

## **RADANVARSI**

Lahden keskusta-alueen radanvarren ideakilpailu 2.4.-13.9. 2012

# **Palkintolautakunnan arvostelupöytäkirja 14.12.2012**

## **SISÄLLYSLUETTELO**

1. Kilpailutehtävän kuvaus
2. Kilpailun yleisarvostelu
3. Ehdotuskohtainen arvostelu
4. Kilpailun ratkaisu
5. Jatkosuunnittelusuositus
6. Pöytäkirjan allekirjoitus

# 1. Kilpailutehtävän kuvaus

## Kilpailun järjestäjä, luonne ja tarkoitus

Lahden kaupunki on järjestänyt yleisen kansainvälisen kaupunkirakenteellisen ideakilpailun Lahden rautatien varteen sijoittuvalle, noin 53 hehtaarin laajuiselle alueelle.

Kilpailun tavoitteena oli löytää kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen ja toiminnallisesti tulevaisuuden kehitysmahdollisuudet huomioiva idea Lahden keskeisimmän rataosuuden ympäristön toteuttamiseksi. Ehdotuksen tuli toteuttaa Lahden kaupungin strategian mukaisia kestävä kehityksen tavoitteita, joita ovat mm. kaupunkiekologia, energiatehokkuus ja ympäristön viihtyisyys.

Lahden uusi matkakeskus, eri liikennemuotojen kohtaaminen ja ekologinen liikenneympäristö olivat olennainen osa kilpailutehtävää.

Yleisen ideakilpailun toteuttamiseen päädyttiin, koska alueen toimivan ja kauaskantoisen kehittämisen pohjaksi haluttiin näkemyksiä mahdollisimman laajasti. Kilpailun toivottiin tuottavan uusia ideoita alueen asemakaavoituksen pohjaksi.

Kilpailu oli avoin kaikkien maiden kansalaisille. Kilpailukielinä olivat suomi ja englanti.

Kilpailu järjestettiin SAFA:n kilpailusääntöjen mukaisesti.

## Palkintolautakunta

### Palkintolautakuntaan kuuluivat Lahden kaupungin nimeäminä:

Kaupunginjohtaja	Jyrki Myllyvirta	jäsen, pj
Rakennusneuvos	Timo Ahonen	jäsen, vpj
Kunnallistekniikan johtaja	Jorma Vaskelainen	jäsen
Maankäytön johtaja	Veli-Pekka Toivonen	jäsen
Asemakaava-arkkitehti	Kimmo Sutinen	jäsen, siht.
Kaupunginarkkitehti	Anne Karvinen-Jussilainen	jäsen,
Tutkija	Riitta Niskanen	jäsen
Maisema-arkkitehti	Maria Silvast	jäsen
Osallistava suunnittelija	Sara Ikävalko	jäsen, 2.siht
Kaupunginhallituksen pj.	Kari Salmi	jäsen
Kaupunginhallituksen 1.vpj	Hannu Himanen	jäsen
Tekn. lautak. pj	Simo Räihä	jäsen
Tekn. lautak. vpj	Susanna Iivonen-Pekesen	jäsen

### Maanomistajien edustajina:

Renor Oy	Timo Valtonen	jäsen
VR yhtymä Oy	Pirjo Huvila	jäsen

### Suomen arkkitehtiliiton nimeäminä

Arkkitehti SAFA	Helka-Liisa Hentilä	jäsen
Arkkitehti SAFA	Johanna Hyrkäs	jäsen

## Palkintolautakunta kuuli seuraavia asiantuntijoita

### Liikennevirasto

Hämeen ja Uudenmaan elinkeino-,  
liikenne- ja ympäristökeskus

Strategiapäällikkö Santtu von Bruun

Lahden seudun rakennusvalvonnan  
johtaja Raimo Luukka

Lahden seudun ympäristöjohtaja Kari Porra

Liikenneinsinööri Matti Hoikkanen

Yleiskaava-arkkitehti Johanna Palomäki

Kaupunginpuutarhuri Hannu Neuvonen

Green Cityn edustaja Saara Vauramo

Maanomistajat

Teknisenä sihteerinä toimi Petri Peltonen.

Palkintolautakunnan nimeämään työjaokseen kuuluivat puheenjohtajana Helka-Liisa Hentilä, jäseninä Jyrki Myllyvirta, Anne Karvinen-Jussilainen, Johanna Hyrkäs, Kimmo Sutinen ja sihteerinä Petri Peltonen. Kaikilla palkintolautakunnan jäsenillä oli oikeus osallistua halutessaan työjaoksen kokouksiin.

Palkintolautakunta sai asiantuntijalausunnot seuraavilta tahoilta:

VR yhtymä, Pirjo Huvila

Liikennevirasto, Heidi Mäenpää

Ekologinen lausunto, Pasi Toiviainen

Maanomistajan lausunto, Pasi Tinnilä

Green city lausunto, Saara Vauramo

Lahden seudun ympäristöpalvelut, Kari porra

Lahden kunnallistekniikka, Matti Hoikkanen

Uudenmaan ELY-keskus, Liisa-Maija Thompson

Asiantuntijat ja palkintolautakunnan tekninen sihteeri eivät osallistuneet päätöksentekoon, eikä heillä ollut oikeutta osallistua kilpailuun.

Kilpailussa toteutettiin laaja kansalaisten osallistaminen. Kuvaus osallistamisesta on arvostelupöytäkirjan liitteenä.

## Kilpailun kulku

Kilpailuohjelma julkistettiin 2.4.2012, jolloin oli saatavissa myös kilpailuohjelman tärkeimmät liitteet. Ohjelman mukaiseen määräaikaan 18.5.2012. mennessä saapuneisiin kysymyksiin vastattiin seminaarissa 28.5.2012 ja vastaukset julkistettiin kilpailun verkkosivuilla [www.radanvarsi.fi](http://www.radanvarsi.fi)

Kilpailuaika päättyi 13.9.2012. klo 24. Kilpailuohjelman mukaisessa järjestyksessä palkintolautakunta sai 26 ehdotusta. Lisäksi palkintolautakunnalle lähetettiin myöhästyneenä yksi ehdotus.

Ehdotukset numeroitiin avaamisjärjestyksessä ja avauspöytäkirjan mukaan palkintolautakunta sai seuraavat ehdotukset:

- 1 FOUR QUARTER STRIP
- 2 LAITURI
- 3 KROKOTIILI
- 4 KAJO
- 5 PRELUDI
- 6 PLUG-IN CITY
- 7 TUNE IN CITY
- 8 KETJU
- 9 REIPAS
- 10 AURINKO-LAHTI
- 11 MONOCLE
- 12 GREEN-GO
- 13 UUDET POLUT
- 14 JESJ1002
- 15 KÄTKETTY PUUTARHA
- 16 JÄÄJÄRVEN HEDELMÄT
- 17 CARDO
- 18 IXIXI
- 19 NOTKO
- 20 TULIPYÖRÄ

21	ORIENT EXPRESS
22	SIEMEN
23	LAHTI CYCLE
24	PÖLKYT
25	BRIDGE
26	KIILA
27	KEHRÄ

Palkintolautakunta sulki kilpailun ulkopuolelle ehdotuksen nro 27, nimimerkki ”KEHRÄ”, koska kyseinen ehdotus myöhästyi määräajasta ja ohjelma-asiakirjat olivat merkittävästi puutteelliset.

Palkintolautakunta kokoontui 8 kertaa. Työjaosto kokoontui 7 kertaa.

Palkintolautakunta on tehnyt yksimielisen ratkaisun ja antanut jatkosuunnittelusuosituksen tästä pöytäkirjasta ilmenevällä tavalla.

## 2. Kilpailun yleisarvostelu

### Yleisarviointi

Palkintolautakunta painotti työssään seuraavia yleisiä ehdotuksiin liittyviä arviointiperusteita:

- Ainutlaatuinen ja uudenlainen kokonaisidea alueelle sekä kaupunkirakennustaiteellinen näkemyksellisyys ja ratkaisun toimivuus
- Yleisesti ehdotuksen toteuttamis- ja kehittämiskelpoisuus, mm. vaiheittainen toteutettavuus
- Matkakeskuskokonaisuuden toiminnallisesti tiivis toteutus
- Kestävää ja ekologista elämäntapaa tukeva kaupunkisuunnittelu
- Alueidentiteetin muodostuminen
- Autoriippumatonta liikkumiskulttuuria ja joukko- sekä kevyen liikenteen käyttöä tukevat ratkaisut
- Innovatiiviset viherkonseptit
- Olemassa olevan ympäristön sekä rakennuskannan huomioiminen ja kehittäminen
- Alueen historian huomioiminen

Tuomaristo painotti arvioinnissaan erityisesti sitä, että kilpailualueen suunnittelulla ja rakentamisella on iso merkitys Lahden ympäristökaupunkistrategian konkreettisessa toteuttamisessa sekä kaupungin vetovoimaisuuden lisäämisessä. Siksi arvioinnissa kärkeen nostettiin ratkaisuja, jotka ovat sekä kokonaisvaltaisia että näkemyksellisiä.

Vaikka ehdotuksia ei ollut lukumääräisesti monta, niin ne tuottivat runsaan kirjon erilaisia näkemyksiä alueen tulevaisuudesta. Ehdotuksia, joita voisi luonnehtia tavanomaisiksi, oli vain vähän. Kilpailun kärjen taso oli korkea. Ehdotukset esittivät monipuolisia vaihtoehtoja alueen tulevaisuudesta.

