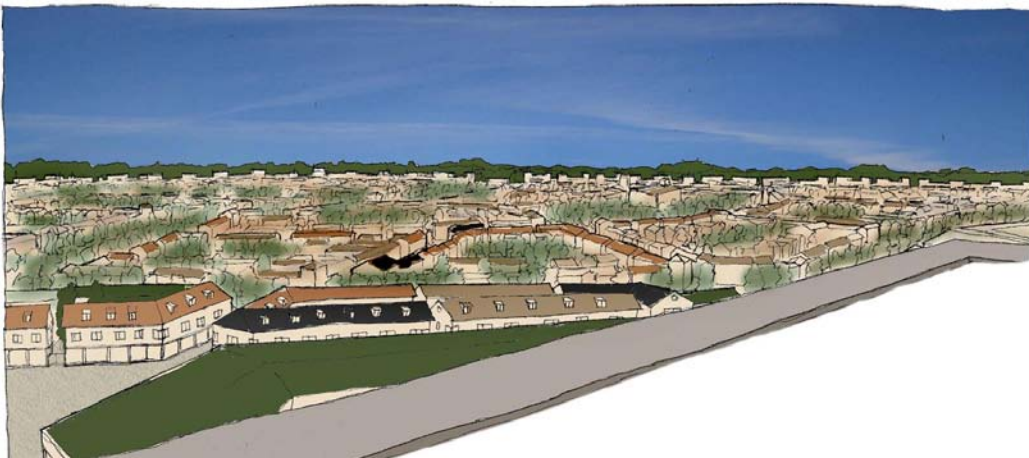
Keskiaikaisista kaupungeista innoituksensa saanut kaupunkimuoto välittää hyvin kaupunkimaisuuden tunnelmaa. Suurehko korttelikoko on edullinen ja sallii monenlaisia rakentamistapoja.

Ekotehokkuus ja omavaraisuus

Kaupungin kokonaiskonsepti ja Hennaan sovitukset ovat ekotehokkaita. Voimakkaasti kävelyä ja pyöräilyä tukeva kaupunkimalli. Tehokkuus- ja energiantuotantolaskelmat ovat uskottavia. Tuulivoimapuisto alueen kaakkoisosan harjanteella, lisäksi aurinkosähköä ja -lämpöä. Matalaa puurakentamista. Ekotehokkuuteen tähtäävät tekniset ja järjestelmäratkaisut ovat harkittuja ja realistisia, ja ehkä eivät juuri sen takia kovin innovatiivisia. Puutarhapalstat muurin ulkopuolella ovat helposti saavutettavissa.

Kevyen- ja joukkoliikenteen suosiminen

Ehdotuksen ekotehokkuusansiot ovat ennen kaikkea joukko- ja kevyen liikenteen suosimisessa. Ehdotuksen kaupunkirakenne suosii voimakkaasti kävelyä alueen sisällä ja joukkoliikenteen käyttäminen kauemmas suuntautuvilla matkoilla on helppoa.



Yhteisöllisyys

Ehdotuksen omaleimaisuus edesauttaa koko Hennan identiteetin ja yhteisöllisyyden syntymistä. Rautatieaseman aukion ympärille rakentuva keskusta sijoittuu hyvin, mutta julkisten palveluiden sijoittamista keskustan ulkopuolelle on pidettävä puutteena. Kompaktista kaupunkirakenteesta huolimatta kaupunki on jäsennetty myös selkeästi viideksi kaupunginosaksi, joille on luotu pienet kaupunginosakeskukset julkisten palveluiden ja lähikauppojen varaan. Tämä tukee myös kaupunginosaidentiteetin syntymistä.

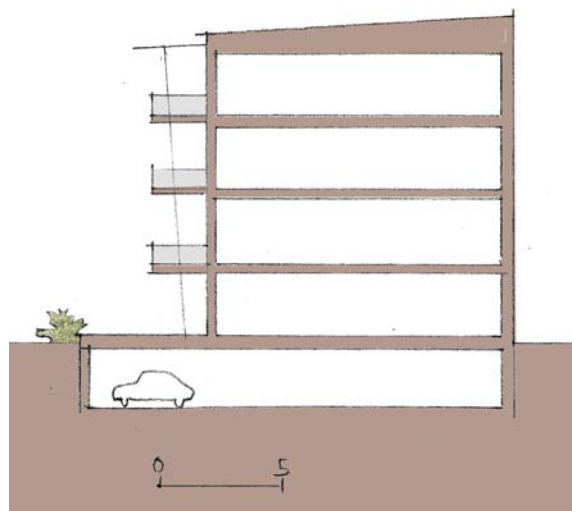
Sovittaminen Hennaan

Kompakti kaupunki ja suuri korttelikoko tuottavat kohtuullisen määrän katuverkkoa, mutta osan kaduista voisi edelleenkin karsia. Kortteleiden ei tarvitse olla kaikilta reunoiltaan katujen ympäröimiä. Hulevesiuomat puistokatujen yhteydessä ovat kalliita rakentaa (siltoja, mahdollisesti tukimuureja ym.), joten purojen kulkureitit kannattaisi jättää puistoiksi. Puistossa puro voisi virrata luonnonmukaisessa uomassa.

Ehdotus sisältää lukuisia siltoja radan ja moottoritien yli, joista useita voidaan kustannussyistä kuitenkin jättää pois ehdotuksen siitä olennaisesti kärsimättä. Meluntorjunta on liiaksi yksityisten palveluiden ja työpaikkojen nauhan varassa, joka on epärealistisen mittava. Tosin vyöhykettä on mahdollista käyttää perinteiseen torjuntaan vallien ja meluaitojen avulla toimintoja odoteltaessa. Voimajohtolinja on huomioitu, mutta 400 kV:lle liian kapeana. Ehdotuksen luonteeseen sopisi paremmin linjan siirto, koska kiertomatka jää hyvin lyhyeksi.

Kokonaisuus

Ehdotuksen ansiot ovat jalankulkukaupungin ideassa ja kaupungin omaleimaisen identiteetin löytämisessä. Idea on onnistuttu sovittamaan myös Hennan vaativaan maastoon. Ehdotus tarjoaa hyviä perusaineiksia Hennan suunnittelulle ja jatkoideoinnille.





sisäpuolella rakentaminen on tiheämpää ja keskittää rakennetta lähelle palveluja ja rautatieasemaa. Reunimmaisat solut voidaan ajatella myös myöhemmin laajennusvaroina, rakenne toimii ilman niitäkin. Solujen vaihteleva rakenne osoittaa, että kokonaisuus säilyy hallittuna monenlaisilla toteutustavoilla

Ekotehokkuus ja omavaraisuus

Keskustan ja erillisten kaupunkisaarekkeiden osalta tehokas kaupunkikonsepti. Laaja vihervyöhyke (keskuspuisto) keskustan ympärillä ja leveähköt vihersormet syövät kuitenkin koko kaupungin tehokkuutta. Ekotehokasta elämäntapaa tukevat viljelypalstat, pyöräily- ja kävelyverkot, sähköiset tilit, alueen palvelukortti asuntoon kuuluvina jne. Kehätiellä toimiva julkinen liikenne edellyttäneekä tehokasta uutta sähköbussi- tai taksiteknologiaa ollakseen ekotehokas.

Ehdotus on korostetun solumaiseen jäsentelyyn perustuva ja melko laajalle levittäytyvä kaupunki. Muihin, yleensä tasarakkeisiin solumalleihin verrattuna tässä ehdotuksessa teemaa on varioitu monipuolisesti. Solujen kokoa ja muotoa on muunneltu vapaasti maaston mukaan, samoin niiden sisäistä rakennetta ja tiheyttä. Väliin jäävillä viheralueilla on eri paikoissa erilainen luonne. Pääliikennekehän

Kevyen- ja joukkoliikenteen suosiminen

Ehdotus levittää osan asutuksesta pieninä soluina kauas asemasta, jolloin asemalle saavutaan polkupyörällä. Vihervyöhykkeet, keskuspuisto ja autoton keskusta tekevät kevyestä liikenteestä miellyttävän. Kehätie muodostaa luontevan, asemalle ja keskustan palveluihin johtavan rungon joukkoliikenteelle, mutta esitetyille useille bussilinjoille on tuskin riittävä väestöpohjaa. Olemassa olevia tieyhteyksiä on hyödynnetty hyvin. Sujuvat autoliikenteen järjestelyt, muun muassa uusi liittymä nelostiehen tekevät henkilöauton käytöstä houkuttelevan.



Yhteisöllisyys

Saarekeratkaisu suosii saarekkeiden pieniyhteisöjen syntyä. Erilaisia yhteisöllisyyden edistämiskeinoja on esitetty runsaasti. Ajatus kaikkien sukupolvien, myös tulevien, ottamisesta huomioon on kaunis.

Sovittaminen Hennaan

Solumaisen rakenteen korostamiseksi ehdotuksessa on tarpeettoman runsaasti viheralueita. Hennan keskusta on sijoitettu voimajohtolinjalle. Ehdotuksen periaate tekisi mahdolliseksi voimajohtolinjan säilyttämisenkin jos keskusta siirrettäisiin johtolinjan pohjoispuolelle. Meluntorjunta on työpaikkojen nauhan varassa, joka on epärealistisen mittava. Tosin vyöhykettä on mahdollista käyttää perinteiseen torjuntaan vallien ja meluaitojen avulla esitettyjä toimintoja odoteltaessa. Ehdotuksessa ei ole ylimitoitettuja kansirakenteita liikenneväylien päällä. Junaradan ja moottoritien ylitys on säästeliäs, mutta toimiva. Kaupunkirakenne toimisi myös ilman moottoritien itäpuolisia alueita.

Kokonaisuus

Turhan väljästä otteestaan huolimatta ehdotus on monipuolisuudessaan houkutteleva ja kehityskelpoinen. Ehdotuksen ansiot ovat toimivissa käytännön ratkaisuissa. Pientalovaltaisuus, liityntäliikenteen kannalta toimivat liikennelähtökäytöt ja maantasopysäköinnin käyttömahdollisuus ovat ehdotuksen vahvuuksia Hennan käytännön toteutuksen kannalta. Solumainen rakenne on myös edullinen vaiheittain rakentamisen kannalta ja tukee asumisen yhteisöllisyyttä. Ehdotuksen liiallinen väljyys lienee tulkittava kilpailuehdotuksen selkeyttä lisääväksi korostukseksi ja on helposti korjattavissa.



1. Ydinkeskusta ~ 0,8



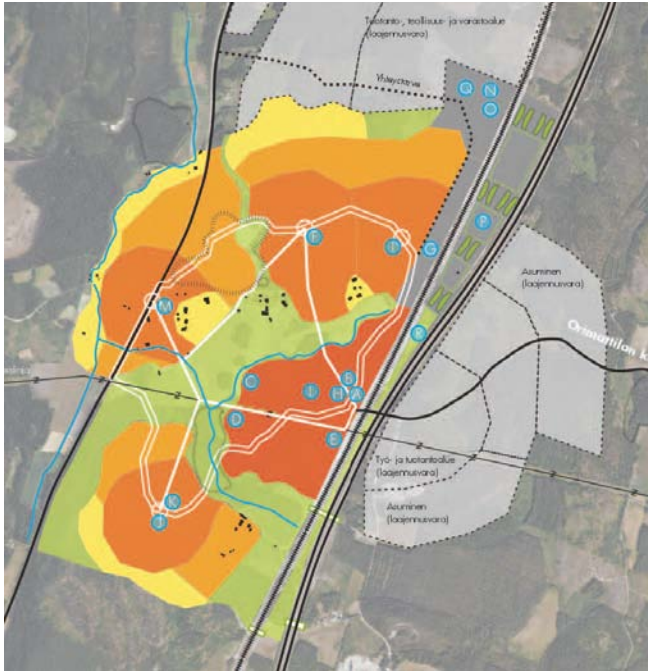
2. Aktiivivyöhyke ~ 0,45



3. Pienkaupunkivyöhyke ~ 0,25



4. Pienimuotoinen asuminen ~ 0,18



III palkinto

53. Loikka

Ehdotus perustuu rakentamisen keskittämiseen, mutta silti selvästi jaettuihin osiin. Asemaan liittyvä keskusta-alue erotetaan vihervyöhykkeellä kolmesta muusta solusta. Kaikki osa-alueet sijaitsevat radan länsipuolella. Lisäksi laajennusvarana on esitetty moottoritien itäpuolelle sijoitettu myöhempi rakennusvaihe.

Esitetty keskuspuisto on melko laaja ja sellaisena laajentaa kaupunkirakennetta. Vihervyöhykkeen toimintoja on kyllä ideoitu monipuolisesti virkistyksestä viljelypalstoihin ja vuokrattaviin kasvihuoneisiin.

Ekotehokkuus ja omavaraisuus

Ehdotus on teoreettiselta osaltaan hyvin kattava ja perusteltu. Kaupunkimallin peruslähtökohtana on halkaisijaltaan 1,5 km kokoinen tiiviikhö kaupunkialue, joka suosii kävelyä ja pyöräilyä. Ehdotusten joukossa poikkeuksellinen ajatus on liittää alue ylimenokaudeksi maakaasuverkkoon, jonka jälkeen uusiutuvien energialähteiden osuus tasaisesti kasvaa. Erityisesti on paneuduttu kestäviin liikennetähtäimiin (sähköbussit, pihakadut, pyörävuokraus, kuljetuspalvelut, yhteiskäyttöautot, pysäköintitiedutet jne.

Kevyen- ja joukkoliikenteen suosiminen

Rakenne leviää osin laajalle, mutta alueelle on esitetty sähköbussiverkkoa ja muita liikenteen päästöjä vähentäviä ratkaisuja, muun muassa pyörävuokrausta ja kaupan kuljetuspalveluja.

Asukaslähtöisyys, yhteisöllisyys

Samoin kuin rakentamisen ekotehokkuusratkaisuja, myös yhteisön toimintoja on ehdotuksessa pohdittu laajasti: kaupungin osan työkeitaita, kivijalkapalveluita, yhteiskäyttöautoja, erilaisia yksityisiä ja yhteisiä lähiruuan tuotantotapoja.

Innovatiivisuus

Omaperäinen ajatus monikerroksisista kasvihuoneista junaradan ja moottoritien välissä ei ehkä ole helposti toteutettavissa, mutta se olisi symbolisesti loistava ja näkyvä tunnus koko uudelle kau-

pungille.

Sovittaminen Hennaan

Vanha Lahdentie halkaisee läntisimmän osa-alueen ja tulee osaksi tämän rakennetta, jolloin tien luonnetta pitäisi pystyä muuttamaan nykyisestä. Voimalinja halkoo keskusta-alueen melko pahasti.

Kokonaisuus

Ehdotus on erinomainen ekologisen rakentamisen käsikirja. Sovittaminen Hennaan on jäänyt tähän nähden vaisuksi. Tarkemmin esitetty keskusta-alue on ilmeeltään hiukan lähiömäinen. Kokonaisuus on silti toteutuskelpoinen ja realistinen yleiskaavalisella tasolla. Osa-alueet on sijoitettu huolella maiseman piirteiden mukaan.



Lunastus

15. Ø

Hennan maasto-olosuhteisiin huolellisesti sijoitettu suurtorttelieihin perustuva ehdotus. Ehdotuksessa on saavutettu hyvin pikkukaupungin tunnelma ja se välittyy heti rautatieasemalle astuttaessa. Ehdotuksen keskusta on ansiokas. Kaupalliset ja julkiset palvelut sekä asema sijoittuvat toimivaksi kokonaisuudeksi.

Suurtorttelirakenne on taloudellinen ja toimiva, mutta esitetty tarpeettoman paljon samaa korttelirakennetta toistaen. Suurikokoinen kortteli joustaa kuitenkin useammankin tyyppiseen toteutukseen.

Ekotehokkuus ja omavaraisuus

Kaupunkimallin peruslähtökohtana enimmäisetäisyys keskustasta 2 km, joka suosii kävelyä ja pyöräilyä, mutta vain keskustayksikön osalta. Laajahko kaupungin sisäinen viherkehä syö koko kaupungin ekotehokkuutta, mutta on kavennettavissa. Tekniset ja järjestelmäehdotukset ovat enimmäkseen perinteisiä ja realistisia, mutta joukossa on osittain tämän kokoisessa kaupungissa epärealistisia sovelluksia (esim. sähköiset kuljettimet). Yhteiskäyttöratkaisuihin, vuokrauksella ja verohelpotuksilla edistetään ekotehokkaita elämäntapoja. Purolaaksojen viheralueet tarjoavat hyviä mahdollisuuksia puutarhapalstoille lähellä asukkaita.

Kevyen- ja joukkoliikenteen suosiminen

Kaupunkimallin peruslähtökohtana enimmäisetäisyys keskustasta 2 km, joka suosii kävelyä ja pyöräilyä, mutta vain keskustayksikön osalta. Laajahko kaupungin sisäinen viherkehä syö koko kaupungin ekotehokkuutta, mutta on kavennettavissa. Tekniset ja järjestelmäehdotukset ovat enimmäkseen perinteisiä ja realistisia, mutta joukossa on osittain tämän kokoisessa kaupungissa epärealistisia sovelluksia (esim. sähköiset kuljettimet).



Yhteiskäyttöratkaisuihin, vuokrauksella ja verohelpotuksilla edistetään ekotehokkaita elämäntapoja. Purolaaksojen viheralueet tarjoavat hyviä mahdollisuuksia puutarhapalstoille lähellä asukkaita.

Yhteisöllisyys

Ehdotuksessa on painotettu erityisesti koko Hennan identiteetin ja yhteisöllisyyden syntymistä ja tuettu sitä erityisesti toimivalla ja viihtyisällä keskustarakentamisella. Seuraava yhteisötaso ehdotuksessa on kortteli. Kaupunginosatason yhteisöllisyyttä ei ole erityisesti tuettu.

Sovittaminen Hennaan

Maaston huomioonotto on ehdotuksen parhaita puolia. Moottoritien yli rakentaminen on realistisen vähäistä ja voi sijoittua viimeiseen toteutusvaiheeseen. Voimajohtolinjaa ei ole huomioitu ja lounaaseen sijoittuvat kaupunginosat joudutaan kiertämään aika kaukaa. Ehdotuksen vihersilta on kallis, mutta ei ole välttämätön ehdotuksen rakenteen kannalta. Julkisia palveluita on käytetty taitavasti melumuurina liikennemelua vastaan. Osalla aluetta meluntorjunta on toisaalta hyvinkin puutteellista.

Kokonaisuus

Ehdotuksen ansiot ovat Hennaan sovittamisen osuudella. Kaupunkimaisuuden tavoittamisen, keskustan suunnittelun, suurtortteliperiaatteen sekä luonnon huolellisen huomioon ottamisen ja liikennesuunnittelun osalta ehdotus tarjoaa hyviä aineksia Hennan suunnittelulle ja jatkoideoinnille.



Lunastus

26. Symbiosis

Ehdotus edustaa puhtaasti solumallia. Ideana on tasa-arvoisista yksiköistä koostuva verkostokaupunki, jossa perinteistä keskustaa ei ole. Uudenlaisen kaupunkirakentamisen periaatteita on pohdittu huolella ja kaupungin olemuksen näkökohtia on valotettu hyvin monipuolisesti niin rakentamisen kuin yhteisön toiminnan kannalta. Pohdinnassa on päädytty kymmeneen 2000 asukkaan tasa-arvoiseen yksikköön, joita vihervyöhykkeet erottavat (ja yhdistävät).

Ekotehokkuus ja omavaraisuus

Ehdotuksessa on kattava ja uskottava ekotehokkuuden arviointikehikko ja ekosysteemijajattelu. Solut on tarkoitettu toimimaan itsenäisinä ja omavaraisina yksiköinä, jolloin joka solulla on oma CHP-laitoksensa. Energiaa tuotetaan muun muassa jätteistä biokaasureaktoreilla. Vihervyöhykkeet ovat riittävän kapeita, jotta kokonaisuus pysyy sopivan tiiviinä. Kaikista soluista on lyhyt matka luontoon ja viljelypalstoille.

Kevyen- ja joukkoliikenteen suosiminen

Ehdotuksen kehäkatu kiertää kaukaa Hennan rautatieaseman ja asema jää ehdotuksessa liikenteellisesti syrjään. Konseptissa kaikki asuntosolut linkittyvät yhden linja-autoreitin varteen, mutta Hennaan sovelluksessa tästä on jouduttu tinkimään eivätkä linja-autoreitit kulje luontevasti aseman kautta. Kevytiliikenneverkko on sen sijaan runsas ja tarjoaa hyvät yhteydet myös Hennan asemalle.

Yhteisöllisyys

Solujen sisäistä toimintaa on valotettu monipuolisesti. Kaupallisten lähipalvelujen, päiväkotien, leikkikenttien ym. lisäksi näihin on visioitu muun muassa yleisiä saunoja, yhteisiä kasvihuoneita ja yhteisiä työpisteitä. 2000 asukkaan yhteisö on pienehkö palvelujen ylläpitämiseen.

Sovittaminen Hennaan

Valittu soluteema on huolella sovitettu Hennan pääliikenneverkkoon. Sovittaminen Hennan topografiaan on jäänyt tekemättä. Rautatieaseman merkitys jää rakenteessa oudon vähäiseksi. Voimalinjaa ei ole otettu huomioon, mutta melko kompakti kokonaisrakenne mahdollistaa linjan siirtämisen kaupungin eteläpuolitse. Vaihteittain rakentaminen on esitetty uskottavasti siten, että alun pienempi kokonaisuus toimii. Myös myöhemmän laajenemisen periaatteita on pohdittu.

Kokonaisuus

Ehdotuksen ansiot ovat ennen kaikkea huolellisessa uuden, ekotehokkaan kaupunkirakenteen pohtimisessa. Tasa-arvoisista kaupunginosista koostuva rakenne on ehdotuksen vahvuus, se tekee ehdotuksesta erittäin helposti vaihteittain toteutettavan. Toisaalta verkstorakenteen toimivuus herättää myös epäilyksiä. Miten Hennan palvelutaso kehittyy kun selkeä keskus puuttuu ja rautatieasema luontaisena palvelukeskittymänä jätetään sivuun?



Kunniamaininta

33. Urban Reef

Ehdotus perustuu Suomen rannikon rakenteesta saatuun ideaan. Kun asutus sijoitetaan mäkien lakialueille, syntyy saariston rakennetta muistuttava ”kuivan maan saaristo”. Ottamalla karuimmat lakialueet rakentamiselle, jätetään laaksojen hedelmällisemmät maat elintarvikkeiden ja lämpöenergiana käytettävän biomassan tuotantoon. Huolellisen analysoinnin pohjalta on Hennaan saatu maisemaa kunnioittava ja luontoa säästävä, mutta tehokasta rakentamista edellyttävä ja laajalle levittäytyvä kaupunki. Aseman lähelle sijoitettava keskustaupunkia täydentää kuusi pientä kukkulakaupunkia noin kilometrin etäisyydellä asemasta.

Ekotehokkuus ja omavaraisuus

Ekotehokkuuden ideointi on korttelitasolla huolellista, mutta ei välttämättä joka kohdasta realistista (edellyttää mm. suurta määrää CHP-laitoksia). Kokonaisrakenne on laajalle alueelle leviävä ja pirstaleinen, jonka takia perusrakenteesta tulee raskas. Pysäköinti koverrettuna mäkien alle on maiseman ja asuntojen saavutettavuuden kannalta hyvä, mutta kallis ratkaisu. Energiahuolto perustuu paikallisen biomassan polttoon ja aurinkoenergiaan. Biojätteet kompostoidaan ja käytetään laaksojen viljelyksillä.

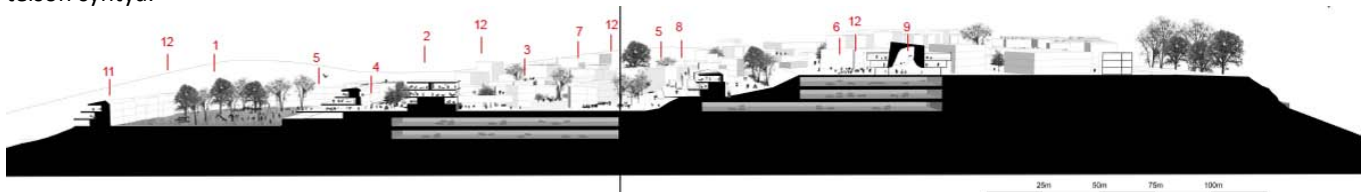
Kevyen- ja joukkoliikenteen suosiminen

Ehdotuksen periaatteesta johtuen kävelyetäisyydelle asemasta on sijoitettu aika niukasti maankäyttöä. Suuri osa asutuksesta on kaukana asemasta pieninä kylinä, jolloin asemalle saavutaan polkupyörällä. Esitetty linja-autoreitti on Hennan väestöpohjalla pitkä ja kallis, joten heikko kannatta-

vuus voi estää sen toteutumisen.

Yhteisöllisyys

Ehdotus suosii saarekkeiden pienyhteisöjen syntyä. Näille ”saaristokylille” esitetään laajaa itsehallintoa. Saarekkeiden erillisyydestä huolimatta myös koko Hennalle syntyy hyvin omaleimainen luonne, joka voi edesauttaa myös Hennan kaupunkiyhteisön syntyä.



Sovittaminen Hennaan

Ehdotuksessa on erittäin laajat viheralueet, joita tällä väljyydellä voidaan kuitenkin hoitaa uskottavasti ehdotetulla tavalla normaaleina maa- ja metsätalousalueina. Laajoista viheralueista huolimatta voimajohtolinjalle on jätetty liian kapea käytävä. Ehdotus mahdollistaisi linjan siirtämisen pienellä siirrolla. Liikenneverkkoa on kompaktiin rakentamiseen nähden runsaasti kun autoliikenne on haluttu viedä laaksojen reunoja myötäillen kaukaa kylien ympäri. Suhtautuminen rautatiehen ja moottoritiehen on realistista. Tiivis rakennustapa tekee mahdolliseksi meluntorjunnan rakennusten avulla.

Kokonaisuus

Ehdotus on epärealistinen Hennan toteuttamisen malliksi. Korkean tehokkuuden saarekkeiden pysäköintiratkaisut vaativat raskaita monikerroksisia pysäköintilaitoksia kylien alle. Ehdotuksen lähtökohdissa ja käytännön muodonannossa on kuitenkin sellaista herkkää maaston kunnioittamista ja yksityiskohtia, joita voitaneen käyttää mallina Hennan joidenkin osien suunnittelussa.



Kunniamaininta

29. ECO-LOOP

Korostetun tiiviiseen rakentamiseen perustuva luontoa säästävä nauhakaupunki

Ekotehokkuus ja omavaraisuus

Ehdotuksen ekotehokkuus perustuu tehokkaaseen ja tiiviiseen rakentamiseen, joka mahdollistaa kaupungin rakentamisen yhden runkoväylän varaan ja edistää kävelyä ja pyöräilyä. Kivijalkakaupat, palvelujen hajasijoitus ja etätyöpisteet edistävät samoja tavoitteita. Ajoneuvoliikenteen verkko on ylimitoitettu, mutta korjattavissa samassa perusrakenteessa. Ekotehokkuutta on perusteltu enemmän sanallisesti kuin numeerisin laskelmin.

Kevyen- ja joukkoliikenteen suosiminen

Nauharakenteen keskeinen katu muodostaa kaupungin pääväylän ja samalla kaupungin nauhamaisen keskustan. Väylä on kevyen liikenteen pääreitti sekä myös joukkoliikennereitti. Ehdotuksen luonteesta johtuen kaikki palvelut sijoittuvat tämän pääkadun varteen ja kadusta muodostuu uskottavasti havainnekuvan mukainen elävä katuymäristö. Ehdotuksen korttelit ovat pääosiltaan kävelyetäisyydellä asemasta, joten alueen sisäinen joukkoliikenne on tässä ehdotuksessa lähinnä lisäpalvelu.

Yhteisöllisyys

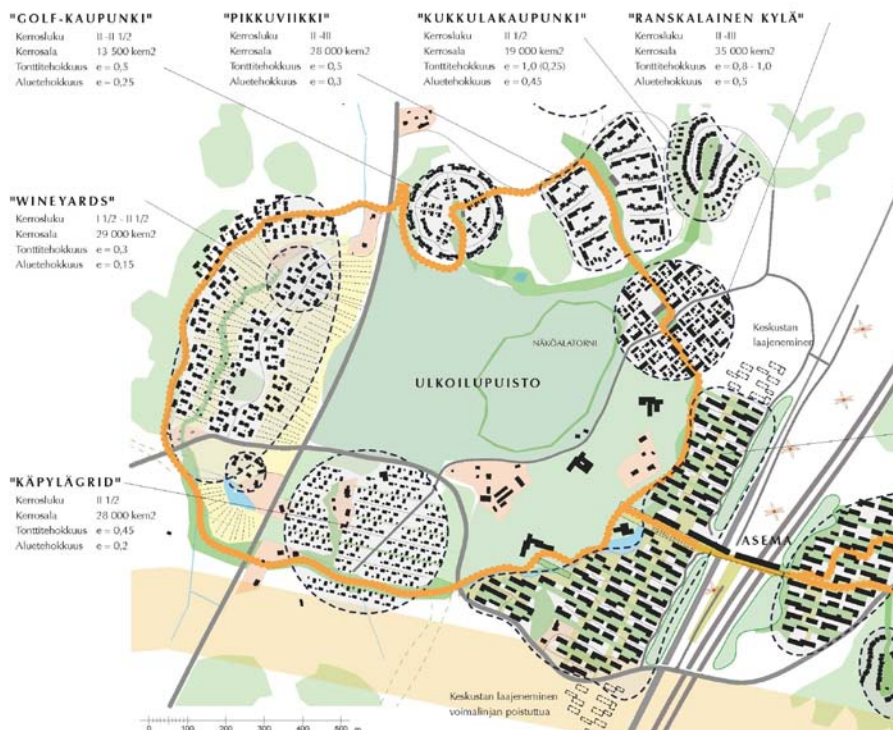
Ehdotuksen omaleimaisuus voi synnyttää Hennan yhteisön lujittumista. Jatkuvasti laajentuva, ehkä osittain esitystekniikasta johtuva tasarakeinen nauha ei välttämättä jäsenny kaupunginosiksi, mutta kaupunginosayhteisöjen syntymistä voidaan edistää muullakin tavoin esim. rakennustyyppejä varioimalla.

Sovittaminen Hennaan

Nauharakenne on edullinen verkostopituuksien kannalta. Nauhakonseptissa voidaan uskottavasti ottaa myös käyttöön täysin sekoitettu rakenne. Eri toiminnoille ei tarvitse asemaa lukuun ottamatta etukäteen varata paikkoja, vaan toiminnot voivat sijaita nauhassa missä tahansa. Näin nauhaa voidaan rakentaa koko ajan valmiiksi. Ehdotuksen nauhan sovittaminen Hennaan on jäänyt vähälle huomiolle. Nauha ei piittaa Hennan kumpuilevasta maastosta vaan ajaa päin jyrkkiäkin rinteitä. Jotta keskeinen katu olisi toimiva, joudutaan kallioita leikkaamaan paikoin runsaastikin. Kadut nauhakaupungin molemmilla reunoilla ovat seurausta ehdotuksen ramppijärjestelystä moottoritiehen, mutta ratkaisu on johtanut ylimittaiseen katurakentamiseen. Moottoritien yli nauha jatkaa vakiolevyisenä, jolloin tarvitaan laaja kansi. Voimajohtolinjalle on varattu käytävä, mutta liian kapeana. Ehdotuksen hengessä johtokäytävää on toki helppo laajentaa. Melunsuojaus poikittaisessa nauharakenteessa on myös helppo toteuttaa, vaikkakin ehdotuksen lounaisin pää on tuotu liian lähelle melulähteitä.

Kokonaisuus

Nauhakaupunkityyppinen ratkaisu on yksi vartenotettava mahdollisuus vaihteittain rakentuvan kaupungin konseptina. Ehdotuksessa on myös miellyttävää kaupunkimaista miljöömuodostusta. Ehdotus on nauhakaupunki-idean rohkea uudelleenmuotoilu ja siitä syystä myös poikkeava ja erottuva. Hennaan sovituksen osalta ehdotus on jäänyt liian kaavamaiseksi.



Kunniamaininta

48. Vie

Soluista koostuva malli, jossa joka solulle on annettu omanlaisensa rakenne ja luonne. Solut muodostavat kaksoislenkin, jossa on silmukat molemmiin puoliin rataa, lenkit yhtyvät keskustassa.

Perusrakenne on luonteva, mutta länsipuolinen lenkki on tarpeettoman laaja. Se jättää sisäänsä hyvin suuren keskuspuiston, ja peruslenkki ylettyy vanhan lahdentien toiselle puolelle. Tälle rakenteelle löytyy perusteita paikan olosuhteista, mutta se johtaa pitkiin etäisyyksiin ja heikentää kävely- ja pyöräilymahdollisuuksia asemalle.

Ekotehokkuus ja omavaraisuus

Ekotehokkuus kaupunkirakenteen osalta perustuu ehdotuksessa ennen kaikkia tehokkaihin liikennejärjestelyihin. Talojen rakentamisen periaatteita on selvitetty monipuolisesti niin rakennustapojen ja materiaalien kuin taloudellistenkin ohjauskeinojen kannalta.

Kevyen- ja joukkoliikenteen suosiminen

Suuri ulkoilualue vie asutusta kauaksi asemasta. Muutoin perusrakenne mahdollistaa luontevan joukkoliikenne- ja huoltoverkoston, sähköbussi on alueen joukkoliikenteen ydin. Liikenneverkko on yksinkertaisuudessaan taloudellinen.

Yhteisöllisyys

Eri luonteiset solut muodostavat luontevan lähtökohdan pienempien yhteisöjen syntymiselle. Isoimpien solujen, ennen kaikkea keskusta-alueen rakenteellinen monotonisuus ei sen sijaan tue luontevaa pienyhteisön muodostumista.

Sovittaminen Hennaan

Helminauhakaupunki, joka perustuu maaston, olevan tieverkon ja paikallisten resurssien hyödyntämiseen. Liikenteen ekotehokkuus perustuu ennen kaikkia rengasmaisiin joukkoliikennereitteihin ja houkutteleviin kävely- ja pyöräilyreitteihin. Talojen rakentamisen periaatteita on selvitetty monipuolisesti niin rakennustapojen ja materiaalien kuin taloudellisten ohjauskeinojenkin (esim. alhainen hiilijälki merkitsee halvempia tonttihinnoja) kannalta.

Kokonaisuus

Ehdotuksessa on tutkittu huolella vaihtelevia korttelityyppejä harvasta tiheään, eri korttelityyppien sisäisen rakenteen kehittyminen on ehdotuksen parasta antia. Kokonaisrakenteen laajuus vähentää liikenteen sujuvuutta ja solujen sisäinen monotonisuus vaivaavat ehdotusta, mutta kokonaisuus on harkiten tehty ja toteutuskelpoinen näkemys tulevaisuuden kaupungista.





7. Pesarat

Solumaiseen rakenteeseen perustuva ehdotus, joka kunnioittaa Hennan luontoa ja ottaa hyvin huomioon maasto-olosuhteet. Alueen jäsentäminen selkeiksi asumasoluiksi tekee ehdotuksesta helposti vaiheittain toteutettavan. Asumasolujen erillisyyttä on ehdotuksessa liioiteltu, mikä on johtanut tarpeettoman väljään rakenteeseen. Ehdotuksen puitteissa soluja voidaan kuitenkin kasvattaa ja viheralueita niiden välissä kaventaa idean silti vaarantumatta. Asumasoluja on havainnekuvassa rakennettu paikoin ylisuurilla rakennuksilla. Tämä on kuitenkin tulkittu vain esitykseksi siitä, että jokainen solu voi saada omanlaisensa ja omaleimaisen sisäisen rakenteen. Rautatien ja moottoritien reunoilla pitkät rakennukset ovat perusteltuja ja melun torjuminen tässä ehdotuksessa onkin luontevaa.