Osassa ehdotuksia esitettiin kuitenkin rakentamisen tapaa tai määrää, joka ei tuntunut uskottavalta Lahden kaupungin kokoon ja kasvuoletuksiin nähden. Joissakin ehdotuksissa tekijä oli jäänyt jonkin yksittäisen idean tai rakennustypologian vangiksi eikä ollut kyennyt soveltamaan ideaansa kilpailualueen olosuhteisiin ja tavoitteisiin. Virheenä pidettiin myös rakentamisen painottumista vain yhteen osaan kilpailualueetta.

Parhaimmistossa tekijät esittivät ainutlaatuisen ja kokonaisvaltaisen maankäyttövision, joka oli jalostettu kilpailualueelle soveltuvaksi ja jossa oli kyetty näyttämään kilpailualueen potentiaali osana Lahden keskustavyöhykkeen kehittämistä.

Mannerheiminkadun linjausta oli – yllättävää kyllä – muutettu vain harvoissa ehdotuksissa. Niistäkin vain yhdessä (Preludi) muutoksen vaikutukset olivat myönteiset. Siinä tien linjaus radan varteen mahdollisti Radiomäen puiston liittämisen suoraan uusiin asuinkortteleihin. Kilpailuohjelmassa annettu mahdollisuus käsitellä Mannerheiminkatua kaupunkikatuna jäi muutoinkin melko koskemattomaksi kortiksi.

Ajanhenkistä tornirakentamista oli esitetty vain muutamassa ehdotuksessa. Niissä oli korkea rakentamista joko yhden, muutaman tai useamman rakennuksen verran. Mahdollisten maamerkkirakennusten sijoituskohdat vaikuttaisivat asettuvan luontevimmin kilpailualueen itäiseen tai eteläiseen osaan. Myös Vesijärvenkadun päälle sijoittuva maamerkkiä pidettiin kiinnostavana vaikkakin kalliina ratkaisuna.

Useimmissa ehdotuksissa kehitettiin tasaisesti koko kilpailualueetta. Joissakin ehdotuksissa ydinkohta oli harmittavan löysästi ja tehottomasti ratkaistu. Hyvänä asematoimintoja täydentävänä ideana pidettiin (design)hotellia. Myönteisenä pidettiin myös asumisen ulottamista aseman tuntumaan ja sitä kautta kaupunkitilan elävyyden tukemista. Muutamassa ehdotuksessa rakentamisen painotus oli selkeästi Radanvarren itäosassa ja vastaavasti länsi oli jätetty puistomaiseksi. Tällä tavoiteltiin visuaalista ja toiminnallista liittymistä Radiomäelle. Kokonaan rakentamatta jättämistä pidettiin virheellisenä, mutta rakenteen harveneminen länttä kohti vaikutti suurmaiseman kannalta hyvältä.

Ehdotusten parhaimmistossa esitetyt ratkaisut ovat pääsääntöisesti mahdollisia toteuttaa vaiheittain. Ylisuurta torni- tai megastruktuurirakentamista pidettiin toteutuskelpoisuuden ja vaiheittain rakentamisen näkökulmasta virheellisinä. Myös kiinteistönmuodostus ja tonttijako kaupunkisuunnittelun perustekijänä oli päässyt joissakin ehdotuksissa unohtumaan. Tuloksena oli tilahierarkialtaan, liikenneratkaisuiltaan ja kaupunkikuvalliselta ilmeeltään sekavia ratkaisuja. Hyvinä pidettiin ratkaisuja, joissa oli nähtävillä mahdollisuus uskottavaan tonttijakoon sekä selkeään tilahierarkiaan ja liikenneverkkoon. Vaiheistuksen näkökulmasta hyvänä pidettiin myös sitä, että asumiseen osoitetut alueet sisälsivät erityyppistä asumista.

Tavoitteeksi annettu matkakeskuskokonaisuuden toiminnallisesti tiivis toteutus osoittautui vaikeimmaksi osaksi kilpailutehtävää. Tämä on ymmärrettävää, sillä matkakeskus sijoittuu liikenteellisesti, nykyiseltä ympäristöltään (RKY-alue) ja topografialtaan hyvin haastavalle alueelle. Tuomaristo näki lähtökohtaisesti myönteisenä sen, että kilpailijat yrittivät ratkaista matkakeskuksen uudella, liiteaineistossa olleista vaihtoehtoista poikkeavalla tavalla, vaikka esitetyt täysin uudet ratkaisut epäonnistuivatkin lähes kauttaaltaan ollen joko liian kalliita, liikenteellisesti toimimattomia tai kaupunkikuvallisesti tai antikvaarisesti ongelmallisia.

Kilpailun kautta toivottiin saatavan kestävä ja ekologista elämäntapaa tukevia ratkaisuja, jotka tukevat Lahden ympäristökaupunkistrategiaa. Monet kilpailijat määrittelevätkin kilpailuselostuksessaan erilaisia tavoitteita ja ratkaisukeinoja, mutta kirjallisia tavoitteita ei aina kyetty viemään maankäyttöön tai rakennusten viitesuunnitelmiin asti tai se oli tehty pintapuolisesti. Kilpailun parhaimmistossa oli kuitenkin inspiroivalla ja asiantuntevalla tavalla kyetty esittämään erilaisia kestävyttä ja ekologista elämäntapa tukevia ratkaisuja.

Kilpailu osoitti, että Radanvarren alueidentiteettiä on mahdollista rakentaa ja painottaa onnistuneesti hyvinkin eri tavoin. Esimerkiksi luonteeltaan urbaani Four Quarter Strip ja vihreäkin vihreämpi Krokotiili esittivät kumpikin vahvan ja omaperäisen, mutta keskenään hyvin erilaisen alueidentiteetin. Tuomaristo piti alueidentiteetin näkökulmasta virheenä monotonista, suurimittakaavaista tai ylikorkeaa rakentamista sekä niiden tuloksena syntyviä, jalankulkijan mittakaavassa jäsentymättömiä kaupunkitiloja. Alueidentiteetin näkökulmasta toivottavana ei pidetty myöskään sitä, jos radanvarsinäkymä koostui muurimaisista pysäköintitalomassoista tai alue oli ratkaistu toiminnallisesti yksipuolisella tavalla (esim. pääasiassa asumista tai pääasiassa julkisia toimintoja). Myös kansalaispalautteessa korostui toiminnallinen monipuolisuus, iloisuus ja värikkyyden tavoiteltavana alueidentiteetin lähtökohtana.

Autoriippumatonta liikkumiskulttuuria, joukkoliikennettä ja kevyttä liikennettä tukevat ratkaisut oli monissa ehdotuksissa nostettu keskiöön. Useimmissa oli esitetty lukuisia uusia poikittaisyhteyksiä radan yli tai ali. Parhaissa ehdotuksissa yhteyksillä oli looginen jatke radan kummallakin puolella. Tunneliratkaisut olivat pääsääntöisesti onnistuneempia ja käyttäjäystävällisempiä kuin ylikulkusillat, jotka jouduttaisiin radan sähköistuksen takia rakentamaan sangen korkeina, mikä lisäisi niiden pituutta ja estevaikutusta. Tuomaristo piti hyvänä ratkaisuna radan suuntaista selkeää kevyen liikenteen reittiä sekä aseman yhteyteen osoitettua polkupyöräpysäköintiä. Joissakin ehdotuksissa oli liitetty korkea ja vaikeasti saavutettava Radiomäki osaksi kävely- ja pyörätieverkostoa ja siten parannettu sen saavutettavuutta virkistyskäytön näkökulmasta.

Innovatiivisten viherkonseptien ideointi oli johtanut osassa ehdotuksista liialliseen viheralueiden ja vähäiseen rakentamiseen määrään. Ehdotusten parhaimmistossa oli sekä kaupunkirakenteellisesti oivallisesti sijaitsevia että toiminnallisesti monipuolisia viheralueita ja kaupunkipuistoja. Myös viherrakentamista oli joissain ehdotuksissa käytetty taitavasti osana rakennuksia viherkattojen ja viherseinien muodossa. Näiden ratkaisujen toimivuus vaatii kuitenkin jatkosuunnittelussa kehittelyä ja puntarointia suhteessa talviolosuhteisiin. Jatkosuunnittelussa tulee tarkentaa myös rakennusten suuntausta, mikäli aurinkoenergiaa halutaan hyödyntää.

Kilpailualueella oli lukuisia mahdollisuuksia olemassa olevan ympäristön kehittämiseen. Erityisesti entiset teollisuusrakennukset olivat inspiroineet kilpailijoita kehittämään erilaisia uusiokäyttöratkaisuja. Askon- ja Upo-tehtaiden alue oli useimmiten osoitettu ”kulttuuritehtaaksi” (vrt. Helsingin Kaapelitehdas). Aluetta ehdotettiin täydennettäväksi monin erilaisin uudisrakennuksin: oli asumista, kulttuuri- ja työpaikkatoimintoja, tapahtuma-, urheilu- ja viihderakennuksia, puistoa ja tapahtuma-aukioita. Parhaana pidettiin monipuolisia ratkaisuja, joissa uuden rakentamisen mittakaava sopeutui olemaan. Kiinnostavana pidettiin myös pihojen kytkemistä osaksi kevyen liikenteen reitistöä: tämä voisi olla luonteva mahdollisuus tuoda alueen teollista historiaa kaupunkilaisten ulottuville. Askon III:n suurin osa kilpailijoista oli ratkaissut asuinpainotteisena alueena. Ehdotuksissa oli sekä pientalo- että kerrostalopainotteisia että erilaisiin asumistyyppeihin perustuvia ratkaisuja. Parhaimpina pidettiin sellaisia, joissa asuntokanta oli monipuolista ja alue niveltä luontevasti osaksi ympäröiviä alueita joko Anttilanmäen mittakaavaa täydentäen tai sille sopivalla tavalla vastaparia tarjoten. Joissain ehdotuksissa oli myös esitetty erilaista uusiokäyttöä (mm. kauppakeskus, opiskelija-asuntoja, kattoviljelyä) kokonaan tai osittain säilytettihin tehdasrakennuksiin.

Ehdotusten parhaimmistossa historiallinen rakennuskanta (mm. asema ja asemapäällikön talo) ja radanvarren avara näkymä oli nivottu osaksi kokonaisuutta sitä samalla uudella aikakerroksella täydentäen. Kilpailualueen historiallisia vaiheita ja aiempaa käyttöä oli toisinaan käytetty teemallisena inspiraationa esimerkiksi puistojen suunnittelussa jopa siinä määrin että se lukitsi alueen kokonaisvaltaista kehittämistä. Tavoite säilyttää mahdollisimman paljon olevaa rakennuskantaa oli johtanut myös vaikeuksiin mahduttaa alueen ydinalueelle uutta rakentamista. Toivottu toiminnallinen ja tilallinen tiivistäminen jäi silloin tekemättä. Vastaavasti joissain tapauksissa historiaa ei oltu huomioitu riittävästi, vaan myös suojelurakennuksia oli esitetty purettavaksi tai esitetty jopa Mannerheimipuistoa patsaineen siirrettäväksi muualle.

Radanvarren kilpailuhankkeeseen sisältyneen mittavan kansalaisosallistumisen kautta syntyneitä näkemyksiä oli hyödynnetty kattavasti eri ehdotuksissa. Esimerkkinä mainittakoon päiväkotit, skeittiparkki ja koirapuisto. Jännittävää ja opettavaista oli myös havaita, että kansalaisten antama palaute kilpailuehdotuksista oli pääosin samansuuntaista kuin tuomariston arviot.

### 3. Ehdotuskohtainen arvostelu

#### Yläluokka

##### 1 Four Quarter Strip

Urbaaniin kokonaisuuteeseen perustuva, omaperäinen ja raikas neljä eriluonteista osa-aluetta sisältävä ehdotus. Ehdotuksen kantavana ajatuksena on radansuuntainen selkeästi rajattu ja suojaisa kävelyreitti Salpausselkä Edge, joka polveilee eri osa-alueiden läpi. Läntisimmässä osassa on asuttopainotteinen ja puistomainen Westend Park ja kilpailualueen kapeimmassa kohdassa sekoittuneita toimintoja sisältävä Radanvarsi Strip, jossa on mm. start up-yrityksille suunnattu toimistohotelli. Kilpailualueen ytimessä on Downtown Lahti, jossa on sekä asuin-, toimisto- että liikerakentamista. Matkakeskus on toteutettu maanalaisena raiteiden alle. Ratkaisu on kompakti, mutta kallis. Vanhoja rakennuksia on säilytetty onnistuneesti osana uutta rakentamista ja sen rinnalla. Asema-aukion jäsenitys on selkeä ja se kurottua kohti Mannerheimipuistoa. Pyöräkeskus on keskeisellä paikalla. Posti- ja tullitalojen säilyttäminen yllättää: ne olisi hyvin voinut korvata samantapaisella rakenteella kuin asema-aukion itäpuolella. Radan eteläpuolelle on esitetty design-hotellia, joka jatkaisi luontevasti keskustatoimintoja radan toiselle puolelle. Itäisimmässä osassa on kauniisti täydennysrakennettu Asko Design District erilaisine yritys- ja kulttuuritoimintoineen. Asko III alueen teollisuusrakennukset on osoitettu osittain mm. kaupallisten toimintojen tarpeisiin, mutta pysäköintiratkaisut on viitteellisesti esitetty. Alueelle on sijoitettu myös pientaloasumista (Asko Garden City). Rakentamisen perustypologian muodostaa syvärunkoisen, liiketoimintoja ja paikoitusta sisältävän jalustaosan päälle sijoittuva kapeampien asuin- ja toimistorakennusten tilapeli. Rakentaminen perustuu kauttaaltaan 2-5 kerroksiin massoihin ja on siten hyvin myös suurmaisemaan sopivaa. Kaupunkitilojen mittakaava on onnistuneella tavalla tiheän urbaani ja omanlaistaan alueidentiteettiä muodostava. Ekologisuuden voidaankin tulkita perustuvan juuri kompaktiuteen eikä viherrakentamisen ideoimiseen ole erityisemmin panostettu, esimerkiksi hulevesien käsittelyyn ei ehdotuksessa oteta kantaa. Radan eri puolet on liitetty onnistuneesti yhteen. Radanalitoksia on peräti kahdeksan ja niistä voisi osan jopa karsia pois. Ehdotus mahdollistaa vaihteellaisen rakentamisen ja on erittäin kehityskelpoinen. Ehdotus on kaikkiaan ammattitaitoisesti laadittu. Havainnekuvat ovat vakuuttavat.

### 3 Krokotiili

Innovatiivinen, näkemyksellinen ja rohkea ehdotus, jossa on pyritty korostamaan ja tukemaan Lahden ympäristökaupunki-ilmeen rakentamista. Ehdotuksen kantavana käsitteenä ja tavoitteena on esitettyjen ratkaisujen reagoiva ekologisuus (muuntojoustavuus). Tavoitetta on pystytty toteuttamaan kokonaisvaltaisesti esitetyissä ratkaisuisa. Kilpailualueen maankäyttöratkaisu perustuu rakennettujen ja puistomaisten alueen rytmilliseen vuorotteluun. Rakentaminen on mahdollista toteuttaa vaiheittain. Korttelialueet ovat typpologiaaltaan vaihtelevia. Korkeampien terassitalojen määrää ja sijoitusta tulisi vielä harkita: nyt ne pienoistuulimyllyineen luovat tarpeetonta levottomuutta suurmaisemaan ja RKY-alueelle. Länsiosassa on omavaraisia yhteisökortteleita (hammaskorttelit) viljelypalstoinen sekä korkeampia sivukäytävätaaloja ja puurakentamista (lohkarekorttelit), joiden sijainti junaradan tärinäalueella johtanee jatkosuunnittelussa toiseen runkomateriaalin. Kauempana radasta ei ole tätä ongelmaa, vaan puurakentaminen sopii hyvin ympäristökaupungin imagoon. Kilpailualueen korkeuseroja on erityisesti tällä osa-alueella hyödynnetty rakenteellisen pysäköinnin suunnittelussa. Asuinkortteleiden paikoituskannet on sijoitettu siten, että ainakin puolet piha-alueesta jää sen ulkopuolelle, jolloin viherpihojen toteutus on mahdollista. Osa esitetyistä asuinkortteliratkaisuista on turhan piukeita ja vaatisi mitoituksen tarkistamista jatkosuunnittelussa. Aseman seutua on kehitetty sekä tilallisesti ja toiminnallisesti onnistuneesti. Ratkaisu mahdollistaisi myös nyt purettavaksi esitetyn suojellun kiitotavararakennuksen integroimisen uuteen suurtoriin. Matkakeskus on toteutettu liiteaineistossa olleen VE 1:n mukaisesti maanlaisena, mutta sen pysäköinti on vain eteläpuolella. Radan eteläpuoleinen toimistokortteli on hyvin jäsenöity, kuten myös pohjoispuolen HTC-kortteleiden alue ja krokotiilikorttelit. Asko- ja Upo-tehtaiden alueelle on ideoitu luontevasti eri toimintojen ”elämystehdas” ja päivittäistavarakauppa. Keskuspuiston ympärille rakentuvan Asko III alueen rakeisuus jatkaa erittäin onnistuneella tavalla viereisen Anttilanmäen tunnelmaa ja mittakaavaa. Sinne on osoitettu myös pienkerrostalorakentamista. Puisto kokoaa hienosti kevyen liikenteen reitit ja myös hulevesien käsittelyyn on kiinnitetty huomiota. Päiväkodin sijainti puiston reunassa on esimerkillinen. Kilpailualueella on koko kilpailualueen lävistävä yhtenäinen kevyen liikenteen reitti. Aseman länsipuolen suurtoriin osalta reitin suhde pihon tilahierarkiaan on kuitenkin jännitteinen. Kevyen liikenteen olosuhteita parantavat radanalitukset ovat luontevissa paikoissa. Porttiaiheena toimiva kevyen liikenteen silta on hieno. Havainnekuvat välittävät mainiosti syntyvää alueidentiteettiä sekä kaupunkitilojen iloista ja persoonallista luonnetta. Radan varren rakentaminen perustuu voimakkaaseen viherkattojen ja -seinien käyttöön (ml. aurinkokeräimet ja -paneelit). Niiden toteuttaminen vaatinee vielä talviolosuhteet huomioivaa jatkokehittelyä, kuten myös aurinkopaneelien suuntaus ja määrä. Junanäkymät ovat kesäaikaan vihreät ja meluntorjuntaan sopiva maavalli toimii sekä meluesteenä että junamatkustajien suuntaan yhdistävänä visuaalisena aiheena. Ehdotus on kaikkiaan huolellisesti ja ammattitaitoisesti laadittu, pyörä- ja autopsäköintiratkaisujen mitoitusta ja sijoittelua myöten. Myös kansalaisvuorovaikutuksen kautta saatuja tuloksia on otettu kiitettävästi huomioon.