Ehdotuksen ansiot ovat asuntosolujen osuudessa. Keskustan rakentamisen osalta ehdotusta ei voida pitää kovinkaan onnistuneena. Keskus on sijoitettu kannelle radan ja moottoritien päälle sekä voimajohtolinjan kohdalle. Tämä on ristiriidassa ehdotuksen yleisen vaiheittain rakennettavuuden kanssa. Julkiset palvelut on myös erotettu kaupallisesta keskuksesta omaksi saarekkeekseen. Keskustan osalta ehdotus olisikin mietittävä kokonaan uudelleen.

Ekotehokkuus ja omavaraisuus

Ehdotuksen merkittävimmät ehdotukset ovat biojätteiden ja jätevesilietteen muuttaminen energiaksi paikallisessa biokaasumädättämössä sekä jätevesien lämmön hyödyntäminen lämpöpumpputekniikalla. Radan ja moottoritien melualueiden hyödyntäminen tuulipuistona on perusteltu vain tekstiosassa, mutta ehdotus on sekä uusiutuvien energialähteiden että maan alueen hyödyntämisen näkökannalta ekotehokas. Hulevesien luonnonmukainen johtaminen ja imeyttäminen on käsitelty uskottavasti. Katuvalojen toteutus aurinkokennoin ja asuntojen valojen toteutus liiketunnistimilla varustetuilla LED-valaisimilla ovat realistisia ehdotuksia.

Joukkoliikenteen suosiminen

Liikenteen osalta ratkaisut ovat perinteisiä ja osin raskaita (pysäköinti rakennusten ja aukoiden alle). Paikallinen biokaasu busien energialähteenä on mahdollinen ja vähentää alueen hiilijälkeä. Harvan rakenteen johdosta suurehko osa asutuksesta on syöttöliikenteen varassa, joskin kahdeksikon muotoinen joukkoliikennereitti on toimivuudeltaan parhaita ehdotetuista joukkoliikenneratkaistuista.

Yhteisöllisyys

Saarekeratkaisu suosii saarekkeiden pienyhteisöjen syntyä, mutta ei välttämättä tue koko Hennan yhteisön muodostumista.

Kokonaisuus

Asuntosolujen, vaiheittain rakennettavuuden ja eräiden ekologisten toimintaperiaatteiden osalta ehdotuksessa on hyviä aineksia. Alue toimii kokonaisuutena jo muutaman solun rakentamisen jälkeen ja on luontevasti laajennettavissa 20 000 asukaankin kaupungiksi ja tarvittaessa huomattavasti suuremmaksikin.

Yläluokka, varasija



"Fruity Loop"

URBAN CORRIDOR



"urban corridor"

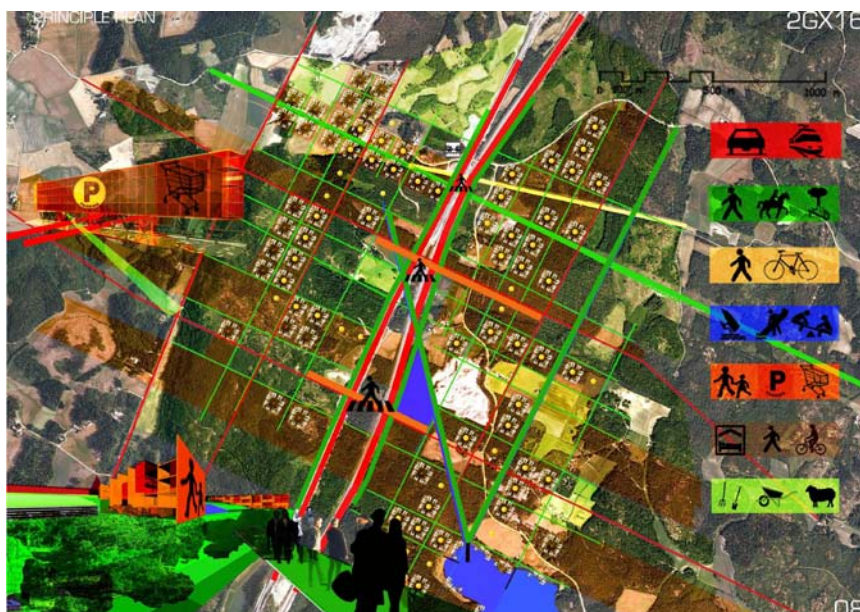


Yläluokka

2. 20 tonnia

Ehdotuksen teoreettisessa osassa on kiitettävällä tavalla paneuduttu ekotehokkuuden analysointiin. Teoreettisten pohdiskelujen soveltaminen Hennaan ei ole onnistunut yhtä hyvin. Ehdotus lähtee uskollisesti osayleiskaavan rakenteesta ja on siinä mielessä realistinen. Hennan vaihtelevaa maastoa on otettu huomioon puutteellisesti. Katuverkko on erittäin hierarkkinen ja siksi tarpeettoman runsas. Tuulivoimapuistot ovat korostetusti esillä ja luovat kaupungille näkyvän ekoimagon.

Talotyyppien ja korttelityyppien kehittäminen on ehdotuksen paras osuus. Näissä on mielenkiintoisia ja hyviä ratkaisuja



3. 2Gx16

Ehdotuksen kantavana ajatuksena on miniasunto. Konttimaista yksikköä voidaan ryhmitellä ja kytkeä eri tavoin, esimerkiksi päällekkäin kerrostaloksi. Lähtökohta on liian monotoninen kokonaisuus kaupungille, etenkin kun perusyksikkö sopii harvoille asunnonhankkijoille. Kerrostaloversiona ratkaisu on toimimaton muun muassa taloudellisesti ja esteettömyydestä.

Ekotehokkuudesta tai asukaslähtöisyydestä ei saa tietoa.

Hennaan sovitettu mekaaninen ruudukko, jossa ei ole otettu huomioon sähkölinjaa tai muita paikallisia olosuhteita.



4. aurinko kaupunki

Teknologiauskoinen ehdotus, joka perustuu pitkälti erilaisten sähkökäyttöisten kulkuneuvojen varaan. Säteiläinen kaupunki perustuu voimakkaasti toimintojen erittämiseen omille vyöhykkeilleen. Kaupunkia on havainnollistettu niukasti, joten sen luonne jää vaikeasti hahmottavaksi.

Tolpille nostettu raitiovaunu on kallis ja huonosti pikkukaupunkiin sopiva ratkaisu.



5. Urban Corridor

Futuristinen, teknologiauskoinen ja erittäin epärealistinen nauha-kaupunki moottoritien ja radan päälle.

Nauha ulottuu nykyiseltä sillalta Tuuliharjaan asti.

Rakentaminen on hyvin raskasta saavuttuihin käyttötiloihin nähden ja siten erittäin epäekologista.

Ehdotusta on visioitu näyttävästi ja omintakeisesti ja se on konseptina poikkeavuudessaan kiehtova.



8. Multiplicity

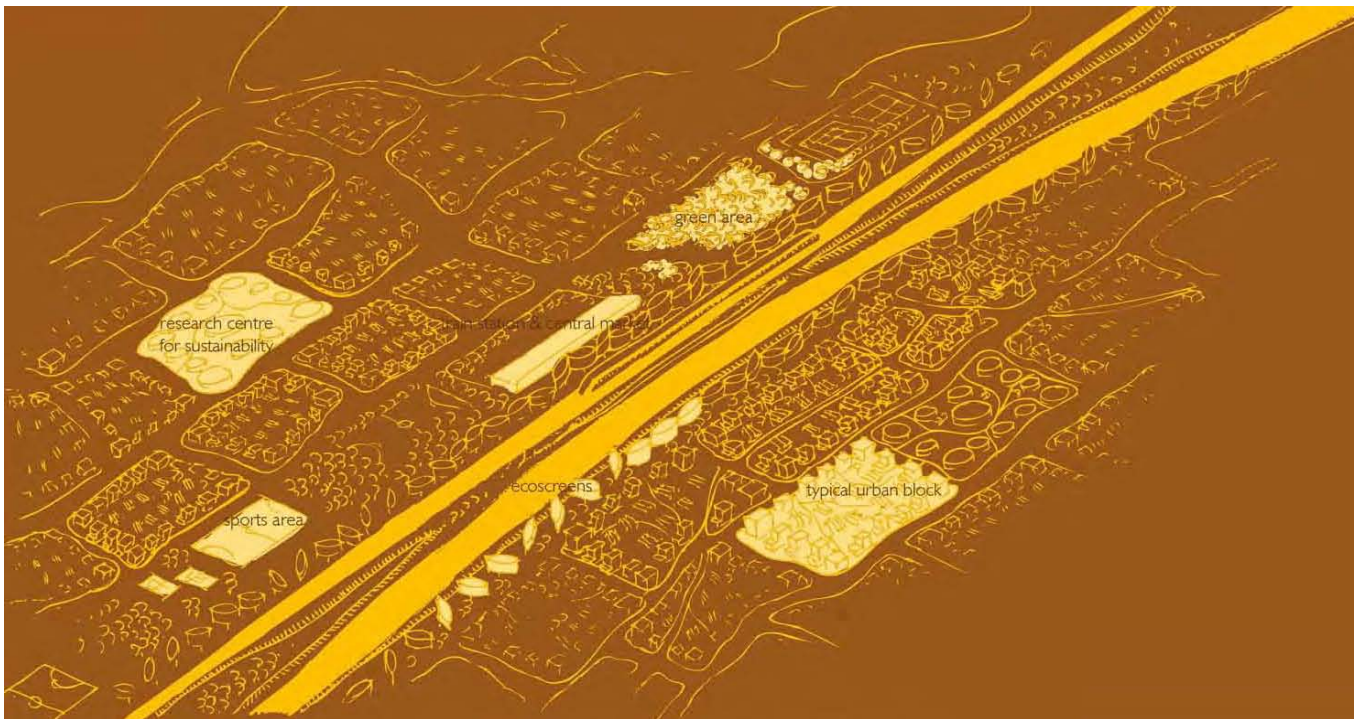
Ehdotuksen teemana on osallistuva suunnittelu. Hennan sovellutus on johtanut hyvin laajaan, monotoniseen ja maaston muodoista piittaamattomaan ruutukaavaan, jota on vaikea mieltää osallistumisen tuloksena syntyneeksi.



9. kukkakyky

Mattomaisen ehdotuksen teemana on rakennusten suuntaisuus etelä-pohjoissuuntaisessa akselistossa. Itä-länsisuuntainen rakennuskanta saa perustelunsa aurinkokeräimistä kaikkien talojen lappeella. Pohjois-eteläsuunnassa on kuitenkin yhtä paljon rakennuksia. Niiden aurinkokeräimet on sijoitettu lähes tasakatoille, joka ei ole toimivaa Suomessa.

Ehdotus on sovitettu Hennan topografiaan, mutta saman korttelityypin massiivinen toisto häiritsee. Keskusta ei hahmotu toistuvasta rakenteesta. Ehdotus on kunnallistekniikan toteutuksen kannalta taloudellinen. Voimajohdolinjat on esitetty liian kapeana, mutta ehdotuksen hengessä helppo levittää.



10. Anneh

Ehdotuksen energiatalouteen ja ekologiaan liittyvä ideointi on oikeaan osunut. Talokohtainen lämpöpumppujen käyttäminen on Hennassa hyvin vartenotettava ratkaisu. Esitetyt rakennustyyppistöt veden keräilystä lähtevine kattomuotoineen eivät ole kuitenkaan Suomen olosuhteisiin sopivia.

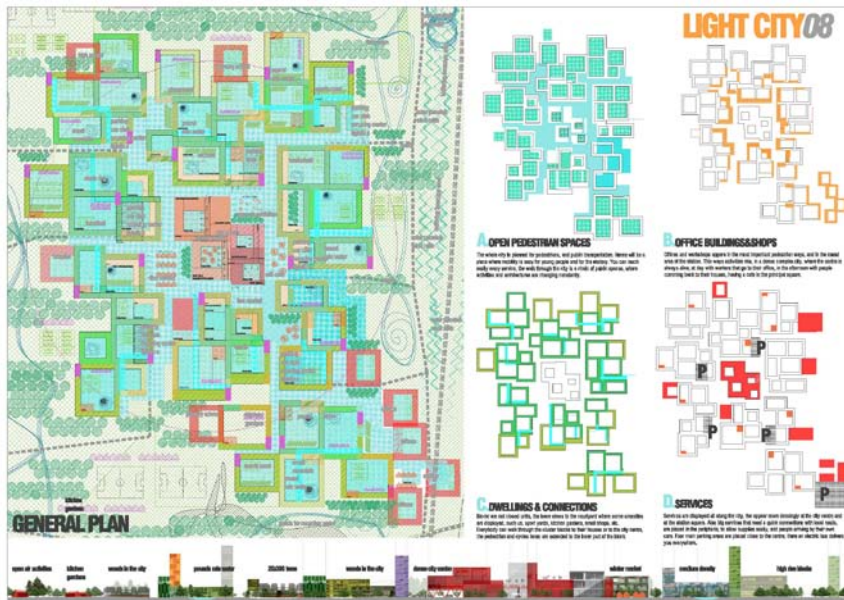
Kaupunkisuunnittelun osuudessa ehdotus haluaa haastaa perinteisen säteittäisen kaupunkimallin joustavammalla ruutukaavamallilla. Ruutukaavaa ei voi Hennan vaihtelevassa maastossa pitää kuitenkaan kovin oikeaan osuneena. Etäisyydet asemalle kasvavat säteittäiseen kaupunkiin verrattuna ja selkeä keskus jää syntymättä. Kaupungista syntyy hahmoton ja monotoniselta vaikuttava matto.



11. Scale to fit

Hennaan sovitettu malli perustuu hyvin suureen kansirakenteeseen, missä keskeinen alue on kuitenkin jätetty tyhjäksi. Tämä on lähtökohdiltaan epärealistisen kallista, lisäksi näin luotu vihreä ydin on hyvin keinotekoinen, ympärillä on paljon monipuolisempaa luontoa.

Kaupungin puoliskot muodostuvat verkko-maisesti jatkuvasta korttelistosta, jota on muunneltu maaston mukaan. Pieni korttelikoko tuottaa laajahkon katuverkon.



12. LIGHT CITY

Ehdotuksen ekotehokkuuden lähtökohta on tiivis kaupunki, jossa koko kaupunki on jalankulkuetäisyydellä. Kaupunki on tästä peruslähtökohdasta johtaen sijoitettu ainoastaan radan länsipuolelle hyvin kompaktina rakenteena. Teoria on sinänsä oikea, mutta Hennan sijainti huomioon ottaen tehokkuus on noussut liian suureksi, jotta kaupunki pystyttäisiin myymään asukkaille.



13. Encyclopedia Ecologica

Ehdotus perustuu hierarkkiseen lähiöteorian mukaiseen kaupunkimalliin, jossa keskikaupunkia ympäröi säteittäisesti kuusi pientä asumasolua ja niiden takana on vielä reuna-alueiden kylä. Asumasolut on yhdistetty toisiinsa kehäkadulla, joka kurotuu asemanseudulla yhdelle sillalle ja muodostaa näin kahdeksikon.

Ehdotuksessa on pantu paljon painoa voimakkaan paikallishallinnon luomiselle. Hyvä paikallishallinto voikin luoda yhteisöllisyyttä ja saada aikaan käytäntöjä, jotka sittemmin johtavat ekotehokkuuteen. Ekotehokkuuden ideointi muutoin ei ole ehdotuksen vahvuuksia. Ehdotetut energiateknologiat (plusenergiatalot, maalämpö jne.) ja lähiruuan tuotanto ovat toimivia tässäkin kaupunkirakenteessa. Ehdotettujen tuulimyllyjen paikat ovat jääneet ratkaisematta.

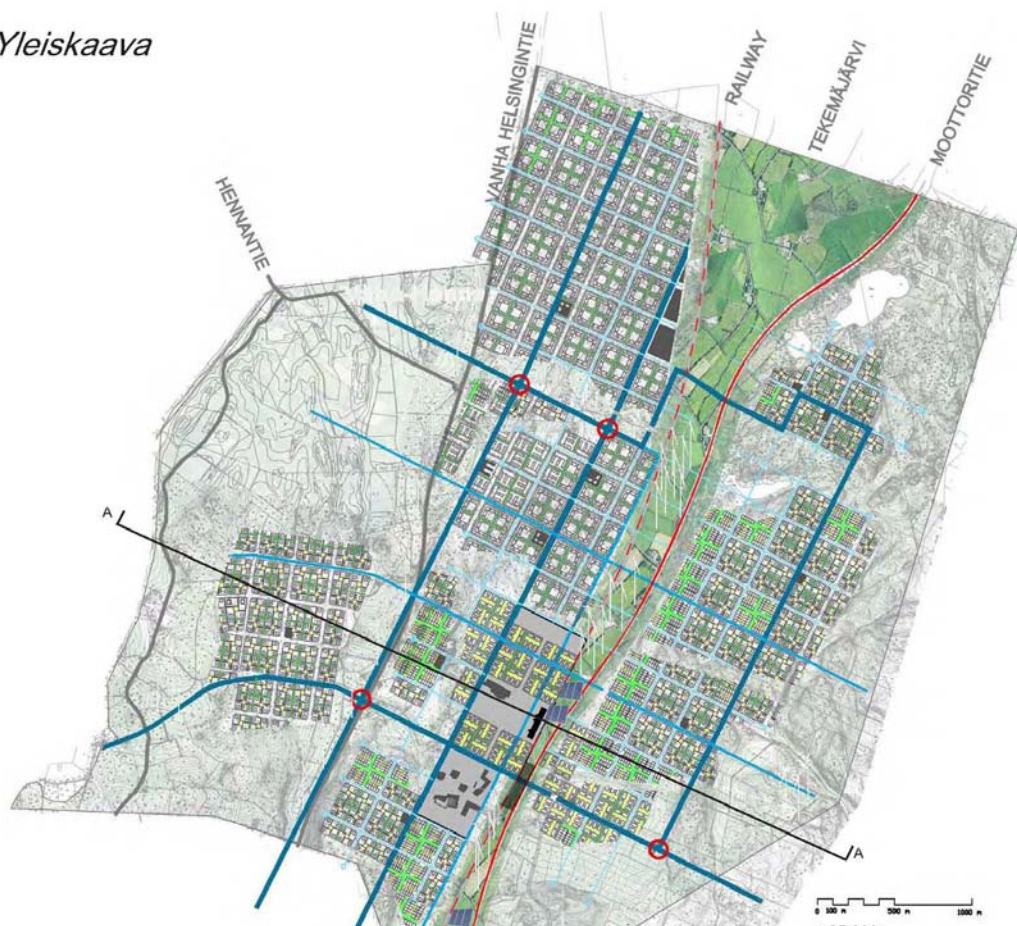
Ehdotus sijoittuu noin kilometrin ympyrään asemalta, joten kaupunki on käytännössä vielä kävelyetäisyydellä asemasta.