### 5 Preludi

Ehdotuksen kantavana ajatuksena on rohkea ja näkemyksellinen oivallus: Mannerheiminkatu on alueen länsiosassa linjattu radan varteen. Kaksi kaistaa ei kuitenkaan riitä, koska se on kaupunkikatunakin edelleen osa keskustan kehää. Mannerheiminkadun uusi linjaus vapauttaa Radiomäen kupeen asuinrakentamiselle hyvin soveltuvaksi alueeksi. Asuinkorttelit saavat siirron myötä uutta väljyyttä ja mukavia näkymiä. Taitavasti laaditusta havainnekuvasta näkyy ratkaisun mahdollistama suora yhteys asuintonteilta

viheralueelle sekä suojaisa kevyen liikenteen yhteys harjun kupeessa. Radan varteen osoitettu rakentaminen on muutoin suhteellisen muurimaista. Läntisimpään osaan on sijoitettu muusta rakenteesta hieman irralleen jäävä liike-, toimisto- ja toimitilarakennusten kortteli. Mannerheimipuiston siirto radan suuntaiseksi asema-aukion jatkeeksi jättää ytimen väljäksi. Postitalosta muistoksi jätetty kellotorni jää killumaan yksinäisenä puiston nurkkaan. Matkakeskus (ml. asematoiminnot) on siirretty Vesijärvenkadun toiselle puolelle ja vanhalle asemalle on sijoitettu toimisto- ja ravintolatiloja. Ratkaisu mahdollistaa matkakeskuksen nivomisen radan eteläpuolisiin uusiin asuin-, liike- ja toimistotiloihin ja on juna- ja linja-automatkestajien näkökulmasta suhteellisen kompakti. Ratkaisu on kuitenkin kallis eikä kävely-yhteys ydinkeskustaan ole kuitenkaan erityisen sujuva. Rahtiasema jää kauas kaukoliikenneterminaalista. Laajat kansirakenteet luovat haasteita orientoitumisen ja esteettömyyden näkökulmasta. Matkakeskuksen katosaiheen ja uusien kevyen liikenteen siltojen ilme on kömpelö. Esitetty Salininkadun korostaminen puistoakselina tuntuu turhalta, koska toiminnallinen painopiste on matkakeskuksen myötä siirtynyt itään. Asko- ja Upo-tehtaiden aluetta on kehitetty kulttuuri- ja tapahtumapaikkana, mutta uutta rakentamista ei ole juurikaan esitetty. Aukiot ovat ylimitoitettuja ja esiintymislavan paikka on outo. Asko III on ehdotuksessa ratkaistu kerrostalopainotteisena alueena, ikään kuin symmetrisenä vastaparina Anttilanmäen toisella puolella sijaitsevalle Asemantaustan alueelle. Radanalitukseen liittyvä keskusaukio on hyvin jäsennöity ja leikkipuisto merkkää alueen ytimen. Osa vanhoista teollisuushalleista on muunnettu toiminta- ja tapahtumatilaksi, toimistoiksi ja opiskelija-asumiseen. Säilytettävän vanhan rakenteen määrä suhteessa uusirakentamiseen on kohtuullinen. Laajoina kenttinä toteutettu maantasopysäköinti ei kuitenkaan tuota mukavaa lähestymisnäköymää alueelle.

## 6 Plug-in City

Ehdotus perustuu olemassa olevan ympäristön maksimaaliseen hyödyntämiseen ja uuden rakentamisen liittämiseen siihen joustavasti, tarpeen tullen vähitellen ja kulloinkin vallalla olevaan tilanteeseen mukautuen. Se laajentaa lineaarisen kaupungin käsitettä yhdistämällä pitkiin lamelleihin erilaisia lisäosia, (*plug-ins*) sekä pilkkomalla ja siirtelemällä niitä sivusuunnassa. Ehdotus sisältää lukuisia ekologisuuteen ja imagon rakentamiseen liittyviä ideoita. Alue on jaettu neljään osaan, mikä helpottaa vaiheittaista toteutusta. Kilpailualueen keskeisillä osilla asuminen sekä liike-, toimisto ja työtilat sekoittuvat.

Länsipuolen asuinkortteleita reunustavat Mannerheiminkadun ja Helsingintien puolella lamellit, joiden suojaan on sijoitettu matalampia townhouseja ja rivitaloja. Sisäpihan ympäristö on hyvin pienipiirteistä. Rakennusten suuntaus ottaa hyvin huomioon ilmansuunnat, mutta jättää sisäpihan alttiiksi radalta tulevalle melulle. Korttelin radan puolella harjoitetaan monimuotoista kaupunkiviljelyä, jossa esimerkiksi hyödynnetään käytöstä poistettuja junavaunuja siirtolapuutarhamökkeinä. Sisäpihan voi todella kuvitella täyttyvän erilaisista ekologista elämäntapaa edistävästä aktiviteeteista. Mannerheiminkadun varrelta katsottuna näkymät ovat melko monotoniset. Paikoitus on ratkaistu valtavan, pitkänomaisen kannen alle. Kansiratkaisu tuntuu kuitenkin luontevalta tarjotessaan kevyelle liikenteelle kapean ja polveilevan terassiväylän, jonka inhimillisyyttä korostaa vielä kannen puupinta.

Alueen keskeiselle paikalle on sijoitettu kolme korkeaa tornia, joista läntisin on valitettavan lähellä radiomastoja. Olemassa olevia rakennuksia on hyödynnetty asukastiloina, nuorisohostelina sekä ateljee- ja työpajatiloina. Tulli- ja postitalon muodostama kokonaisuus on täydennetty asunto- ja työtilarakentamisella. Kannen päälle sijoittuva aukio vaikuttaa rajauksiltaan ja jäsentelyltään lupaavalta. Matkakeskus on ratkaistu vähäeleisesti lukuun ottamatta bussilaitureiden päälle sijoitettua odotustilaa, joka on talvipuutarha-tyyppinen lasirakenne. Ratkaisu olisi alueimagon kannalta tehokas toimenpide, joskin

ekologisesti haastava. Liikennejärjestelyt jäävät hiukan epäselviksi, matkakeskuksen bussiliikenne on ilmeisesti tarkoitus johtaa Askonkadun kautta. Pyöräreittien sijoittelu olisi saanut olla selkeämpi, illustraatiot ja liikennekaavio eivät ole yhtäpitäviä.

Asko-Upon molemmin puolin jatketaan perustypologialla, jossa eteläpuolen irralliset rakennusmassat yhdistyvät pohjoispuolen lamelleihin. Näissäkin kortteleissa eri toiminnot sekoittuvat. Ympäristö vaikuttaa äkkiseltään pienipiirteiseltä ja viihtyisältä, mutta tarkempi tarkastelu on niukkojen asiakirjojen vuoksi hankalaa, ja herää epäily onko ainakin osittain kyse ainoastaan taitavasta esitysgraafiikasta. Asko III:n alueella tehdashalleja on hyödynnetty asumis-, viljely-, urheilu- ja tapahtumakäyttöön. Alueelle on sijoitettu myös paljon erilaisia kokeellisia asuntotyyppisiä jotka muodostavat mielenkiintoisen ja vaihtelevan kokonaisuuden.

Ehdotus on yläluokan töistä ainut, jossa on mietitty hulevesien käsittelyä ja alueen vesisysteemiä kokonaisuutena. Toisaalta, ainakin esitetty jäteveden biologinen puhdistamo on sijoitettu liian kauas asutuksesta ja on kapasiteetiltaan kovin pieni.

## 8 Ketju

Tekijät ehdottavat ratkaisuksi umpikortteleita muodostavaa, usein sakaramaista rakennusmassaa, joista koostuvia suurkortteleita yhdistää toisiinsa kevyen liikenteen raitti. Alue on ympäristöönsä nähden varsin täyteen rakennettu. Rakennusmassat kasvavat korkeammaksi siirryttäessä länneestä kohti matkakeskusta ja Asko-Upon aluetta. Suurkortteleiden väleissä on eri tyyppisiä puistoja ja aukioita.

Suunnitelma on kokonaisuuteltaan suhteellisen maltillinen, mutta silti jäykkä ja siinä on hyvä tilallinen ja kaupunkikuvallinen rytmi. Länsiosan asuinkortteleiden suunnittelu on ammattitaitoista. Sakaramaiset pitkät lamellit muodostavat vaihtelevaa kaupunkitilaa ja suojaavat samalla korttelien sisäosia melulta. Puistot ja aukiot rytmittävät mukavasti koko alueen läpi liikkumista. Koska kevyen liikenteen raitti kulkee asuinkorttelien läpi, sen toteutus vaatisi erityistä huomiota.

Keskeisillä alueilla toiminnot ovat varsin sekoittuneet, mikä auttaakin elävän kaupunkiympäristön syntyä. Tätä tavoitetta tukee myös rakentamisen tiiviys. Matkakeskusratkaisu on konstailematon, joskin vähän tylsä. Rautatieaseman ja sen lisäosan väliin suunniteltu lasinen asemaravintola herätti juryssa ristiriitaisia mielipiteitä. Asema-aukiolle ehdotettu maamerkkimäinen hotelli koettiin hyväksi toiminnoksi kokonaisuuden kannalta, mutta rakennuksen korkeus liian suureksi. Aukio jää vähän jäsentymättömäksi. Bussipaikoituksen ajo Asemapäällikön puiston läpi vie voimaa muuten viehättävältä viheralueelta.

Asko-Upon alue, sitä idässä seuraava puistomainen aukio ja asuinkortteli on vakuuttava yhdistelmä. Hyvin samantyyppinen kortteli Askon länsipuolella voi olla jo liikaa. Kokonaisuus olisi voinut hyötyä ainakin yhdestä hiukan laajemmasta julkisesta viheralueesta. Äärimmäisenä idässä sijaitseva liike- ja toimistorakentamisen kokonaisuus jää ainakin lähiympäristön nykytilanteessa hiukan yksinäiseksi ja syrjään. Asko III:n paikalle sijoitettu asuinalue muodostaa eri asumistyyppisiä yhdistelevän hallitun kokonaisuuden ja jättää ympärilleen riittävästi vapaata tilaa kaupunkiviljelyn ja vapaa-ajantoimintojen sijoittelulle.

## 22 Siemen

Ehdotuksessa rakentaminen sijoitetaan melko tasaisesti ja tiiviisti läpi kilpailualueen siten, että asuminen on keskitetty alueen länsi- ja itäpäähän. Tekijät ovat säilyttäneet paljon nykyistä rakennuskantaa täydentäen sitä uusilla toiminnoilla ja lisärakentamisella. Ehdotuksessa painotetaan kestävän kehityksen eri näkökulmia ja visioidaan Radanvarren kaupunginosan muodostumista kansainvälisen tason ekoesimerkiksi. Ehdotus on myös yksi harvoista, joka mainitsee tavoitteekseen tukea lahtelaista paikallisidentiteettiä ja kotiseutuyllpeyttä.

Kokonaisuus on tunnelmaltaan miellyttävä, suhteellisen huolellisesti tutkittu ja mittakaavaltaan hallittu. Alueen länsiosan asuinkorttelit on toteutettu puoli-umpikorttelimaisina kokonaisuuksina, joiden runkosyvyys herätti juryssa pieniä epäilyksiä toteutettavuudesta. Autojen ajoyhteydet länsipään asuinkorttelien kansien alle ulottuvat syvälle pihoille sekoittuen pahasti kevyen liikenteen kanssa.

Länsipään makasiini- ja muihin rautatierakennuksiin on sijoitettu nuoriso- ja pajatiloja ja niiden välittömään läheisyyteen käytöstä poistettavia junaraiteita hyödyntävä Kiskopuisto sekä skeittipuisto. Nämä muodostavat tervetulleen kontrastin uuden rakentamisen kanssa ja tuovat alueelle kerroksellisuutta. Veturinkuljettajien talosta on tehty asukkaiden infopiste. Säilytettyjen tulli- ja postitalon yhdessä ehdotetun supermarketin ja kirjaston kanssa muodostama kokonaisuus ei vakuuta, keskeinen alue jää kokoelmaksi parkkipaikkaa ja jäsentymätöntä aukio/puistoaluetta. Tekijät mainitsevatkin tämän alueen jatkokehitysmahdollisuudet toimintojen muuttuessa.

Matkakeskusratkaisu on vähäeleinen ja varovainen mutta onnistuu luomaan rautatieaseman eteen miellyttävän kaupunkiaukion ja painottaa toivotulla tavalla pyöräilyä. Alueen sisäiset pyöräreitit olisi tosin voinut osoittaa selkeämmin. Matkakeskuksen itäpuolinen toimistokansirakenne herätti ristiriitaisia tunteita, mutta saattaisi olla huolellisesti toteutettuna käypä ratkaisu. Asko-Upon alue muodostaa toiminnoiltaan ja massoitteeltaan tasapainoisen ja kiinnostavan kokonaisuuden. Sen eteläpuolinen pientalovaltainen alue vaihtelevine typologioineen on tuore ja kehityskelpoinen ratkaisu.

Ehdotus sisältää valtavan määrän hyvin perusteltuja ja pohdittuja kestävään kehitykseen liittyviä ideoita. Selostuksessa käydään huolellisesti läpi kestävän kehityksen kaikki osa-alueet ja niiden soveltaminen kilpailualueelle lähtien infrastruktuuriratkaisuista (mm. jätteiden putkikuljetusjärjestelmä, nykyisen katuverkon maksimaalinen hyödyntäminen, hulevesien käsittely) aina alueen identiteettiä ja asukkaiden yhteishenkeä rakentavan syksyisen sadonkorjuujuhlan järjestämiseen. Ehdotus esittelee myös tuottavan kaupungin konseptin; Radanvarren alueesta kaavaillaan mallialuetta, joka tuottaisi laajan valikoiman erilaisia ekosysteemipalveluita. Useat selostuksessa esitetyt ratkaisut eivät valitettavasti toimi suunnitelmissa: esim. juurakkopuhdistamo on alimitoitettu ja aurinkoenergian hyödyntäminen on tiiveissä kortteleissa hankalaa. Tiivis rakentaminen aiheuttaa haasteita myös ruoantuotannolle. Ehdotus on yläluokan töistä ainoa, jossa on lähtökohtaisesti tutkittu nopeavauhtisen pyöräilyn reittejä ("pyöräilyn pikatie"). Valitettavasti suunnitelmissa pikareitit risteävät tuon tuostakin kävelijöiden ja pihoille kääntyvien autojen reittien kanssa.

## 26 Kiila

Kilpailuehdotuksessa alueen painopiste on viety itään ja länsiosa jätetty kokonaan rakentamatta. Radiomäen keskivaiheilla radan ylittää veistosmainen silta. Rautatieaseman ympäristöön ja siitä länteen sijoitettu rakentaminen on toteutettu kiilamaisena, tiiviinä kokonaisuutena. Kaupunkirakenteelliseen sommitteluun ja julkisten kaupunkitilojen luonteeseen on kiinnitetty erityistä huomiota.

Ehdotuksessa on keskitytty vain osaan kilpailualueesta, mutta se mitä on tehty, on tehty huolellisesti. Rautatieasemalta alkava julkisten kaupunkitilojen sarja on herkullinen kokoelma vaihtelevia ja eri henkisiä aukioita ja reittejä. Matkakeskus on sijoitettu rautatieaseman länsipuolelle, mikä on liikenteellisesti ongelmallinen paikka. Ratkaisu on vapauttanut itäpäästä autoliikenteestä. Asema-aukio on pienipiirteinen, kutsuva tila, josta "Rambla" jatkaa leveänä kevyen liikenteen siltana tai kantana kohti Askon kiinteistöä. Ehdotuksen havainnekuvat ovat herkullisia ja välittävät aidosti urbaania, silti sopivan pienipiirteistä kaupunkitunnelmaa. Uusien rakennusten massoittelu polveilee ja kunnioittaa harjumaisemaa sekä olemassa olevaa rakennuskantaa. Asumista on sijoitettu myös keskeisille alueille – kaupungin elävyyttä tukeva ratkaisu, joka löytyy yllättävän harvasta ehdotuksesta. Askonkadun ratkaiseminen kävely- ja pyöräilypainotteisena viihtyisänä, oleskeluun rohkaisevana katuna on vaativa tehtävä. Asko-Upon molemmille puolille on suunniteltu suurehko aukio, löytyykö niille molemmille käyttöä? Kaupunkitilararjan päättävä, Uponsillan alle sijoitettu Toiminta-aukio skeittipuistoinen ja ehdotettuine väli aikaistoimintoinen tuo ehdotukseen mukavaa rosoisuutta. Asko III:n asuinalue jatkaa viereisen Anttilanmäen pientaloalueen tunnelmaa, mutta on ratkaisuna hieman kaaviomainen.

## Ylempi keskiluokka

### **2 Laituri**

Ehdotus tukeutuu keskustan palveluihin ja sijoittaa kilpailualueelle pääasiassa asutusta. Radanvarsi on reunustettu pysäköintitalojen nauhalla. Suurin osa historiallisesta rakennuskannasta on purettu. Länsipään suurtalot rajaa sisäänsä suuren puistoalueen. Rakennusmassa muodostaa Mytjäisten risteyksen puolelle laajan aukion. Runkosyvyydet ovat erityisesti risteyksen läheisyydessä suuria. Ajo radanvarren pysäköintihalliin jää epäselväksi, johtaako sisäpihan ajoramppi pysäköintihalliin? Radiomäen keskivaiheille tekijät ehdottavat kevyen liikenteen siltaa ja harjun sisään johtavaa tunnelia. Se, mihin tunneli johtaa, ei selviä toimitetusta materiaalista. Mannerheiminkadun varren ketjutetut pistetalot todettiin kehittämiskelpoiseksi ratkaisuksi. Asema-aukio muodostaa uudistetun Mannerheiminaukion kanssa mukavan kokonaisuuden. Polkupyöräpaikoitukselle on osoitettu tilat matkakeskuksen yhteyteen. Asemapäällikön talo jää puistoinensa puristuksiin Uudenmaankadun, bussikentän ja uuden rakentamisen väliin. Asko-Upoa on täydennetty asumisella, liiketiloilla ja pysäköintihallilla. Näiden keskelle jäävä aukio on jäsentelemättömänä mittakaavaltaan kohtuuttoman suuri. Asko III:n alueelle on kehitelty linnoitusmainen suurtalot, jossa liikennemelulta suojaavat lamellitalot ympäröivät korkeampia pistetaloja. Näiden väliin jättämät puistotilat olisivat hyötyneet jonkinlaisesta hierarkisesta jäsentelystä, nyt ne ovat kooltaan ja luonteeltaan kovin samankaltaisia.