Kävely- ja pyöräreitit asemalle ovat lyhyet säteittäisen rakenteen johdosta. Kahdeksikon muotoinen täydentävä joukkoliikennereitti on toimiva ja sijoittuu hyvin rakenteeseen.

Selkeät asumasolut kyläaukioineen tukevat kaupunginosayhteisöjen syntyä, mutta myös koko Henna saa kiinteän ja omailemisen kaupunkimaisen olemuksen. Jos paikallishallintoon vielä muutoinkin panostetaan, on ehdotus tältä osin uskottava.

Sovitus Hennaan on jäänyt teoreettisen rakennemallin asteelle. Hennan monimuotoista maastoa ei ole otettu huomioon juuri lainkaan. Ehdotuksen rakentaminen olisi siten hankalaa. Ehdotus vaatisikin perusteellista uudelleenmuotoilua Hennaan soveltamiseksi. Voimajohtolinjaa ei ole myöskään otettu huomioon ja alue pitäisi kiertää kaukaa. Rataan ja moottoritiehen on suhtauduttu realistisesti, joskin meluntorjunta on osittain puutteellista.

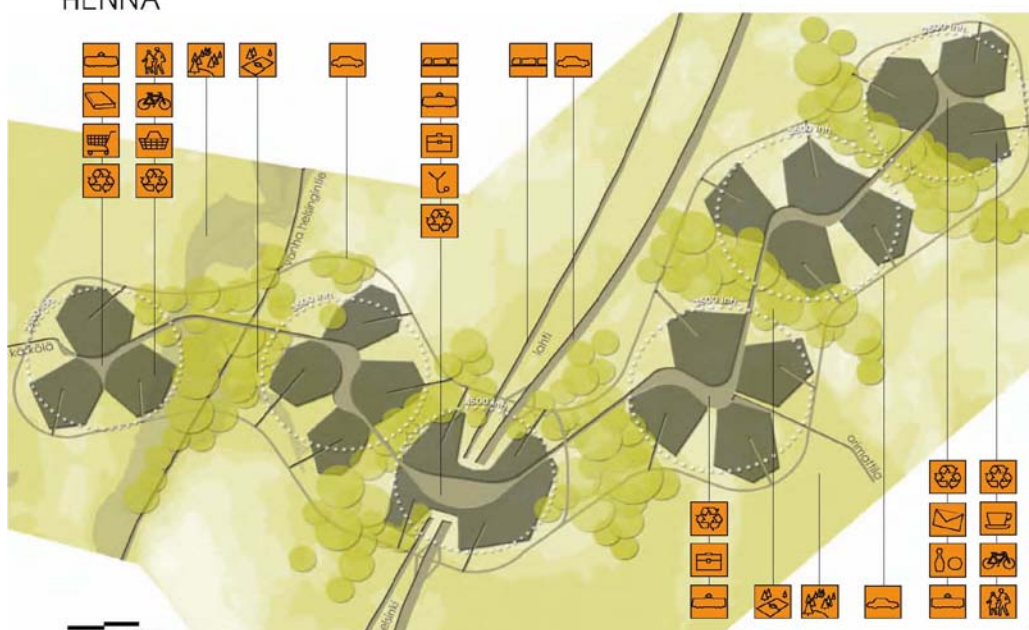
Sovitus Hennaan on jäänyt valitettavasti niin puutteelliseksi, että ehdotuksen valossa on vaikea saada kuvaa lähtökohtana olevan asumasoluperiaatteenkaan käyttökelpoisuudesta Hennan rakentamisessa.



14. E³

Teknologiauskoinen ehdotus, joka tuottaisi energiaa muun muassa muiden kaupunkien jätteistä ja polkupyörien polkuvaimasta. Sovellus Hennaan on teoriaosan henkeä noudattaen 1960-luvun teknoutopioita muistuttava raskaasti rakennettu maastosta piittaamaton ja laajalle leviävä ruutukaava.

HENNA



16. insideout

Ehdotuksen nimi-idea haastaa keskiaikaista kaupunkia mukailevat ehdotukset kääntämällä muurin sisään käpertyvän kaupungin nurin. Muuri-mainen rakenne reunustaa keskeistä bulevardia ja kaupunki avautuu ympäröivään luontoon. Ajatus on hyvin perusteltu, koska suomalaisesta metsästä ei tule kaupunkiin mitään uhkia, joita vastaan pitäisi suojautua selkeällä rajalla.

Nauhakaupunki koostuu toimivan kokoisista n. 4000 asukkaan yksiköistä. Nauha on

helposti vaiheittain rakennettavissa. Heikkoutena on, että lopputilanteessa suuri osa asukkaista on kaukana asemasta syöttöliikenteen varassa. Kun keskeinen bulevardia on haluttu pitää vapaana henkilöautoliikenteestä, seurauksena on ollut raskaahko katuverkko. Pääkadut nauhan molemmiin puolin vaativat uudet sillat moottoritien ja radan yli. Myös keskusta moottoritien päällä on kallis.. Hennaan sovitusta on jäänyt periaatekaavion asteelle, maastoon sovitusta ei ole tehty kovin huolellisesti.

Yläluokka



17. MIX

Pientalovaltainen puutarhakaupunki, joka sijoittuu vain radan länsipuolelle ja hyvin suppealle alueelle. Puutarhakaupunkien historia näkyy ehdotuksessa, katuverkko on kaupungin kokoon nähden runsas. Harkitun pienipiirteinen rakentaminen niin talojen kuin katujen osalta mahdollistaa kuitenkin miellyttävän lähiympäristön syntymisen. Kaupungin väkiluku jäänee kauas tavoitteesta.

Hennan sovitus on jäänyt periaatetasolle, maastoon sovitusta on jäänyt tekemättä. Maastokäyriä ei kuvassa näy, ei myöskään vanhan Lahdentien suhdetta länsireunaan.

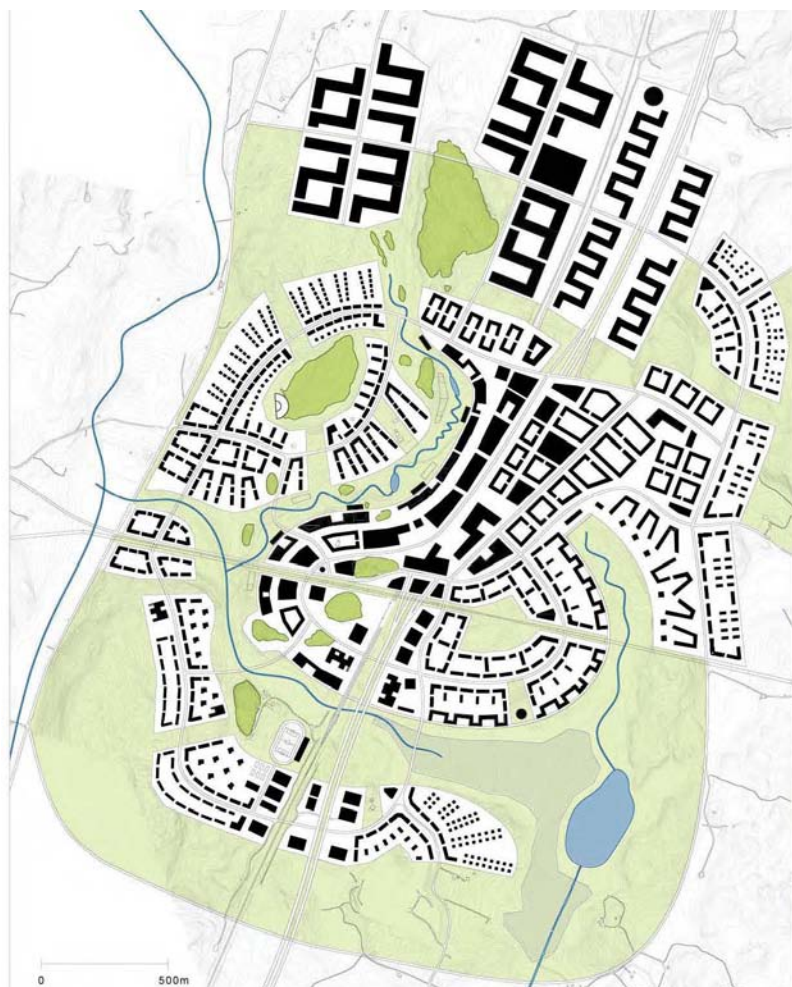
Siitä huolimatta, että kaupunki on kokonaan länsipuolella, siinä on paljon siltoja radan ja moottoritien yli. Voimajohtolinja on ehdotettu kaivettavaksi maan alle, realistisempaa olisi siirtää se kaupungin eteläpuolelle..

Yläluokka

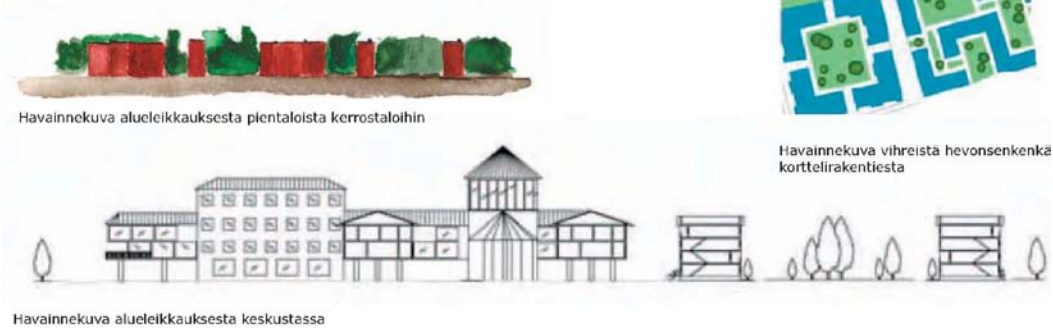
19. Sense and Sensibility

Ehdotus perustuu tiheämpään keskustaan ja viherkaistojen erottamiin, harveneisiin lähikyliin. Tämä antaa mahdollisuuden eri tyyppisten asumismuotojen kehittämiseen. Kokonaistehokkuus on kuitenkin matala ja maanlaiset auto- ja pyöräparkit sopivat tähän huonosti. Kaikilla alueilla on kuitenkin hyvä yhteys luontoon.

Teollisuus- ja työpaikka-alue on ylikorostunut, tällaista aluetta ei voi pakottaa yhtenäiseen muottiin. 20 000 asukkaan kaupunkiin on esitetty optimistisen paljon palveluita.

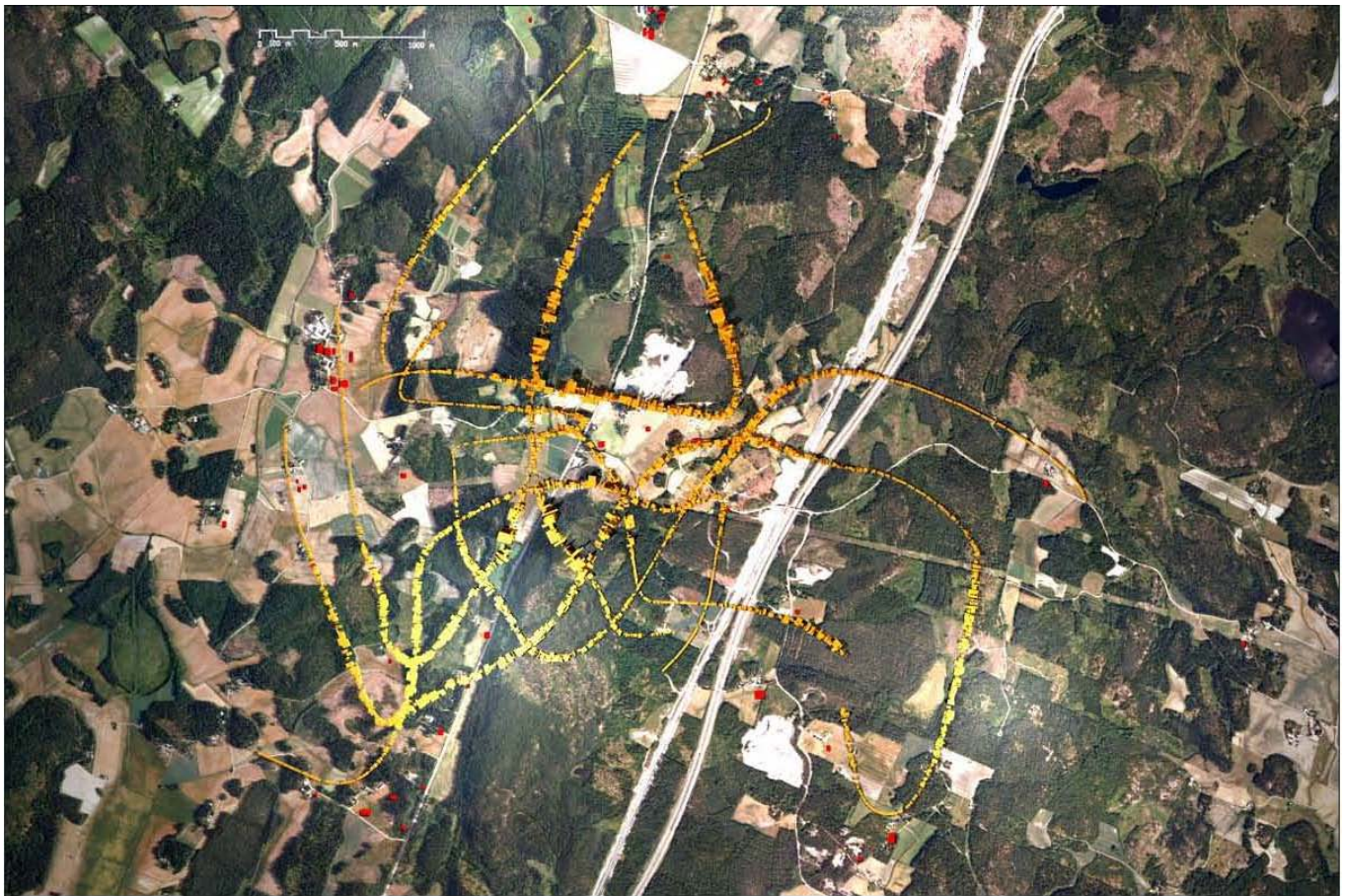


21. Vihreät hevosenkengät



Hämärä esitys tiivistä keskustasta ja pientalo-alueista. "Hevosenkengä-korttelit" ja "tiivit keskustakorttelit" on esitetty eri kuvissa niin ristiriitaisesti ja yhteismitattomasti, ettei niiden todellisesta luonteesta saa selvää.

Hennan ei ole käytännössä esitetty sellaista kaupunkirakennetta tai liikenneverkkoa, jota pysyisi arvioimaan.



22. zOOm cITy

Ehdotuksen teoriaosa on niukka. Tärkein ehdotus on rakentaa alueen rakennukset lähialueelta korjattavasta ja paikalla jalostettavasta puusta. Sovellus Hennan on mielenkiintoinen ajatus rakentaa kaupunki vähitellen ja vaihteittain tiivistyvistä hyvin tiukoista nauhoista. Nauhojen tiukkuus säästää luontoa, mutta vie toisaalta asutusta osittain hyvinkin kauaksi rautatieasemalta. Nauhojen luonnetta on kuvattu niukasti, joten ehdotuksen käyttökelpoisuutta Hennan rakentamisessa on vaikea arvioida.



23. Kannustin

Pohjois-etelä -suunnassa junaradan ja moottoritien molemmien puolin nauhamaisesti rakentunut kaupunki, josta lähtee sormimaisesti haaroja pois päin pääliikenneväylistä. Ehdotuksessa on laaja kirjo erilaista rakentamista tiheistä kaupunkikortteleista maatiloihin ja lomaa-asumiseen. Teollisuus- ja työpaikkarakentaminen, myös Tuusliharjan alue, on otettu tasavertoisena osana uuteen kaupunkirakenteeseen, mikä osaltaan tekee suunnitelmasta laajemmän näköisen. Teollisuusalueiden rakentamisen massoitelu on kuitenkin kyseenalaista, koska kyseiset alueet muotoutuvat lähes täysin toiminnan ehdoilla. Palvelu- ja liiketiloja on keskustassa huomattavan paljon asukasmäärään nähden.

Pitkät etäisyydet johtavat helposti runsaaseen yksityisautoliikenteeseen. Keskustan rakentaminen on raskasta suurine, lämpimine pysäköintikellareineen ja lasikatteisine pihoineen.

Erilaisia ekologisen rakentamisen malleja on tarkasteltu enemmän rakennussuunnittelun kuin kaupunkirakentamisen kannalta. mm. rakennusmateriaalien kannalta.

Eri tyyppiset korttelit luovat mahdollisuuksia eri tyyppisiin yhteisöihin. Kaupunkimaatilatkin on ryhmitetty yhteisöiksi, mutta ne ovat yksiköinä kovin pieniä verrattuna suuriin keskustakortteleihin.

Hennaan sovittamisen lähtökoh-
tana on enemminkin päälliken-
neväylät kuin alueen topografia.
Nauhamainen rakenne seuraa
rataa ja moottoritietä, mikä vai-

keuttaa melun torjuntaa alueella. Liikenneväylien ylitys on esitetty realistisen suppeana, ja voimalinja on otettu huomioon. Leveät viheralikulut ovat vähemmän uskottavia. Runsaina esiintyvät maatilat ja hevosilat eivät näytä juuri liittyvän olemassa oleviin peltoaukeuksiin.