### **12 Green-go**

Ehdotus sijoittaa kilpailualueelle varsin vähän rakentamista ja painottuu vahvasti viher- ja virkistysalueisiin. Tekijät katsovat puistohin ja kasvillisuuden ympäröimiin kulkureitteihin panostamisen kannustavan alueen käyttäjiä kävelyyn ja pyöräilyyn. Suunnitelma sisältää lukuisia viherrakentamiseen ja ekologisuuteen liittyviä ideoita. Suuri osa olemassa olevasta rakennuskannasta on säilytetty. Radan varressa aluetta suojaavat istutuksille soveltuvista laatikoista rakennetut vihreät melumuurit.

Yleisesti ottaen ehdotuksen laajojen puistoalueiden ja tyhjän tilan kontrasti tiiviiseen rakentamiseen on kiinnostava, mutta kaikki palaset eivät aivan loksahda kohdalleen ja kokonaisuus jää paikoitellen kömpelöksi. Koko alueen länsipään varaamista puistoksi herätti juryssa epäilyksiä varsinkin kun myös idässä on tehty varaus suurelle viheralueelle. Keskustaan johtava viherkäytävä matkakeskuksen itäpuolella koettiin hyväksi ja kehittämiskelpoiseksi ideaksi. Viheralueet luovat myös radalta päin tarkasteltuna miellyttäviä näkymiä.

Posti- ja tullirakennukset on säilytetty ja niitä täydennetään toimistoilla ja rahtiterminaalilla. Näiden rakennusten pihojen luonne ja liikennejärjestelyt jäävät epäselviksi. Tekijät ovat luoneet bussilaitureista symmetrisen aiheen, joka keskustelee Mannerheiminkadun toiselle puolelle suunnitellun vesiallasaiheen kanssa. Keskeissommitelmaa tukee bussilaiturien päälle sijoitettu katos, jonka tarkempi luonne jää epäselväksi. Tekijöiden ehdottama Mannerheiminkadun muutos pihakatumaiseksi voi olla vaikea toteuttaa yhdistettynä matkakeskuksen liikenteeseen. Matkakeskuksen alle on sijoitettu pysäköintiä kolmeen kerrokseen. Keskukseen itäpuolelle kaavailtu rautateiden hallintorakennus on ainakin tähän toimintoon nähden ja myös rakennusmassana ylimitoitettu. Sen itäpuolen 1-kerroksinen pyöräparkki lohkaisee Asemapäällikön talon piha-alueesta turhan ison siivun ja on muutenkin kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti turhan arvokkaalla paikalla.

Asko-Upon itäpuolinen alue, "Postindustrial Machine", on varattu toimistorakentamiselle ja hyvinkin kompakti. Asko III:n paikalle suunniteltu ekorakentamisen koalue perustuu ruudukkoon, jossa vuorottelevat systemaattisesti rakennetut ja rakentamattomat alueet. Rakennuksissa on tarkoitus käyttää hyväksi paikalta purettavien tehdasrakennusten rakenteita. Alue on jaettu vyöhykkeisiin; liikenteen melulta suojaavat kasvihuonerivistöt, joita seuraavat viljelyyn, asumiseen, sadeveden keräämiseen ja virkistykseen varatut vyöhykkeet. Eri vyöhykkeet muodostavat vaihtelevaa ja moniulotteista ympäristöä kunhan alue ei jää liian väljäksi.

#### **14 JESJ**

Selkeä ehdotus, joka keskittää rakentamisen alueen itäpäähän jättäen länsipään puistoksi kilpailualueen ulkopuolista Starkin aluetta lukuun ottamatta. Ehdotus jakaa alueen selvästi eri toimintoille varattuihin osiin: puisto, matkakeskus, kaupalliset palvelut, kulttuuritoiminnot ja asuminen. Muotokieli on toisaalla organisen mukautuvaa kun taas toisaalla monimuotoista ja kulmikasta.

Kilpailualueen länsipään puisto muodostuu laajasta nurmikentästä, kahviloiksi ja kaupoiksi muutetuista junanvaunuista, ulkoilmateatterista ja skeittipuistosta. Puiston suunnittelu jää hiukan vajaaksi, esimerkiksi amfiteatterin sijoittaminen myötärinteeseen ei toimi ja puiston kaventuessa lähestyessä matkakeskusta yksittäiset info- ja ravintolarakennukset eivät näytä riittävän kiinnostavan ulkotilan muodostumiseen. Myös koko kilpailualueen länsipään jättäminen rakentamatta koettiin ongelmalliseksi.

Matkakeskus on ratkaistu isolla aaltomaisella katosrakenteella, joka toimii itsensä kantavana siltana yli Vesijärvenkadun. Katos aukeaa kohti keskustaa ja kääntää selkensä rautatieasemalle, mutta rajaa samalla autoliikenteen etupuolelleen ja jättää taakseen luontevan, suojaisan tilan kevyelle liikenteelle. Katos muodostaa vahvan merkkimäisen elementin Vesijärvenkadun päätteeksi ja luo matkakeskukselle sen kipeästi kaipaamaa identiteettiä. Valitettavasti tekijät eivät ole osanneet päättää, toteutetaanko katos viherkaton vai paljaana teräsrakenteena; toimitettu materiaali on tältä osin ristiriitaista.

Matkakeskuksesta itään sijaitseva kaupallinen alue on tilallisesti mielenkiintoinen, mutta luultavasti toiminnallisesti ylimitoitettu. Myös alueen huoltoliikenne radan puolelta on ongelmallinen. Tekijöillä on runsaasti hyviä ideoita toiminnoiksi Asko-Upon suhteen: vierasateljeita, huonekalumuseo sekä kuntoiluun ja gastronomiaan liittyviä toimintoja. Rakennusten itäpuolinen aukio jää vähän löysäksi.

Koko Asko III:n alue on käsitelty eräänlaisena asuatomessualueena: tekijät ehdottavat, että kaupunki kutsuu alueelle eri suunnittelijoita esittelemään kestävän kehityksen viimeisimpiä trendejä. Ilmakuvaillustraatio alueesta on herkullinen ja monimuotoinen.

## **19 Notko**

Ehdotuksen kokonaisideana on tuottaa Lahden keskustaa täydentämään toiminnallisesti sekoittunut ja tiivis rakentamisen alue. Lähtökohta on hyvä ja toteutus tasapainoisesti esitetty. Kantavana ajatuksena on Mannerheiminkadun siirtäminen kohti etelää. Ratkaisu jättää uuden linjauksen pohjoispuolelle jäävät asuinrakennukset vaille suojaisia pihvoja ja vastaavasti radan varren rakentaminen pakkautuu kadun ja radan väliin ahtaille tonteille. Mannerheiminkadun uusi luonne kaupunkikatuna on kuitenkin oivallettu hyvin, liikennettä on hidastettu ja sen varteen on osoitettu pieniä kaupunkiaukioita. Alueelle on esitetty sujuva ja selkeä radan suuntainen kevyen liikenteen reitti, joka pyrkii kokoamaan varrelleen keskeiset toiminnot. Se on kuitenkin paikoin linjattu radan varteen ja jää hiukan toispuoleiseksi toiminnallista virittymistä ajatellen. Ajatus radanvarren vihermuurista on kiinnostava ja sen toteutuksesta olisi voinut olla enemmänkin näyttöä (esim. havainnekuva). Historiallista rakennuskantaa on huomioitu hyvin ja rakentamisen mittakaava on Lahteen sopiva, joskin kaupunkikuvallinen ja -tilallinen rytmi on paikoin epätahtinen. Erityisesti asema-aukio jää tilallisesti sekavaksi. Matkakeskus on uskottavasti ratkaistu. Asemaa vastapäätä oleva, kaksi pysäköintilaitosta sisältävä kortteli on toimiva. Muutoinkin ehdotuksen liikenne-, maankäyttö- ja vaiheistusratkaisuja on tutkittu ja esitetty kattavasti kaavioiden avulla. Asko- ja Upo-tehtaiden aluetta on täydennetty monimuotoisella asuin- ja työpaikkarakentamisella. Asuinalueeksi osoitetun Asko III:n korttelialueiden ja liikenneverkon jäsentely on hiukan huojuvaa, joskin pientalokortteleissa on lupaavaa otetta. Ulkokehän 4-6 kerroksiset lamellitalot ovat runkosyvyydeltään epäuskottavan paksuja tai vastaavasti pimeitä asuntoja tuottavia. Puutteena voidaan pitää, että kestävää ja ekologista elämäntapaa tukevaa kaupunkisuunnittelua ei ehdotuksissa ole erityisemmin ideoitu.