Ehdotus leviää laajalle alueelle, mutta vaikuttaa silti jäävän paljon alle tavoitellun 20 000 asukkaan määrän, tosin keskustan lähikorttelit ovat hyvin tehokkaasti rakennettuja. Kaupunki- ja muiden maatalojen ja hevostilojen osuus koko rakentamisen alasta vaikuttavat epärealistisilta. Esitetyt pienten järvien loma-asunnot ovat jo olemassa, osin ympärivuotisena pientalo-asumisena. Ehdotuksen parasta antia on silti erilaisten rakentamistapojen ja -tiheyksien rikas vaihtelu. Sormimainen rakenne tuo kaikille läheisen luontokontaktin, kukaan ei keskelle laajaa kortteliverkkoa.



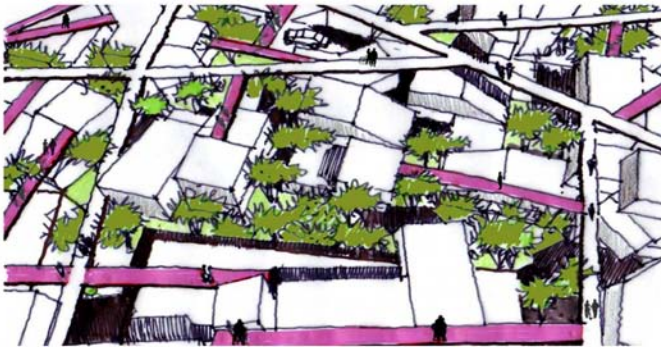
24. Jymy

Ehdotuksessa on käsitelty ekologisia tavoitteita "jalat maassa" melko perinteisellä, mutta samalla kohtuullisen realistisella keinovalikoimalla.

Ehdotuksen painotus onkin Hennan suunnittelussa. Ehdotus on sovitettu huolellisesti Hennan maastoon. Ehdotus on jäänyt kuitenkin hieman rutiinilla tehdyn oloiseksi ja seurauksena on lähiömäinen vaikutelma. Kaupungin olemusta ei ole oikein tavoitettu.

Liikennetarkaisu on myös hyvin "perinteinen" ja perustuu tiukkaan liikenteen erotteluperiaatteen. Sen seurauksena tarvitaan kaksi uutta siltää Voimajohtolinja on otettu huomioon, mutta se dominoi liiaksi keskusta-alueita.

Yläluokka



GENERAL TOP VIEW ZOOM 2

25. Henna NDNCN

Ehdotus edustaa verkkomallia puhtimmillaan. Kaupunkirakenne perustuu kaiken kattavaan jalankulkusillastoon. Tämä on kallis ja materiaaleja tuhlaava. Ehdotuksessa ei ole perusteltu, miksi jalankulkijoiden pitäisi kulkea kattojen tasolla.

Kaupunkikonseptin havainnekuva vaikuttaa siltä, että rakenne on suunniteltu jonnekin muualle. Aukiot sijaitsevat yhtä sattumanvaraisesti kuin sillastokin.

Konseptista ei ole esitetty uskottavaa versiota Hennaan. Kokonaisrakenteesta ei mitenkään selviä miten kaupunki liittyy rautatiehen, liikenneverkkoon tai muuhun ympäristöön.

havainnekuvat ovat kauniita ja näyttäviäkin, mutta kosketus todellisuuteen jää vähäiseksi.



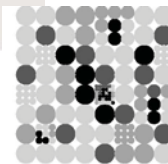
VIEW FROM THE STREET

VIEW FROM THE FOOTBRIDGE

27. Camouflage

Ehdotus koostuu kauniista kuvioista, kuin painetusta kankaasta. Todellisesta kaupunkirakenteesta ei kuitenkaan saa mitään selvää. Samoin korttelin havainnekuva jää täysin hämäräksi.

ehdotuksesta ei käy ilmi ekologisen kaupunkirakenteen tavoitteet eikä myöskään toteuttamisperiaatteita Hennan alueelle pysty arvioimaan.



28. Poly Centric City



Ehdotuksen ekologiset ideat ovat johdonmukaisen maanläheisiä, Yhteisöllisyyden korostaminen auttaa asukkaat viihtymään omassa kaupungissa, ruoan tuotanto viljelypalstoilla, kierrätyspisteet, etätyökeskukset kotona työskentelevien tukipalveluita varten jne. Kaupunki on jaettu 4000 asukkaan keskikaupungin lisäksi neljään asuma-
lähiöön, jotka n. 4000 asukkaan kokoisina voivat uskottavasti ylläpitää kukin pientä paikalliskeskusta. Keskikaupungille on sijoitettu moottoritien liittymää hyödyntäen myös isoja kauppakeskuksia. Sovitus Hennan maastoon on huolellista. Ehdotuksen vahvuudet ovat yleiskaavatasolla, Kaupungin käytännön ilme ei välity kovin viitteelliseksi jääneistä kuvauksista.

Yläluokka

30. Delta

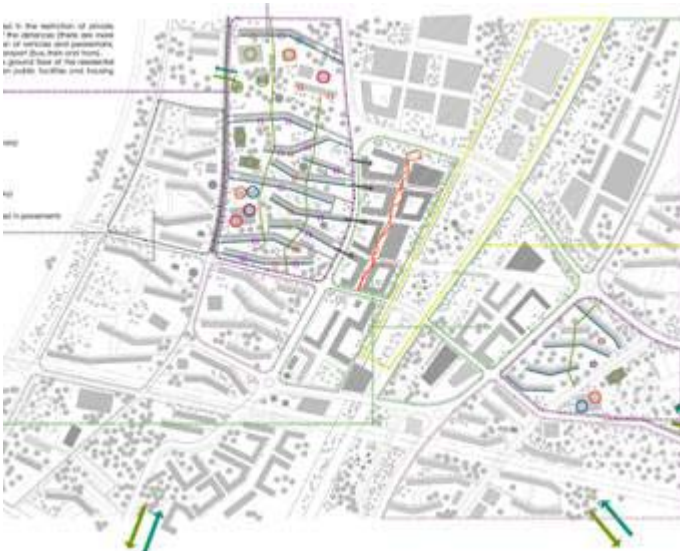


Ehdotuksen kantavana ekoteemana on luoda niin viihtyisä ja yhteisöllinen kaupunki, että asukkaat voivat viettää Hennassa myös vapaa-aikansa. Näin vapaa-ajan matkoja voidaan vähentää. Ajatus on erittäin kannatettava ja oikein johdettu.

Ehdotuksessa on otettu hyvin huomioon Hennan maasto-olosuhteet ja saavutettu omaleimainen kaupunkimiljöö. Kaupunki levittäytyy kuitenkin yhtenäisellä otteella tarpeettoman laajalle. Korttelialueiden puuston puoleisilla reunoilla on järjestelmällisesti katuja. Periaate erottaa tarpeettomasti asutuksen viheralueista ja tekee katuverkosta runsaan ja kalliin rakentaa.

Yläluokka

31. compact city



Ehdotuksessa on keskitytty energiataloudellisten rakennusratkaisujen talotekniisiin järjestelmiin. Kaupunkirakenteen keskeisenä ajatuksena on vihervyöhykkeiden ja talorivien vuorottelu, näin kosketus luontoon on olemassa. Vihervyöhykkeet ovat kuitenkin kokonaan rakennettuja ja rakennusyksiköt ovat hyvin suuria ja teknisiä. vaihteittain toteuttaminen on vaikeaa.

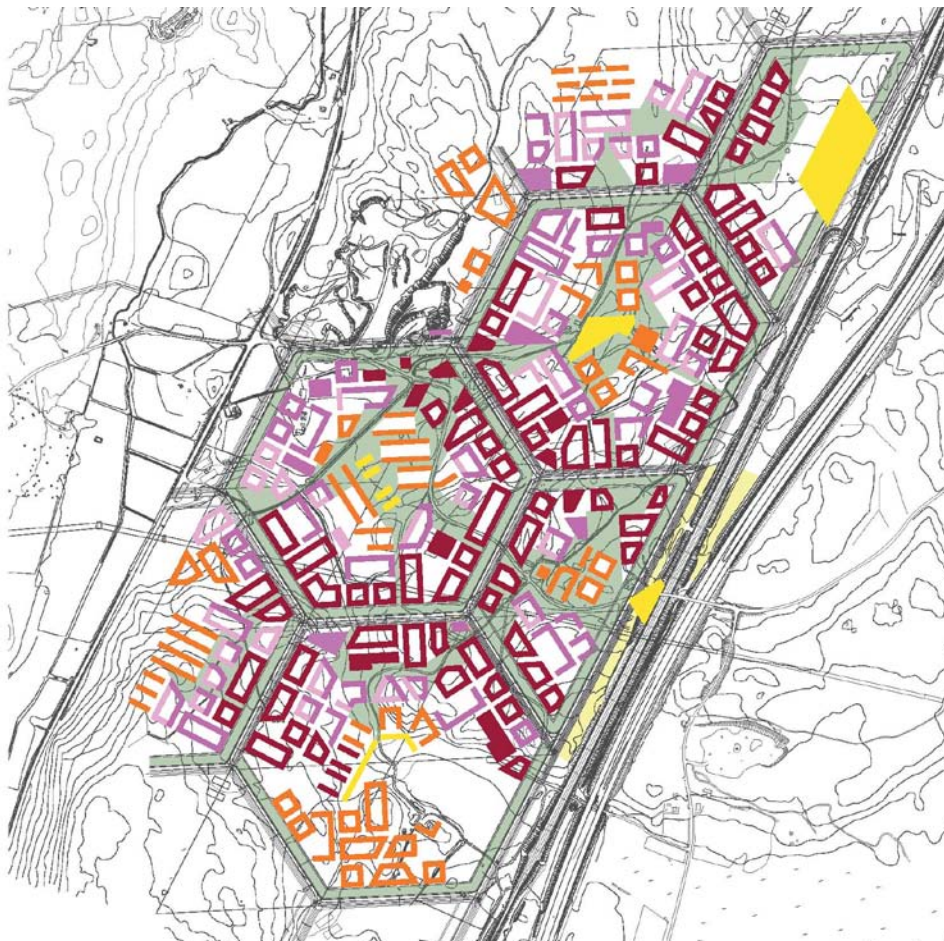
Palvelujen ja työpaikkojen alue suojaa asuinkortteleita melulta, mutta niiden määrä molemmiin puolin liikenneväyliä on runsaasti ylimitoitettu kaupungin kokoon nähden. Radan ja moottoritien yli on esitetty tarpeettoman paljon kalliita siltoja.



32. Surplus

Äärimmäisen suppealle 450 metrin säteiselle alueelle tiiviisti pakattu teoreettinen jalankulkukaupunki. Tiiveys luo kaupungista hyvin tehokkaan. Ehdotuksessa on luovuttu katuverkosta ja pihoista niiden perinteisessä merkityksessä. Sen sijaan ehdotetaan labyrinttimaista kaupunkia, jossa vapaata tilaa voidaan valtata erilaisiin tarkoituksiin. Ehdotuksessa eläminen vaatisi uudenlaista suhtautumista kaupunkielämään ja selkeiden omistusrajojen puuttuessa kaupungin hallintoon. Ehdotus on mielenkiintoinen ajatustutkielma, mutta liian kaukana tämän päivän maailmasta, jotta siitä voitaisiin ammentaa ideoita Hennan suunnitteluun.

Yläluokka



34. Honey in Henna

Ehdotus perustuu ajatukseen verkostokaupungista, jossa ei ole selkeää keskusta. Verkostokaupungin jokainen osa on tasa-arvoinen ja kaupunki on periaatteessa aina valmis ja rajattomasti laajennettavissa. Ehdotus on sijoitettu pelkästään länsipuolelle, joka on taloudellista, mutta vie asutusta kauaksi asemasta.

Sovellus Hennaan on jäänyt tekemättä. Kaupunki on kuvattu teoreettisen puhtaina kuusikulmioina maaston muodoista piittaamatta. Verkostokaupungin idean käyttökelpoisuus jää siten vaikeasti arvioitavaksi.



36. horisontti

Ehdotus on sijoitettu melko kompaktisti pääosin 800 metrin etäisyydelle rautatieasemasta. Keskuskaupunkia täydentää kolme erillistä asunalähiötä, jotka nekin mahtuvat suunnilleen kilometrin etäisyydelle asemasta. Ehdotus on huolellisesti sovitettu Hennan maastoon ja muistuttaa orgaanisine katuverkkoineen jossain määrin keskiaikaisen kaupungin hahmoa. Sisäiseltä rakenteeltaan ehdotus on kuitenkin tiukan modernistinen hierarkkisine katuverkkoineen ja modernin perinteeseen nojaavine korttelityypeineen.

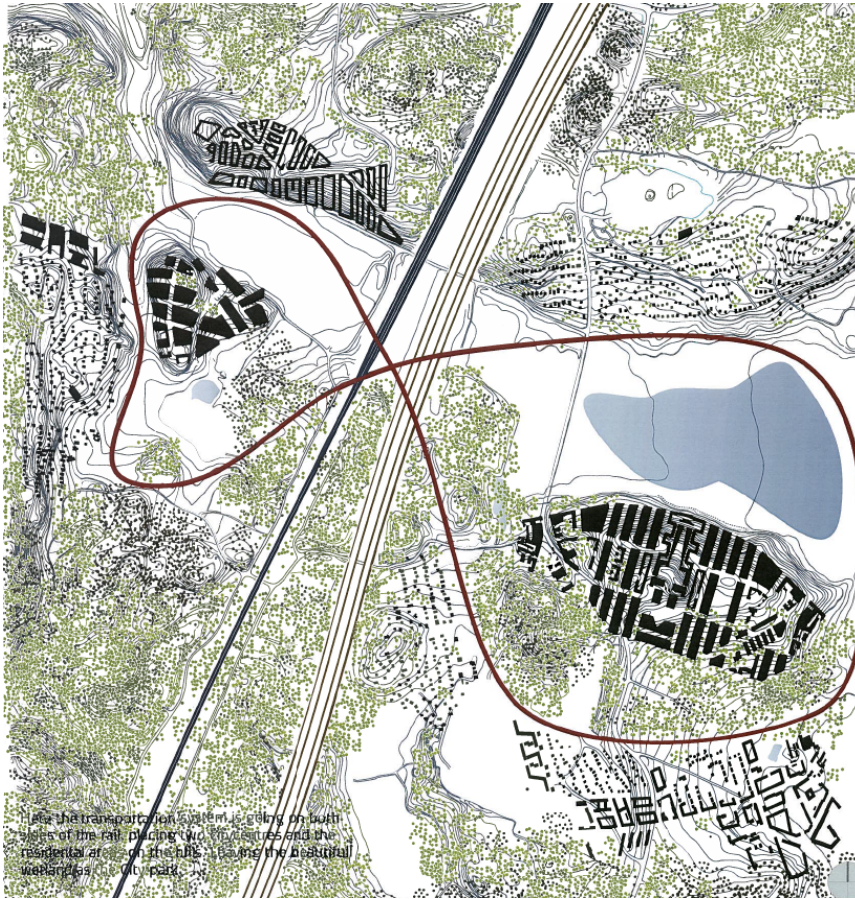
Ehdotuksen huomionarvoisin idea, että pääosa autoista sijoitetaan kaukopysäköintiin, josta ne haetaan vain tarvittaessa. Kaukopysäköinnin sijoittumista ei ole kuitenkaan esitetty ja pysäköintiratkaisuja on esitetty vain vaihtoehtoisina esimerkkeinä. Jätteiden keruu putkiverkostoilla on kovan teknologian ja ison väestöpohjan ratkaisu. Sitä on perusteltu ehdotuksessa keräilyliikenteen vähentämisellä. Muilta osin ekologiset ratkaisuehdotukset ovat aika tavanomaisia eivätkä välttämättä ole sidoksissa juuri tässä ehdotuksessa esitettyihin kaupunki- tai korttelitason ratkaisuihin..

Ehdotus sijoittuu noin kilometrin säteellä olevaan ympyrään asemalta, joten kaupunki on pääosin kävelyetäisyydellä asemasta. Kävely- ja pyöräreitit asemalle ovat lyhyet säteittäisen rakenteen johdosta. Kahdeksikon muotoinen täydentävä joukkoliikennereitti on myös toimiva ja sijoittuu hyvin rakenteeseen. Kauas keskitetty pysäköinti lisää myös joukkoliikenteen houkuttelevuutta.

Ehdotuksen omaleimaisuus ja jäsentely selkeästi kaupunginosiin voi edesauttaa yhteisöjen syntymistä.

Ehdotus on sovitettu huolella Hennan maastoon ja muun muassa hulevesien johtaminen pintavaluntana vesistöihin on uskotavaa. Laaja kansi moottoritien päällä on kallis. Voimajohtolinjaa ei ole huomioitu, mutta toisaalta kompakti kaupunki on kierrettävissä kohtuullisella siirrolla. Katuverkko on osittain tarpeettoman hierarkkisesti jäsennoity ja johtaa tarpeettoman raskaaseen perusrakenteeseen.

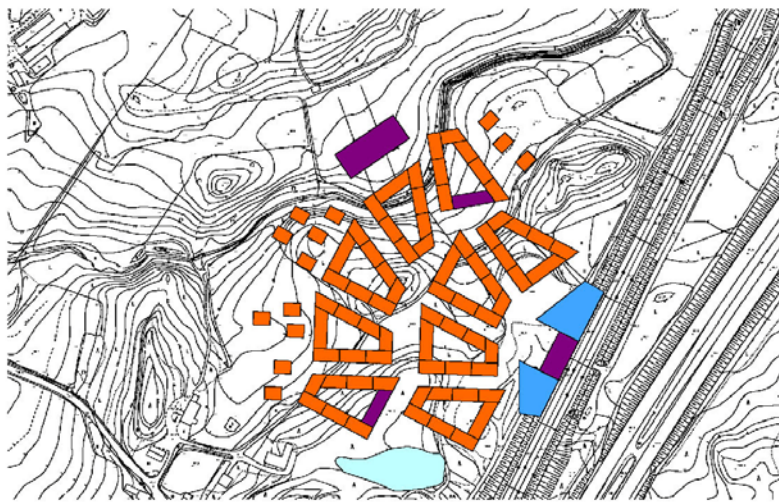
Ehdotuksen kaupunki- ja korttelirakenne ovat toimivia. Laaja kansi heikentää ehdotusta ja ennen kaikkea sen vaihteittain rakennettavuutta. Ehdotus rakentuu siinä määrin kansirakenteen varaan, että sen muuttaminen helpommin vaihteittain rakennettavaksi vaatisi laajahkoja muutoksia keskusta-alueen rakenteeseen.



37. Battery City

Ehdotus keskittyy paljolti sähkön tuottamiseen, varastointiin ja käyttämiseen. Kaupunkirakenteen ytimenä on sähköinen monorail-junarata maaston ja kaupunkirakenteen yllä. Tämän yllä on tuulivoimaverkko, josta rata saa sähkönsä, ylijäämä sähkö käytetään sähköautoihin ja rakennuksiin.

Tekniset rakenteet ovat huomattavan suuria kalliita pieneen kaupunkiin. Yksityiskohtia ei ole näytetty, esimerkiksi monorail-asemia ja kuinka ne liittyvät kaupunkirakenteeseen, tai edes olemassa olevan junaradan asemaa. Tuulimyllyjen rakenne jää epäselväksi. Monorailin kahdeksikkomuoto yhdistää periaatteessa hyvin päärautatieaseman ja eri kaupunginosat, mutta kaupunkisaarekkeet ovat irrallaan radasta ja toisistaan. Keskeinen kaupunkipuisto kohtaamispaikkana on ajatuksena viehättävä. Asumisesta on esitetty harvoille sopiva nelikerroksinen pientalotyyppi, tiheimmän keskustan näköisten alueiden rakennetta ei näytetä, ei myöskään selviä, onko niissäkin asumista.



1:5000

- Julkiset palvelut
- Asuintalot, joissa myös työtiloja, katutasossa mahdollisuus liiket
- Toimi- ja liiketilat

38. Dencity

Ehdotus on pitkä kirjoitus, joka sisältää kaupunkisuunnittelun historiaan pohjautuvaa pohdiskelua kaupunkisuunnittelun tulevista suunnista, rakennussuunnittelusta ja osin skeptistäkin pohdiskelua ekorakentamisesta. Ehdotuksen kantavana ajatuksena on nojautuminen vanhoihin hyviksi koettuihin ratkaisuihin. Ehdotus on jäänyt pohdiskelun asteelle. Hennaan on esitetty vain hyvin pieni fragmentti kaupungin aloitukseksi.



39. Amon Re

Ehdotus on tiivis jalan- kulkua- ja pyöräilykau- punki, jossa lähes kai- kista asunnoista on alle 1 km keskusta- an. Muuten tasaista ra- kennetta täydentää tehokkaampi itä-länsi- suuntaan venytetty keskusta- akseli, joka ylittää kohtuullisen kapeana vyöhykkeenä junaradan ja moottori- tien. Kapean keskustan venytys mahdollistaa lyhyet etäisyydet palve- luihin, kevytraittiotie on melko utopistinen näin pienessä kaupungissa. Lähes koko kaupunki on tehokkaasti raken- nettua pientalokortte- listoa melko monotoni-

sena mattona. Selostuksen mukaan rakennetaan etelärinteille, mutta Hennan sovituksessa se ei sellaisenaan toteudu. Katu- verkko näyttää kohtuullisen harvalta, mutta autojen päästäminen asuntojen luo tuottaa kuitenkin hyvin tiheän ajoväyläver- koston. Asuntokortteleita ei ole suojattu moottoritien melulta. Voimalinja on otettu huomioon keskustan sijoituksessa , mutta suojavyöhyke puuttuu, parempi olisi siirtää linja kaupungin eteläpuolelle.

Kuvista syntyy sympaattinen mielikuva elämästä pikkukaupungissa. Erakkomajat ovat piristävä yksityiskohta ja monipuolista- vat osaltaan kaupunkirakennetta.

yläluokka



41. Ikaros

Haminan kaltainen renessanssin kehäkaupun- ki. Kaupunki jakautuu vihervyöhykkeiden avul- la pienempiin osiin. Osat vaihtelevat, mutta kehämuodosta on silti pidetty kiinni turhan jääräpäisesti maisemasta piittaamatta. Katu- verkon rakenne on kaupungin näennäisestä järjestyksestä huolimatta hämmäntävän seka- va. Työpaikka- ja palvelukorttelit on ylimi- toitettu, sinänsä ne on sijoitettu hyvin suojaa- maan asuinkortteleita melulta. Esitetyt asuin- taloyksiköt ovat jättiläismäisiä.

Ekologisen rakentamisen osalta ehdotuksessa on keskitytty monipuolisesti energiatalouteen.



40. TorgEtt

Ehdotus perustuu yhden 2000-3000 asukkaan kaupunkisolun monistamiseen. Tasa-arvoisista kylistä koostuvana kaupunki on helposti vaiheittain rakennettava ja periaatteessa rajattomasti laajentumiskykyinen. Toisaalta verkostokaupungin luonteen mukaisesti selkeä Hennan keskus puuttuu. Soluissa on miellyttävä miljöö, mutta kaikkien solujen samankaltaisuus on hämmentävää.

Hennaan sovitukset ei ole kovin huolellista. Harva rakenne mahdollistaisi paremmankin

sovituksen jos solun muotoa olisi jonkun verran varioitu.

Ehdotuksen ekologiassa korostuu yhteisöllisyys, jota solumainen kaupunkimuoto tukee hyvin. Ehdotuksessa ehdotetaan omavaraista energiantuotantoa kortteleissa ja energian kausivaihteluja tasaavien korttelikohtaisten lämmönvarausjärjestelmien rakentamista. Ratkaisuja ei ole kuitenkaan mitenkään selostettu eikä havainnollistettu.



42. Hybridi

Ehdotuksen teoriaosassa on keskitytty erityisesti talvikauteen ja on tutkittu Suomen oloissa hyvin keskeistä problematiikkaa, eli lämpöenergian varastointiratkaisuja talven varalle.

Hennaan sovitukset on puolestaan jokseenkin tavanomainen tai jopa vanhahtava asuma-alue, jolla on vaikea nähdä yhteyksiä teoriaosaan.



43. Rewired

Ehdotus rakentuu epäsäännöllisestä kudosmaisesta verkostosta, joka tuo mieleen varhaiset puutarhakaupungit. Vapaa rakenne mahdollistaa maaston muotojen huomioon ottamisen.

Katuverkon rakennetta on tutkittu runsaasti. Lopputuloksena on huomattavan laaja verkosto, joskin pääosa kaduista on pieniä ja pihakatumaisia. Koko alue levittyy pääosin harvana rakenteena hyvin laajalle, erityisesti moottoritien itäpuolella. Katujen hierarkia on kehitetty liian pitkälle, näin pienessä kaupungissa monikaistaiset bulevardit valtavan ylimitoitettuja ja räikeästi ristiriidassa ehdotuksen muun hengen kanssa. Keskustan kansialue on turhan suuri. Voimalinjaa ei ole otettu huomioon.

Havainnekuvien arkkitehtuuri henkii nykyaikaa ja on vaihtelevaa eri osa-alueilla. Tämä on mielenkiintoisesti kontrastissa kaavan historiallisten muotojen kanssa. Lopputulos on omaleimainen ja kaupunkimainen

Yläluokka



44. SHARE!

Ehdotuksen kantava ajatus on ehdotuksen nimeenkin otettu idea erilaisten asioiden ja resurssien jakamisesta asukkaiden kesken. Sen sijaan, että jokaisella olisi sauna tai uima-allas, näitä jaetaan useamman perheen kesken. Ajatus on kannatettava ja oikeaan osunut. Hennaan sovellus on sen sijaan verrattain tavanomainen ja jopa hieman vanhakantainen useista metsälähiöistä koostuva kaupunki. Kaupunginosia yhdistää vaakasoran hissien tapaan toimiva automaattiohjattu pienoissbuslinja.

Lämmön tuotantoon ehdotetaan biokaasun tuottamista jätteistä ja todetaan, – aivan aiheellisesti, että tämä tuotantomuoto on Suomessa heikosti käytössä. Toinen ehdotus on lämmön talteenotto tietokoneiden serverisaleista. Tietoliikennekeskuksen sijoittaminen Hennaan saattaisikin olla tutkimisen arvoinen asia.



45. Fruity Loop

Kysymyksessä on perinteisen suunnitteluteorian antiteesi:

Ehdotuksen ihanteeksi on otettu suunnittelemattomasti syntyneiden lieve-asutustyyppisten kylien rakenne.

Ehdotus on mielenkiintoinen ja varsin poikkeava. Kaupunki rajataan reunoistaan vapaamuotoisella kehätiellä, reuna on silti selkeä kuin vanhan linnoituskaupungin muuri. Kehältä kaupunki kasvaa vähitellen sisäänpäin. visiot ja koko kaupungin havainnekuva ovat viehättäviä, kuin itsestään syntynyt tihen-tyvä maalaiskylien vyö peltojen keskellä. Silti jää epäselväksi, miksei hyödynnetä keskustaa, jonne olisi lyhyimmät etäisyydet ja jonne rautatieasema kuitenkin rakennetaan. Rengaskaupungin rakenne on harvaa kehälläkin. Tämä tuottaa paljon liikennettä ja palvelujen saatavuus jää huonoksi.

Yläluokka

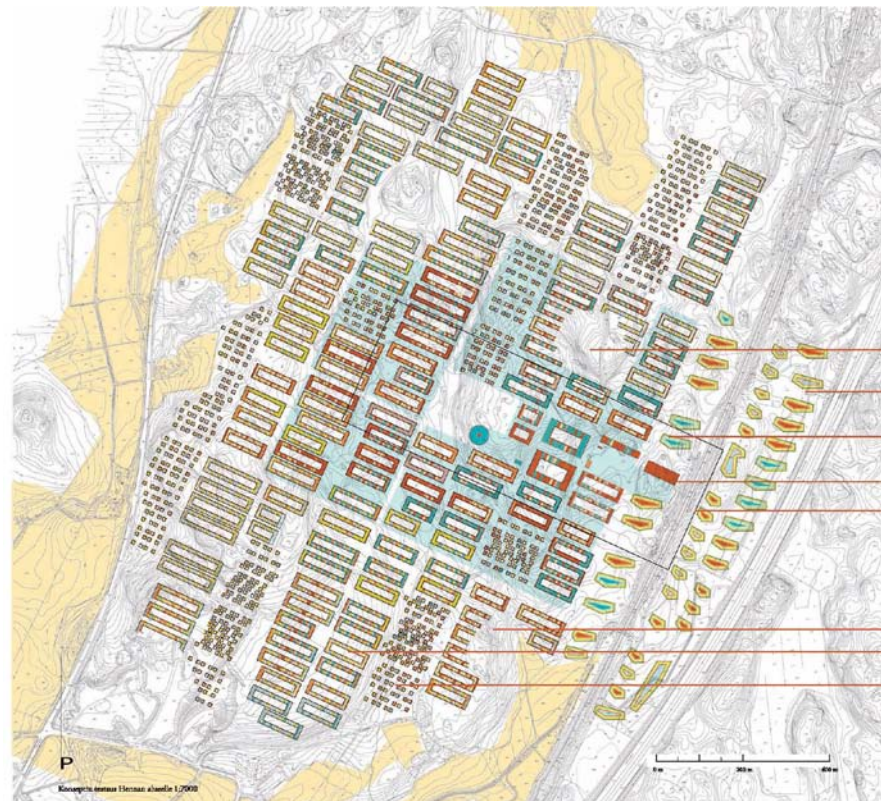


46. omenapuu

Ehdotuksen teoriaosa liikkuu hyvin yleisellä tasolla ja vaikuttaa ympäröiväksi hiotulta komiteamietintötekstiltä.

Hennan sovelluksen ja teoriaosan välillä on vaikea nähdä yhtymäkohtia. Hennassa maankäyttö on osoitettu perustelematta vain länsipuolelle, joka on johtanut harvan rakenteen myötä pitkiin etäisyyksiin asemalle.

Hennan maasto otettu huomioon kauniisti ja ehdotus on varmaotteinen, mutta muistuttaa erillisine keskusta-alueineen ja puhtaine asuntoalueineen ylisuurta asunalähiötä.



47. fabric

Ehdotuksessa on käsitelty teoreettisella tasolla ennen kaikkea kaupungin toimintaa asukkaan näkökulmasta ja yhteisönä. Havainnekuvat antavatkin sympaattisen ja Hennan sovitettua mallia monipuolisemman kuvan kaupungin elämästä.

Näihin visioihin nähden sovellus Hennan on yllättävän mekaaninen, umpikortteliin perustuva ruutukaava, jossa ei ole kuitenkaan kokonaan unohdettu maaston piirteitä.. Sijoitus kokonaan radan länsipuolelle on luonteva, tosin rautatieaseman todellisen sijainnin kannalta liian pohjoinen. Näin kyllä vältetään voimalinjan aiheuttamat ongelmat. Laaja toimisto- ja teollisuusvyöhyke radan ja moottoritien välissä on yhteyksiltään hankala ja teollisuustoiminnalle kapea. Laajan autottoman vyöhykkeen toimiminen jää uskon varaan.



49. h-ole-s

Ehdotus on huolella tutkittu, mutta rakentamistavaltaan hyvin raskasrakenteinen pikkukaupungiksi. Tehokkaan keskustarakenteet yksiköt ovat suuria ja toistuvia, noin 9-kerroksisia rakennuksia ja sopivat lähinnä pienille asunnoille. Pyöreä perusrakennus ei suhtaudu ilmansuuntiin mitenkään, osa asunnoista avautuu ainoastaan pohjoiseen. Rakennemalli tuottaa paljon kansia, ja yhteys luontoon katkeaa viimeistään laajoihin pysäköintikenttiin.

Hennan sovitetussa mallissa junaradan ja moottoritien välin osoittaminen asuinrakentamiselle ei ole uskottava ratkaisu. Tiivistä keskustarakentamista täydentää matalan rakentamisen ympäristö. sen rakennetta ei ole juuri esitetty, mutta laajat matalat alueet poistavat tehokkaan keskustarakenteen maan säästän

hyödyn.

50. papillon

Ehdotuksen nimi on syntynyt perhosen muodosta, joka taas on seurausta kaupungin halkaisevan moottoritien ja voimajohtolinjan muokkaamasta neljään lohkokon kuroutuvasta maankäytöstä. Ehdotuksen ekologisuus on voimakkaan teknologiauskoista. Ehdotuksen parasta antia ovat talotyyppien kehittäminen. Talotyypeissä on aitoa ekotalon otetta ja ne ovat arkkitehtonisesti miellyttäviä ja omaleimaisia. Hennan kaava on jäänyt jossain määrin kaaviomaiseksi ja luonnosmaiseksi.



51. BOMBUS PEDESTRIS



Ehdotuksessa on tutkittu huolella hierarkisesti eri tyyppisiä viheralueita: yksityispihoja, kaupunkipuistoja ja laajempia viheryhteyksiä tai ekologistia käytäviä, näiden suhdetta kaupunkirakenteeseen ja kaupunkilaisten elämään.

Sovitus Hennaan on viheralueiden korostuksesta huolimatta jäykkää ja osittain huonosti maastoon sovitettua hyvin suurien ja mekaanisesti toistuvien rakennusmassojen vuoksi. Korttelit koostuvat pitkistä, yhtenäisistä rakennusriveistä tai moniosaisista umpikorttelinauhoista, joiden todellinen rakenne ja ilme jäävät epäselviksi. Keskeisellä alueella on valtavia kasvihuonerivistöjä (20 000 m²) asuinrakennusten eteläisivustoilla. Havainnekuvasta huolimatta näiden korttelien asuntojen toimivuus ei vakuuta.

Selvästi havaittavaa keskustaa ei ole. Rautatieaseman kohdalla radan ja moottoritien kattaminen puoli kilometriä pitkällä rakenteella on epärealistinen.

52. esplanadi

Ehdotuksen teoriaosa on joukko tavoitteita, joiden toteuttamistapaa ei ole kuitenkaan esitetty.

Ehdotuksen vahvuudet ovat Hennaan sovituksessa. Kaupunkisuunnitelmaluonnoksessa on hyvää periaatetta. Maaston muodot on otettu huomioon. Kaupunki rakentuu yhden kokoavan esplanadin varrelle ja kaupunki jakautuu periaatteessa erityyppisiin kaupunginosiin. Eri tyyppisiksi nimetyt kaupunginosat on havainnollistettu kuitenkin hyvin samankaltaisesti ja rutinoidusti tavanomaisia korttelityyppejä käyttäen.

Kaiken liikenteen kokoaminen yhdelle esplanadille tekee siitä eittämättömän kaupungin valtasuonen, mutta toisaalta näin voimakas keskittäminen myös arveluttaa. Ehdotus jää tämän keskeisen idean osalta liian luonnosmaisesti esitetyksi ja esplanadin toimivuus liiaksi arvailun varaan.