## **18 IXIXI**

Ehdotus ottaa lähtökohdaksi Lahden keskustan ja eteläisten kaupunginosien yhdistämisen voimakkaasti artikuloitujen kevyen liikenteen väylien avulla. Samalla radan yli diagonaalisesti risteilevät väylät muodostavat identiteettiä rakentavan, kaupungin painotuksia (kevyen liikenteen suosiminen) symboloivan merkin kaupunkitilaan. Myös rakennusmassojen sommittelu seuraa näiden väylien linjauksen suuntaviivoja. Ehdotus on veistoksellinen, massoitteeltaan hallittu ja ottaa suhteellisen kokonaisvaltaisesti kantaa koko kilpailualueeseen. Myös varsinaisen kilpailualueen ulkopuolisille alueille on sijoitettu rakentamista. Asuminen ja työpaikka-alueet on ehdotuksessa eroteltu melko selkeästi toisistaan. Mannerheiminkatu on linjattu uudelleen, mikä mahdollistaa terassitalojen sijoittelun suoraan harjun kupeeseen.

Valitettavasti monet ehdotuksen ideoista ovat jääneet selostuksen tekstin varaan, esimerkkinä siltamainen kävely-yhteys Radiomäen huipulle, matkakeskuksen ympäristö, siihen liittyvä katos ja uusien korttelipuistojen ja näkymälinjojen avulla luodun kaupunkitilan todellinen luonne. Myös tekijöiden

mainitsema Mannerheiminkadun muutos omaleimaiseksi kaupunkikaduksi jää arvailujen varaan, illustraatioissa katu näyttäytyy moottoritiemäisenä väylänä. Matkakeskuksen länsipuolelle sijoitetut massiiviset, paikoin 20-kerroksiset tornit kohoavat selkeästi harjun yli ja muodostavat melkoisen dominantin kaupunkikuvaan. Matkakeskus ei muodosta yhtenäistä kokonaisuutta, vaan jää rautatieaseman, bussikentän ja länsipuolisten tornien kokoelmaksi. Ehdotuksen panostus liikenteen sujuvuuteen on osittain kostautunut suoraviivaisen, jäsentymättömän kaupunkitilan syntymisenä. Myös sinänsä kiinnostavat, radan ylittävät kevyen liikenteen väylät koettiin turhan pitkiksi ja vallitsevassa ilmastossa valitettavan usein epämiellyttäväksi ylittää.

## Alempi keskiluokka

### **7 Tune in City**

Ehdotuksen kokonaisidea perustuu kilpailualueen kehittämiseen erityyppisten asuntoratkaisujen ja monipuolisten palvelujen ja työpaikka-alueiden paikkana. Selostuksessa kerrotut tavoitteet ja esitetyt maankäyttöratkaisut vastaavat toisiaan, mutta valittu rakentamisen tapa ja mittakaava tuottaa jäsentymätöntä ja kolhoja ympäristöä. Katulinjasta irrallaan olevat kiemurtelevat asuinkerrostalot eivät tue Mannerheiminkadun kaupunkikatumaaisuutta, vaan pikemminkin alleviivaavat sen väylämäistä luonnetta. Niiden lähiympäristön tilahierarkia ontuu: rajapinnat yksityisen, puolijulkisen ja julkisen välillä eivät hahmotu. Myös ydinalueet jäävät suhteellisen väljiksi. Asema-aukiota on kuitenkin rajattu onnistuneesti ja radan suuntainen kevyen liikenteen yhteys on selkeä. Bussiakvaario on käsitteenä hauska, mutta sen massa hallimainen ja esitetty ajoyhteys ei toimi. Keskustasta Asemantaustaan ja takaisin johtava tunneli on kansirakenteen laajentamisen takia pimeä ja turhan pitkä. Matkakeskuksen itäpuoliselle alueelle ehdotetut liiketilojen päälle poikittain asettuvat asuntopuikot ovat tylogisena kokeiluna kiinnostavia, mutta eivät sovi paikkaansa. Asko-Upon tehdasalueen uusiokäytöksi on esitetty kulttuuritehdasta. Uudeksi toiminnoksi on ehdotettu suurta areenaa, joka jää kuitenkin yleisövirtoja ajatellen syrjään matkakeskuksesta. Asko III:n alueelle esitetty sekoittunut asumisen ja yritystoimintojen alue on ideana kiinnostava, mutta toteutettavuudeltaan haastava. Hauska yksityiskohta ehdotuksessa on perhepuistosta kohti Radiomäkeä radan yli johtava silta ja köysirata.

### **9 Reipas**

Ehdotuksen tavoitteena on nykyisen kaupunkirakenteen tiivistäminen ja jatkaminen. Kokonaisidea on reipas ja lähtökohdiltaan mutkaton, mutta esitetyllä tavalla kokonaisvaikutelma jää hiukan vaisuksi. Rakentamisen rytmi ja mittakaava on pääosin paikkaansa sopivaa. Kilpailualueen ydinalue on tilallisesti ja toiminnallisesti hajanainen. Rautatieasemasta on tehty kulttuuriasema ja sen nykyiset toiminnot on siirretty uuteen Vesijärvenkadun itäpuolelle sijoittuvaan matkakeskukseen. Matkakeskus on kävellen vaikeasti saavutettavissa ydinkeskustan suunnasta ja myös kaupunkirakenteen tilallinen jatkuvuus katkeaa sen kohdalla. Asko- ja Upo-tehtaiden uusiokäytöksi on ehdotettu puurakentamisen ja muotoilun keskusta sekä kongressikeskusta. Alueen jatkeena on (asuin?)kortteleita. Asko III alueelle on sijoitettu puukerrostaloalue, jolla voisikin olla kantavuutta Lahden ympäristökaupunki-imagon näkökulmasta. Esitetty ratkaisu on kuitenkin kaavamainen ja jäykkä. Esitystapa on jokseenkin viitteellinen ja esimerkiksi yleissuunnitelmassa rakennusten käyttötarkoitukset ja kerroskorkeudet jäävät osittain arvailun varaan. Tekijä on turhaan

laittanut paukkuja tarkastelualueen ulkopuolisten alueiden suunnitteluun kilpailualueen ratkaisujen suunnittelun kustannuksella.

## **11 Monocle**

Kokonaisratkaisu perustuu vapaamuotoiseen, isoista yksiköistä koostuvaan rakentamiseen, joka mahdollistaa väliin jäävät laajat viheralueet. Tekijän pyrkimys veistoksellisuuteen kääntyy itseään vastaan: muurimaiset rakennusmassat väliin jäävine alueineen eivät muodosta jalankulkijan mittakaavassa miellyttävää kaupunkirakennetta ja -kuvaa. Tavoiteltu toiminnallinen tiheys erilaisine aktiviteetteineen laimenee tuulisiksi välitiloiksi. Esimerkiksi kilpailualueen kapeimmassa kohdassa oleva kahvilarakennus ei saa muista toiminnoista tukea eikä sijaitse erityisessä maisemallisessa huippukohdassa, joka motivoisi ko. sijoitusratkaisun. Aktiviteettialueen vehreyden näkökulmasta on myös haaste, että sen alla on laaja rakenteellisen pysäköinnin alue. Radanvarren näkymät ovat istutuspenkereen ansiosta kuitenkin vihreät. Aseman tuntumaan on ehdotettu uimahallia. Alueen länsi- ja keskiosan läpi johtaa radan suuntainen helposti orientoitava kevyen liikenteen reitti, joka kuitenkin katkeaa itäosassa. Uusi radanalitusyhteys lännessä on hyvällä paikalla. Matkakeskus on ratkaistu maanalaisena ja sen yllä on kauppakeskustyyppinen keskittymä kauppoineen ja elokuvateattereineen. Vesijärvenkatu on katettu. Kansiratkaisun mahdollistama Asema-aukion laajennusratkaisu on tilallisesti jäykkä. Yhteys maanalaisesta linja-autoterminaalista asemarakennukseen vaatii nousua ylös ja aukion ylitystä (tai koukkaamista junalaitureiden kautta). Asko- ja Upo-tehtaiden alueelle on osoitettu kulttuuritoimintoja, päivittäistavarakauppa ja asukkaidenkin toivoma skeittipuisto. Spiraalimainen pysäköintilaitos pomppaa muodonannoltaan tarpeettomasti esille. Länsi- ja itäpään asuinkortteleiden mittakaava paisuu turhan mahtipontiseksi. Asko III alueelle on sijoitettu erilaisia asuntotyyppisiä, mitä voidaan pitää hyvänä, mutta pientalokortteleiden muodonanto on paikoin geometrinen viistoaiheiden turhaan jäykistämää. Tekijä ei ole erityisemmin ideoinut ekologista ja kestävä elämäntapaa tukevia ratkaisuja. Suojelukohteet on huomioitu asiallisesti. Ehdotuksessa on lennokkaasti ideoitu resiinoiden käyttöä paikallisliikenteen osana. Ehdotuksen esitystapa on selkeä.

## **16 Jääjärven hedelmät**

Ehdotus perustuu kuvitteelliseen tarinaan, jossa jääkausi on jättänyt Salpausselän kupeeseen sammaloitumaan pyöreitä, tornimaisia kappaleita, "Jääjärven hedelmiä", joita tekijät ripottelevat perustypologiana läpi kilpailualueen. Mannerheiminkatu on linjattu uusiksi, vanhoja kortteleita täydennetty rakentamalla ja Radiomäelle sijoitettu maailmanpyörä.