Yläluokka



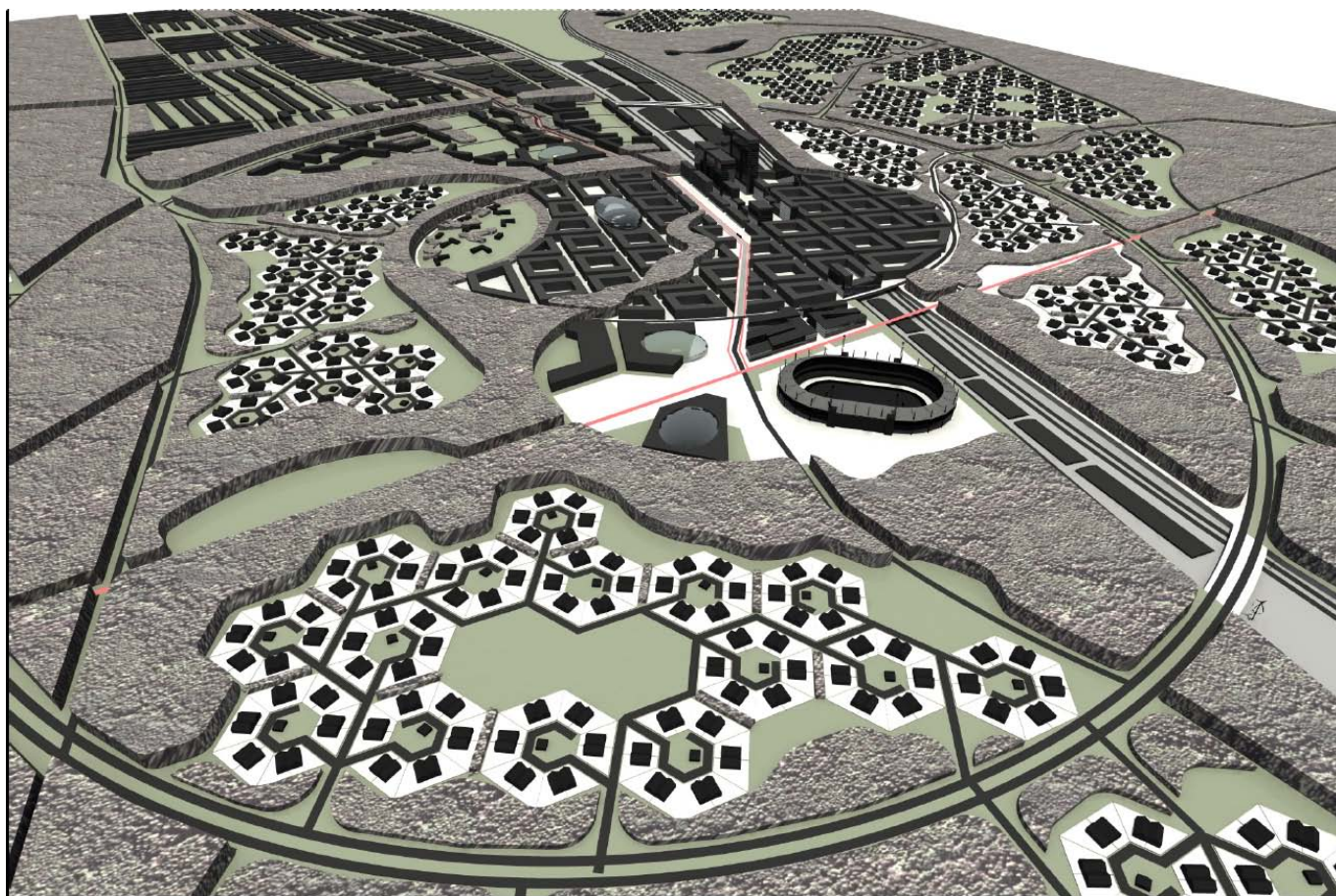
54. Henna Green Sitte

Ehdotus kuuluu joukkoon ehdotuksia, joiden kantavana ajatuksena on vanhojen eurooppalaisten kaupunkien miljöön uusintaminen. Ehdotus rakentuu johdonmukaisesti kolmen pääkadun varrelle. Pääkadut toimivat sekä autoliikenteen, että jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen pääväylinä. Ehdotus on tämän idean johdonmukaisimpia esityksiä, vaikka luonnosmaisuuksissaan jossain määrin vaikeuttaa ehdotuksen arviointia. Hennaan maaston pääpiirteet on ehdotuksessa otettu huomioon.

Ehdotuksen ekologia on pääasiassa alueen tiiveyden sekä yhteisöllisyyden varassa. Muu ideointi on verrattain tavanomaista ja osin epärealististakin (jätteiden paikallinen poltto). Energiantuotanto on sekoitus keskitettyjen laitosten energiaa ja kiinteistökohtaista energiantuotantoa, esim maalämpöä. Ehdotus tarvitsee tästä johtuen myös kaukolämpöverkoston. Katuvalaistus liiketunnistimilla ohjatuilla LED-valaisimilla on varteenotettava idea.

Yläluokka





55. Inoora

Huolella tehdyssä ehdotuksessa on yksinkertainen rakenne: tiivis keskustakorttelityyppi ja harva reunakorttelityyppi. Osa-alueiden rakenne jää teoreettisen mekaaniseksi: keskusta on tasarakeista, hyvin tiivistä umpikorttelistoa, jossa on pieni erityyppisen korkeiden rakennusten ydin. Ympärillä taas on huomattavan harvasti rakennettu hunajakennomaisten korttelien matto.

Hennan sovituksessa monistetaan peruskortteleita paikallisista olosuhteista piittaamatta. Keskusta-alue ulottuu valtavana kantena radan ja moottoritien yli. Liikennratkaisuna kaksinkertainen kehä on kaupungin kokoon nähden ylimitoitettu, ulompi kehä ei oikein johda mistään mihinkään. Harvempi uloin rakenne jatkuu huomattavan laajalle alueelle. Voimalinja on otettu huomioon kokonaisrakenteessa ja myös keskustan sijoituksessa.

56. Octopus



Ehdotuksen painopiste on Hennan suunnittelussa. Ehdotus pyrkii selkeään kaupunkimaiseen ilmeeseen uusiokäyttämällä suomalaisten kaupunkien tyyppillisiä eri aikojen kaavatyyppejä. Ehdotus on sijoitettu suurmuotojen osalta hyvin Hennan maastoon. Purouomat on hyödynnetty keskeisinä kaupunkipuistoina. Itäpuolella käytetty ruutukaava ei kaikilta osin kuitenkaan istu kovin hyvin maaston muotoihin.

Levähdysalue moottoritien tasossa tuomatta rampeja Hennan keskustan sillalle on tutkimisen arvoinen idea. Voisiko sillä tavoin hoitaa myös liityntäpysäköinnin tarpeita?

Ehdotuksessa energiaa tuotetaan sekä rakennuksiin sijoitettavilla aurinkopaneeleilla (sähköä) ja keskitetyllä eteläosan pelloille sijoitetulla aurinkolämpölaitoksella. Laitos tuottaa lämpöä ja edellyttää lämmön varastointia kallioperään.

Yläluokka



57. Aurinkokaupunki

Kyseessä on tiiviiden, tasarakenteisten mallien ryhmään kuuluva, Hennan maastoon sovitettu jalankulkukaupunki. Tiivis kokonaisrakenne vähentää väistämättä ajoneuvoliikenteen tarvetta. Katuverkko ei kuitenkaan lähde maaston muodoista, vaan korttelirakenteessa on enemmänkin ruutukaavan ja säteittäiskaavan piirteitä.

Ehdotuksessa on ytimekkäästi pohdittu asukaslähtöisyyttä ja osallistumista kaupungin kehittämisprosessiin.

Hennan sovituksessa korttelien sisäistä rakentamisperiaatetta ei ole kuvattu ja ehdotus jää muutoinkin kovin luonnosmaiselle asteelle

Järvi kaakkoisosassa on kaunis ajatus järviköyhällä ylängöllä, mutta teknisesti hankala toteuttaa eikä välttämättä toimi esitetyllä tavalla vaatimattoman virtaaman vuoksi.

.Yläluokka



58. walk this way

Ehdotuksen kantava idea on luoda kävelyn perustuva kaupunki tiukasti asemaan tukeutuen.

Ehdotus perustuu ruutukaavasta johdettuun tasakokoisten ja vakimuotoisten korttelien mattoon. Kortteleille on tutkittu ansiokkaasti hyvinkin monenlaisia ratkaisutapoja, joita varioimalla monotonisuutta voidaan välttää. Perustrukturin kaikenkattavuus ja yhdessä suunnassa pysyminen maaston muodoista piittaamatta vaikuttaa kuitenkin koko kaupungin konseptina liian määräävältä. Ehdotuksessa syntyy erittäin runsaasti korttelien välitilaa, katuja, pieniä puistikkoja tai katuaukioita. Niiden rakentaminen ja hoitaminen on työlästä ja hoitovastuut ovat osin epämääräisiä.

Lämmöntuotanto perustuu sekä kortteleissa kattojen aurinkopaneeleilla tuotettuun energiaan, että keskitettyyn, biomassan poltolla tuotettavaan energiaan. Kaukolämpöverkko tasaa tätä hajautettua järjestelmää. Moottoritien meluesheet on valjastettu aurinkosähkön tuotantoon.



59. Henna Vision

Ehdotus on puhdaspiirteinen muutama suureen, mutta keskenään erikokoiseen yksikköön jaettu solumalli. solut on jätetty teoreettisen säännöllisiksi lumikiteiksi paikallisista olosuhteista piittaamatta. Yksiköiden koon vaihtelu tosin auttaa hiukan sovittamaan niitä paikallisesti. solun keskelle jää valtaisa aukio, joka on liikenteen silpoma ja vailla selvää tarkoitusta. Kaupunkiyksiköiden koko on riittävän iso pitääkseen yllä tärkeimpiä lähipalveluja.

Solun sisäisiä kortteleita on tutkittu huolella, monipuoliset ja eri tehokkuuksiset korttelitutkielmat ovatkin ehdotuksen parasta antia.

Hennaan sovitettuna junaradan ja moottoritien päälle on esitetty täysin epärealistisen suuri kansi. Havainnekuviissa erilliskylät matalina reunoilta ja korkeampina keskeltä nousevat kauniisti peltoaukeiden laidoita kukkuloiden päälle.

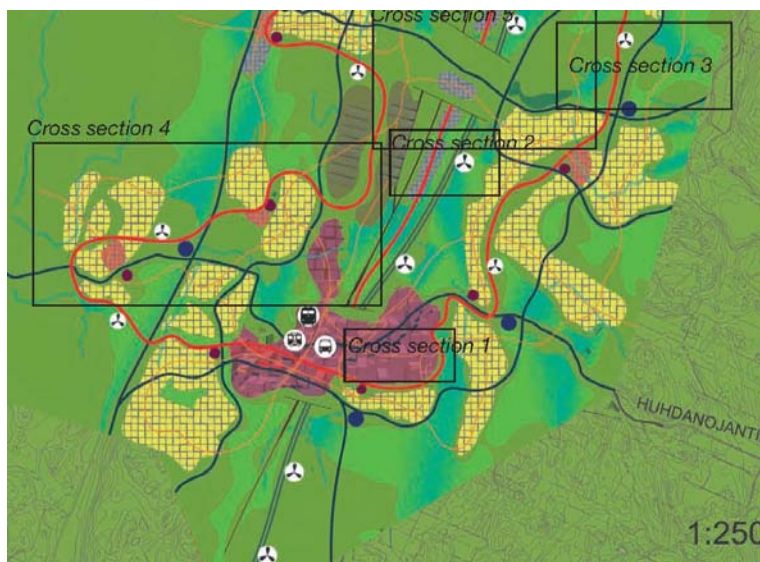
yläluokka

60. INTO LIVING DREAMS

Ehdotuksen Henna on pientalovaltainen ja siksi laajalle levittäytyvä.

Ekologisuus perustuu raskaaseen teknologiaan, esimerkiksi putkiverkostoihin jätteen keräilyssä, mikä on ristiin ehdotuksen pientalovaltaisuuden kanssa. Moottoritie ja rautatie on katettu isolla maapeitteisellä kaarirakenteella, joka kätkee sisäänsä pysäköintirakaisut

Kortteliratkaisuna on esitetty taloudellinen ruutukaavasta varioitu suurkortteli. Kortteliratkaisun soveltuvuus Hennan olosuhteisiin ei ilmene ehdotuksesta ja kaupungin lähiympäristön piirteitä on muutoinkin havainnollistettu niukasti





61. Big Leap Forward

Ehdotus jakautuu melko tasan molemmille puolille pääliikenneväyliä, keskusta on kuitenkin länsipuolella.

Asuinkorttelit ovat voimakkaasti katuja rajaavia suurkortteleita, korttelirakennetta ei ole selvennetty tarkemmin, Havainnekuvat eivät myöskään selvennä lähiympäristön luonnetta. Radan ja moottoritien ylitys on kapea ja toteutuskelpoinen, mutta turhan suuri osa kaupunkirakenteesta on idässä huonosti keskustaan liittyen.

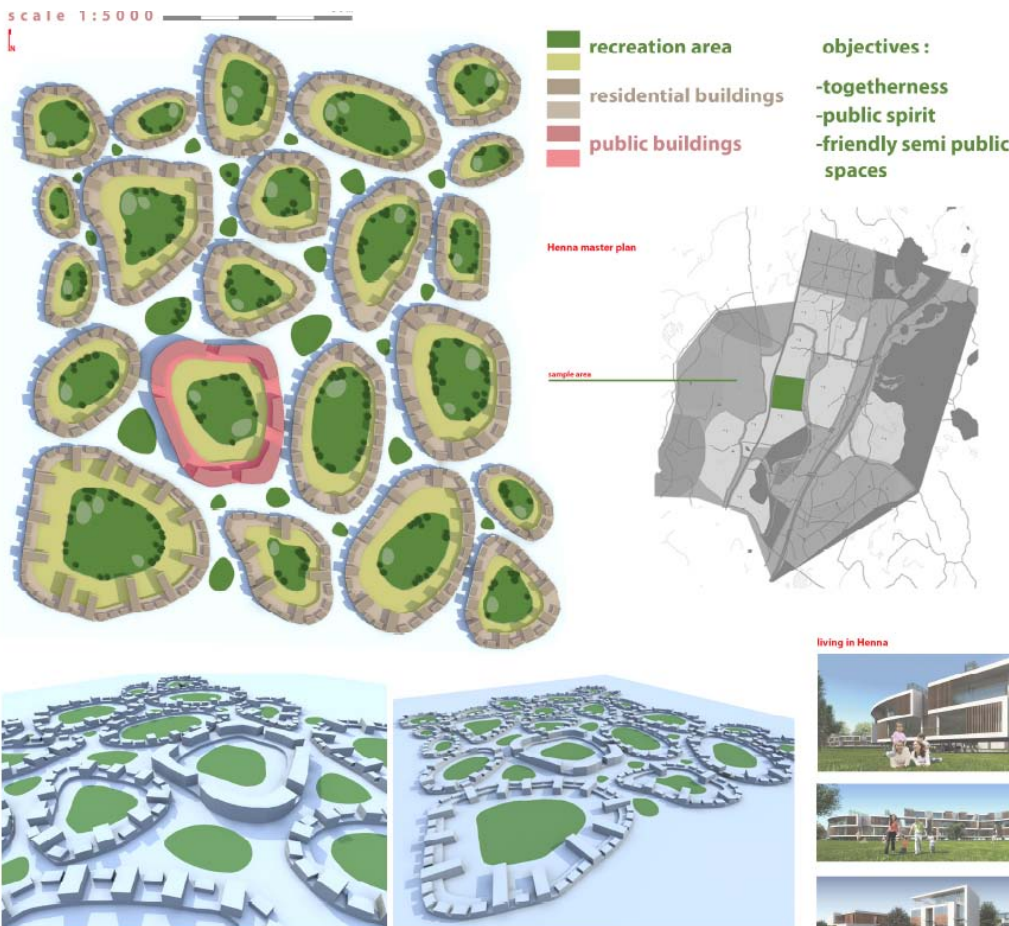
Ekotehokkuusnäkökohtia on selostettu melko paljon, mutta ehdotukset eivät ole kovin omaperäisiä. Jätevesien käsittelystä on erityisen seikkaperäinen selvitys. Soveltaminen Hennaan on kaavamainen, joskin toteuttamiskelpoisuudeltaan melko hyvä.

Yläluokka

63. Bone Tissue

Ehdotuksessa on tutkittu ansiokkaasti ekologisen rakentamisen eri näkökohtia. Selostuksessa esitetään aiheellinen huoli kokonaan uuden kaupungin keinotekoisesta luomisesta. Menetelmäksi esitetään syntyprosessia, jossa asukkaat muovaavat kaupunkia sitä mukaa, kun se kehittyy ilman ennalta asetettua kokonaissuunnitelmaa.

Kenties teoreettisen lähtökohdansa takia Hennan osalta ehdotus jää vaisuksi. Kaupunki levittyy laajasti junaradan ja vanhan Lahdentien väliin ja vielä pitkälle näiden ulkopuolelle. Kaksi juna-asemaa on liioteltua, samoin suuri teollisuusalue moottoritien itäpuolella.

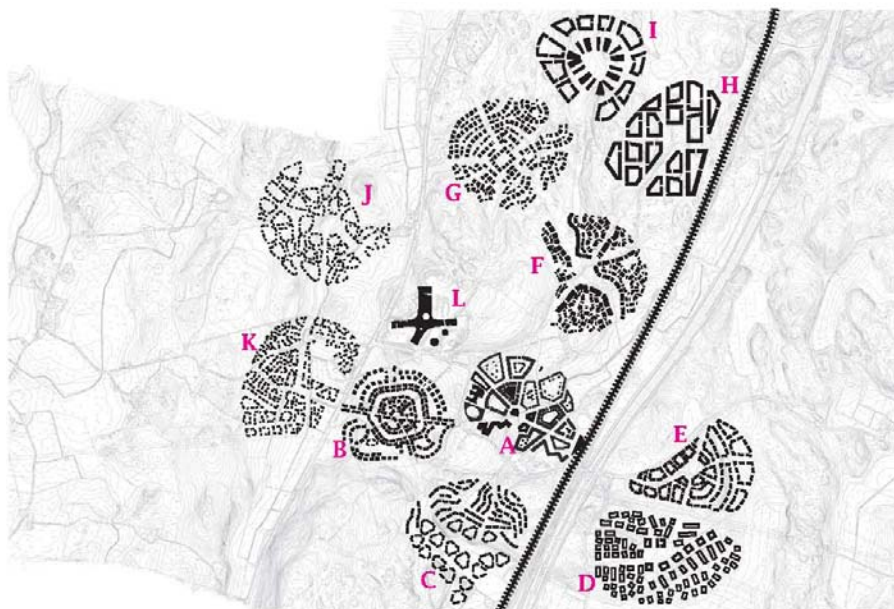


64. linkit

Ehdotus jakaa Hennan kymmeneen korostetun erilliseen ja eriluonteiseen asuntoalueeseen. Selkeä kaupunginosajako on eduksi vaihteittain toteuttamisen kannalta ja kaupunginosien erillisen luonteen hakeminen on positiivista. Kahden tuhannen asukkaan yksikkö on kuitenkin pienellä omien palvelujen ylläpitämiseen.

Pientalovaltaisuus ja tietoisesti matala (enintään III kerrosta) rakentaminen sekä laajat kaupunginosien välit levittävät asutusta kauas asemasta ja osa asukkaista on esitetyn syöttöliikenteen varassa.

Jätteiden imukeräily ja maanalainen pyysäköinti ovat ristiriidassa alhaisen tehokkuuden kanssa. Energian tuotanto talokohtaisesti aurinkoenergialla ja maalämmöllä sopii sen sijaan hyvin hajautettuun ratkaisuun.



65. Linnabidri

Ajatus metsäkaupungista on kaunis, kuitenkin sen toteutuksesta ehdotus ei anna juuri vihjeitä. Sovittamisessa Hennaan unohdetaan täysin paikalliset olosuhteet. Lähtökohtana ei ole pelkkää umpimetsää, vaan metsän, kallioisten ylänköjen ja harvaan asutun maatalousmaiseman mosaiikki, jota suuret liikenneväylät ja voimalinja halkovat. Ehdotus ei vastaa kilpailuohjelman esittämiin kysymyksiin.



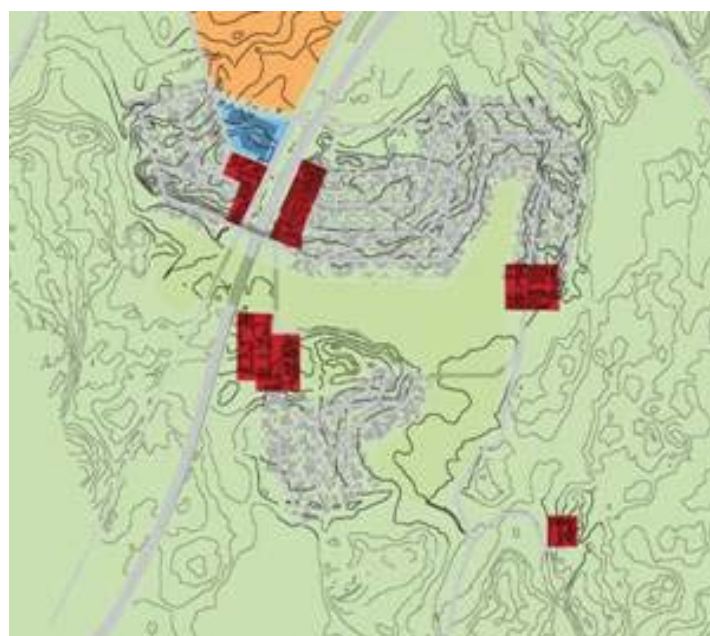
66. Connected

Verkkomalli, jossa on ehkä ylikorostetusti selitetty kaiken verkostoitumista.

Teoreettisesta lähtökohdastaan huolimatta malli on sovitettu Hennaan maaston muotojen ja viljelylaaksojen mukaan. Useimmista ehdotuksista poiketen ehdotus painottuu moottoritien itäpuolelle. Eteläinen kaupunkisaareke jää turhan erilliseksi. Pääalueen kaakkoispään alakeskus sijaitsee oudosti alueen äärilaidalla.

Useimmat verkkomallit suhtautuvat jokseenkin välinpitämättömästi paikan olosuhteisiin, mutta tämä ehdotus on selvästi sovitettu Hennaan. Havainnekuvat luovat innostavan mielikuvan vehreän laakson reunalle sijoittuvasta tiiviistä kaupungista. Tiiviyys on kuitenkin Hennan olosuhteissa liiallista.

Yläluokka





67. ITuS (InTo UnShaped)

Mielenkiintoinen prosessikuvaus kaupungin muotoutumisesta. Ehdotuksessa esitetään aiheellinen epäily ennalta suunnitellun kaupungin onnistumisesta. Mosaikkimainen rakenne syntyy kaupungin muovaajien erilaisista tarpeista eri paikoissa ja eri vaiheissa.

Hennan esitys jää kuitenkin vaisuksi. Rakennettu kaupunki leviää laajalle, keskusta venyy radan varressa pitkälle ilman esitystä melun torjumisesta ja ilmeisesti rataakin katetaan laajasti, vaikka keskusta pysyykin vain radan länsipuolella.



68. kotilo

Teorian tasolla kiinnostava ehdotus, jossa on moniulotteisesti tarkasteltu ekologista rakentamista ja kaupunkia.

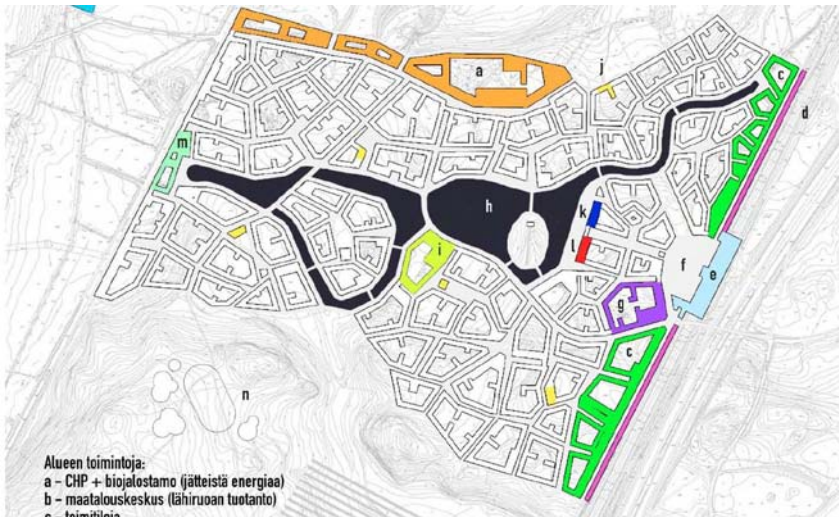
Kotilo-teema lähtee Hennan maisemasta ja vihreät laaksot kokoavana tekijänä vahvistavat asumisen luontosuhdetta. Kotiloteema ottaa huomioon Hennan maaston suurmuodot. Väljätkösti rinteille sijoitetut asutusnauhat valuvat alas jyrkkiäkin rinteitä. Ehdotuksesta puuttuu näiden nauhojen havainnollistaminen, joten teeman onnistuneisuutta on vaikea arvioida.

Keskus on kaukana asemasta, asema yksin metsän keskellä, ja asutus painottuu kauas itään. Liikenneverkko ei seuraa vihreää ydintä, mistä seuraa pitkiä yhteyksiä.

Energiahuolto perustuu hajautettuun järjestelmään, jossa energiaa tuotetaan hyvin moninaisista lähteistä. Järjestelmä vaatii toimiakseen kuitenkin kaukolämpöverkoston. Verkostokustannukset nousevat laajalle levitetystä kaupungista suuriksi kun myös jätteitä kerätään putkiverkostolla ja vesijohtoihin esitetään kaksoisverkostoa.

Yläluokka

69. Iloinen pikkukaupunki



Keskiaikaista kaupunkia mukaileva ehdotus, jonka teoreettinen pohja on hyvin kevyesti esitetty. Ehdotus sijoittuu hyvin suppealle alueelle pelkästään rautatien länsipuolelle, mikä on maan käytön kannalta tehokasta. Rautatie ja vanha Lahdentie muodostavat selvät rajat, muuten kaupunki päättyy sattumanvaraisesti, korttelirakenne ei juuri maastosta piittaa.

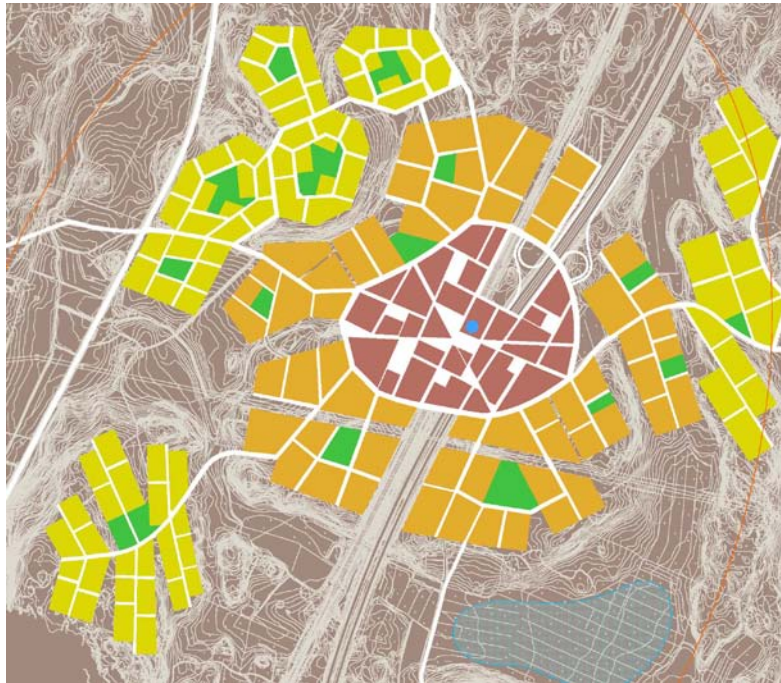
Ehdotuksessa on epärealistisen laajoja hulevesiä hyödyntäviä vesialtaita. Energiahuollolle on esitetty laaja tuulivoimapuisto kaupungin pohjoispuolelle ja aurinkokeräinalue eteläpuolelle. Kummankaan sijoittelussa ei ole otettu huomioon alueen maaston muotoja.

Ehdotuksen parasta antia on rautatieasema ja asema-aukion ympärille luotu miellyttävä kaupungin keskus. Meluntorjuntaan on myös kiinnitetty huomiota. Meluntorjunta selkeän muurin avulla on ehdotuksen luonteeseen sopiva tutkimisen arvoinen ratkaisu.

Vain yhdenlaista rakennetta, umpikortteleita muodostavaa townhouse –rakennustyyppiä käyttämällä alue on yksipuolinen ja suomalaiselle kulttuurille melko vieras. Havainnekuvat ovat hyvin viehättäviä, kuin suoraan vanhoista keski- tai eteläeurooppalaisista pikkukaupungeista. Keskiaikaa voi silti olla vaikeaa rakentaa tyhjästä ilman paikan historiaa.

Yläluokka

70. Amarillo



Ehdotuksessa rakennetaan kaupunkia perinteistä vyöhykeajattelua noudattaen kolmena kehänä, keskusta-alue 350 m säteellä asemasta, väljä kerrostalorivitalopainotteinen esikaupunkivyöhyke 700 metrin säteelle asemasta ja uloimpana pientaloalueita. Vyöhykeajattelu tähän tapaan vaikuttaa hieman vanhakantaiselta ja se ei helpota vaihteittain toteuttamista.

Kustakin kaupunkityypistä esitetty korttelitason visioinnit sen sijaan henkivät miellyttävää asuinympäristöä.

Hennan maaston pääpiirteet on otettu huomioon. Energian tuotantoon esitetty kortteleihin sijoitetut modulit jäävät toimintaperiaatteiltaan hämäräksi. Muulta osin ehdotettu keinovalikoima on realistinen ja sisältää järkevän tuntuksen paletin.

Hulevesien suodatusallas on hyvä idea. Altaan sijainnista johtuen sinne voidaan johtaa kuitenkin vain osa alueen hulevesistä. Useat sillat ja erittäin laaja kansirakentaminen tekevät ehdotuksesta epärealistisen.



71. C2ND

Ehdotuksessa on paljon teoreettista pohdintaa niin kaupunkirakenteen sääntelyn asteesta kuin omistuspohjastakin. Esi-tetyt korttelimallikuvat ovat kiinnostavia.

Sovitus Hennaan on ou-to. Hyvin suuri, keskei-nen julkisen liikenteen lenkki levittää kaupunki-rakenteen laajalle. Ra-kenteesta erottuu kolme keskusta, mutta suurin keskittymä näyttäisi ole-van pohjoisessa Tuulihar-jan tienoilla, eikä aiotun rautatieaseman kohdalla.



72. RIZOMATIC CITY

Ehdotuksen brändiksi mainitaan sen yksinker-tainen geometrisuus.

Brändin houkuttelevuuteen on vaikea uskoa. Ehdotus tuo mieleen enemmänkin kasarmi-tai laitosalueen sotilaallisen järjestyksensä takia. Ehdotuksen ekologiset perustelutkin jäävät aika hämäriksi.

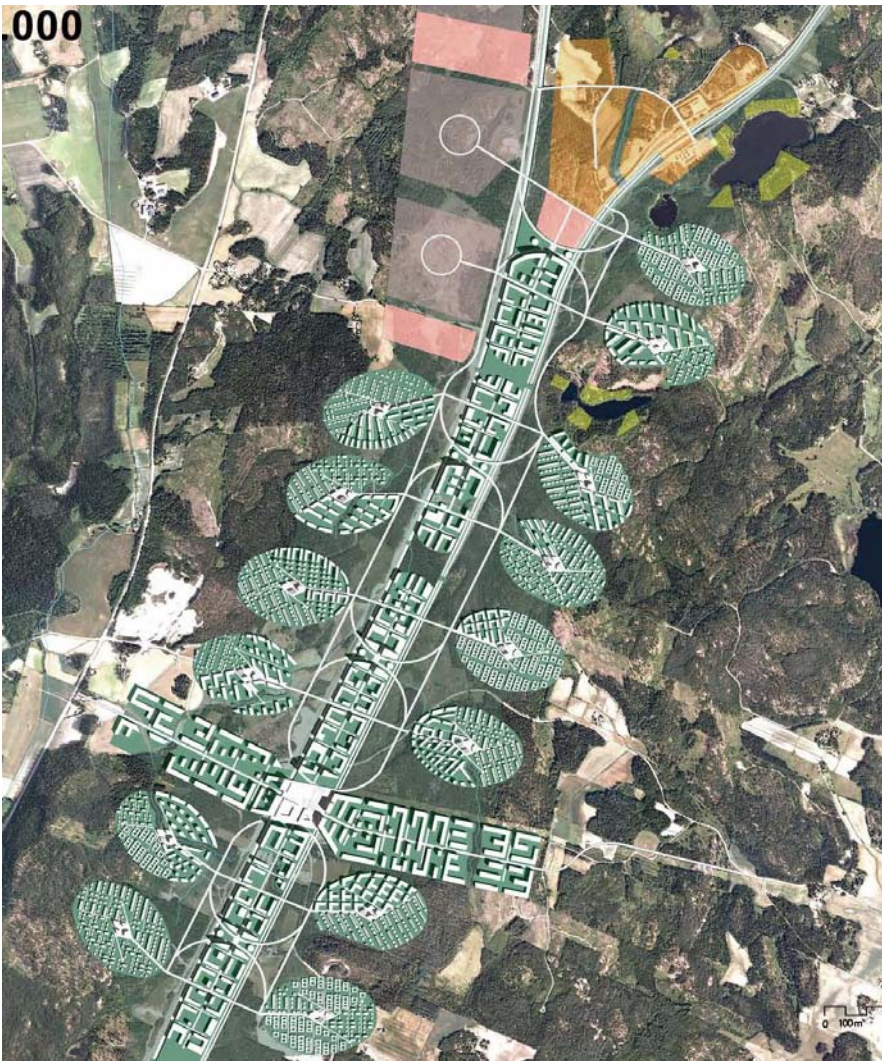


73. Henna Landscape

Ehdotus perustuu pitkälti uuteen, paikalliseen sähköautoverkkoon, jonka tomimisesta liikenneverkon runkona ei ole takeita. Kaiken liikenneverkon jättäminen pois havainnekuista ei vakuuta. Hennan maisemaa on tutkittu huolella, ja metsiä ja lakialueita on haluttu säästää rakentamiselta. Tämä johtaa laajaan ja hajanaiseen kaupunkirakentamiseen, ja suuri osa rakentamisesta keskittyy pienilmastoltaan ja perustamisominaisuuksiltaan huonoimmille alueille sekä melu-
vyöhykkeelle. Tiukan pääilmansuuntien mukaisen koordinaatiston ehdottoman käytön tarkoitus jää hämäräksi. Selostuksessa kerrotaan rakennusten suuntautuvan näin edullisesti etelään ja aurinkoon, mutta kuvat eivät tue väitettä. Kaupungin todellinen lähiympäristö ei välity kuvista.

74. 111601LINC

Ehdotus rakentaa pitkän nauhakaupungin radan ja moottoritien väliselle alueelle upottaen valtakunnalliset pääväylät omiin kuiluihinsa. Ehdotus vaatii ainakin toisen väylän linjaukseen muutoksia. Ehdotus on mielenkiintoinen teoreettinen tutkielma valtakunnallisten väylien kesyttämisestä. Ehdotus voisi olla hyvä malli jos kysymyksessä olisi aiottua huomattavasti suuremman väestömäärän sijoittaminen metropolialueelle, jossa maasta on pulaa. Hennan olosuhteissa malli on täysin epärealistinen ja ylimitoitettu.





76. Henna Hills

Ehdotus lähtee Hennan maiseman ja topografian huolellisesta analysoinnista. Ehdotuksen rakenne heijastaa siten suoraan Hennan maastoa. Asutus on sijoitettu pääasiassa mäkien lakialueille vaihtelevan kokoisina saarekkeina. Lähtökohdasta johtuen Hennasta syntyy omaperäinen asuntoryppäiden saaristo. Verkostoista vapaa omavaraiseen lämmön tuotantoon ja jäteveden käsittelyyn perustuva ekokaupunki voisi periaatteessa rakentua näinkin. Tällaisella "kuivan maan saaristokaupungilla" voisi olla kysyntääkin, vaikka periaate vie asutuksen polkupyörä- tai liityntäbussietäisyydelle asemasta. Ehdotuksessa on toisaalta osoitettu johdonmukaiset bussilinjat, jotka ulottuvat Tuuliharjaan asti. Kolmeen linjaan perustuvana palvelutaso voi jäädä kuitenkin heikoksi Hennan väestöpohjalla.

Yläluokka