Vaikka sylinterimäiset, käsikranaattia muodostavat kappaleet loisivat varmasti alueelle vahvan ja omaperäisen identiteetin, on koko kilpailualueen ratkaiseminen yhdellä typologialla vaativa tehtävä. Toki tekijät ovat käyttäneet myös suorakulmaisempia massoja, joiden ominaispiirteet jäävät auki. Mannerheiminkadun siirto alueen länsipään keskelle kaventaa rakennusalueita tavalla, joka nolaa kadun siirron tuomat edut. Tekijät ovat säilyttäneet Posti- ja Tullirakennukset ja laajentaneet niitä mutta hukanneet mahdollisuuden luoda kiinnostavaa kaupunkitilaa. Matkakeskusratkaisu on kaavamainen, mutta bussilaiturien ylle ehdotettu puinen katos elegantti ja asema-aukiota kauniisti korostava ratkaisu. Radiomastojen juurelle ehdotettu maailmanpyörä vie voimaa itse mastoilta. Asko III:n tehdashallien uusiokäyttö talvikaupunkina puhkomalla rakennuksiin sisäkatuja ja sijoittamalla niihin vaihtelevia käyttäjiä on kiinnostava ajatus, mutta vaatisi huolellisempaa suunnittelua, jotta kokonaisuudesta saataisiin ulkotiloineen kiinnostava ympäristö.

## **17 Cardo**

Ehdotus, jossa tekijä on innostunut enemmän kilpailualueen ulkopuolisten tarkastelu- ja muiden alueiden suunnittelusta kuin varsinaisen kilpailualueen työstämisestä. Sekä keskustan kortteleita on uudistettu että radan eteläpuoleinen Asemantaustan aluetta on täydennysrakennettu voimakkaasti. Varsinaisen kilpailualueen ratkaisut jäävät viitteellisiksi eikä alueen vetovoimaisuus parane ehdotettujen ratkaisujen avulla. Hyvänä oivalluksena voidaan pitää Rautatienkadun jatkeena olevaa kevyen liikenteen yhteyttä radan toiselle puolelle. Poikkiyhteys perustuukin jo Cardo-nimimerkin viitoittamaan ajatukseen radan yli johtavasta yhteydestä, joka linjaa yhteen kirkon, torin, kaupungintalon, matkakeskuksen ja Launeen perhepuiston. Radan varren suuntaista kevyen liikenteen yhteyttä ei ole kuitenkaan osoitettu. Lohkaremainen matkakeskus on sijoitettu aseman länsipuolelle. Se jää paikassaan yksin eikä saa toiminnallista tai kaupunkikuvallista tukea. Liikennematkaisut on viitteellisesti esitetty. Muodostuvat julkiset ulkotilat jäävät ylisuuriksi, autoiksi ja jäsentymättömiksi. Radan varren massiiviset parkkialot eivät anna hyvää kuvaa Lahdesta junasta katsoen. Toisaalta niiden viherkatot ja esitetyt puistot rytmittävät näkymää. Asko- ja Upo-tehtaiden alueen täydentäminen muurimaisella massalla ei vakuuta. Asko III:n sormimainen kaupunkirakenne on jäntevä ja kehityskelpoinen. Kestävää ja ekologista elämäntapaa tukevaa kaupunkisuunnittelua ei ehdotuksessa ole erityisemmin ideoitu.

## **23 Lahti Cycle**

Suurielementti ehdotus, jossa on ehdotettu kilpailualueen itäosaan veistoksellista, mäkihyppytornin profiilista innoitusta ottavaa toimistotorinrakentamista. Sen mittakaava on kuitenkin Lahteen liian iso toteutettavuutta ajatellen, vaikka toimiikin tavallaan suurmaisemassa rakennettuna vastineena Radiomäelle. Selostuksessa tavoitteeksi on asetettu ympäristökaupungin rakentaminen sekä ideoitu monipuolisesti kestävä ja ekologinen elämäntavan ratkaisuja ja innovatiivisia viherkonsepteja. Esitetyt suunnitteluratkaisut eivät kuitenkaan kauttaaltaan tue kirjallisten tavoitteiden konkretisointia. Selostuksessa on esimerkiksi korostettu puurakentamista ja kattojen ottamista hyötykäyttöön (mm. kaupunkiviljely), mutta itäosan tornikeskittymä ei mahdollista näiden tavoitteiden uskottavaa toteuttamista. Myös ilmeisesti esitetty perspektiivikuva heijastuksineen antaa vaikutelman lasin ja teräksen liitosta. Muutkin perspektiivikuvat ovat havainnollisia ja esittävät ratkaisun avainkohtia. Länsiosaan on sijoitettu uimahalli-kylpylä, jonka yhteydessä on jännittävä viherkansimainen radan ja Mannerheiminkadun ylitys kohti radiomäkeä. Kilpailualueelle on osoitettu selkeästi hahmottuva pitkäikäinen kävely-yhteys, jonka varrelle on esitetty sekoittuneita toimintoja. Mannerheiminkatu on katettu osittain kansirakenteella, mitä voidaan pitää hyvänä ideana kadun estevaikutuksen pienentämiseksi, mutta kannen päälle ei ole osoitettu juurikaan rakentamista. Ydinalue aseman tuntumassa jää erittäin avoimeksi ja väljäksi. Sinne esitetyt julkiset ulkotilat ovat ylisuuria ja hahmottomia. Matkakeskus on ratkaistu siltamaisena radan yli kurkottavana puurakenteena. Linja-autoliikenteen järjestelyjä ei ole esitetty. Asko III:n alueelle on esitetty asumista. Sen maankäyttöratkaisu on kaavamainen ja ylimalkaisesti esitetty.

## Alaluokka

### **4 Kajo**

Tekijät ovat sijoittaneet kilpailualueen länsi- ja itäpäähän asumista hyvinkin suurimittakaavaisiin yksiköihin. Matkakeskus on ratkaistu neljän rakennuksen kokonaisuudella, jota yhdistävät kävelysillat. Matkakeskuksen itäpäähän ehdotetaan parkkikannen päälle tapahtumatoria jota liike- ja toimistotilojen nopat reunustavat. Tekijät ovat säilyttäneet runsaasti alueen vanhaa rakennuskantaa.

Yleisesti ottaen ehdotuksen mittakaava on karannut käsistä. Länsipään suuret umpikorttelit ja niitä jatkava serpentiinimäinen lamellimassa ei yhdisty ympäristöönsä. Kohotettu tapahtumatori on mittakaavaltaan valtava. Matkakeskuksen suurmuoto ylikulkuineen luo ympärilleen kolkkoa kaupunkitilaa. Kevyen liikenteen verkosto ei muodosta yhtenäisiä reittejä. Asko-Upon alueelle on esitetty mielenkiintoisia, toisiaan tukevia toimintoja: skeittipuistoa, taiteilijaresidenssiä, opiskelija-asumista ja erilaisia kulttuuritoimintoja. Askon rakennuskokonaisuuden länsipuolelle sijoitettu kolmiomaisista rakennusmassoista koostuva kokonaisuus voisi olla kehityskelpoinen. Asko III:n paikalle sijoitetun asuinalueen runkosyvytydet vaihtelevat omituisesti eikä massoittelu muodosta mielekästä kokonaisuutta. Kortteliin sijoitettu päiväkotit on ylimitoitettu.

## **10 Aurinko-Lahti**

Tekijät kaavailevat Radanvarren alueesta uudenlaista vihreän urbanismin, designin, liikunnan ja hyvinvoinnin sekä kansalaistoiminnan yhdistävää paikkaa. He esittävät liikennekonseptin, joka tukee kevyttä liikennettä sekä sähkökäyttöisten ajoneuvojen käyttöä. Massoittelu on suhteellisen maltillista ja perustuu asuinkortteleissa umpikorttelimaiseen typologiaan.

Ehdotus jää kokonaisuudessaan luonnosmaiseksi ja jäsentymättömäksi. Dokumentit ovat puutteelliset, esim. rakennusten kerroskorkeudet eivät käy kuin osittain ilmi toimitetusta materiaalista. Tekijöiden oleelliseksi nostaman kevyen liikenteen reitin, "Paanan" linjaus on esitetty kovin ylimalkaisesti, se näkyy ainoastaan liikennekaaviossa. Väylän siirto radan eteläpuolelle keskeisillä alueilla ei vakuuta jurya. Monet muutkin kiinnostavat ideat jäävät pelkiksi maininnoiksi selostukseen. Asko III:n alueen sommittelu on formalistinen, jopa tyly, ja alueelle merkitty rantakahvila herättää kummastusta. Radiomäeltä kohti "hotelli Starckia" laskeutuva barokkipuiston tapaan jäsenneily viheraihe on yllättävä, mutta saattaisi huolellisesti toteutettuna olla piristävä elementti kaupunkikuvassa. Tekijöiden kaavailema rikas elämys- ja kohtaamismaailma tuskin toteutuisi ehdotetulla makasiinialueen rakentamisella; kaupunkitilat jäävät yksioikoisiksi ja itseään toistaviksi. Matkakeskusratkaisu on toimiva, muttei tuo esille mitään erityisen kiinnostavaa.

## **13 Uudet polut**

Kirjaimellisesti uusia polkuja raivaava ehdotus, jossa Mannerheiminkadun liikenne on linjattu aseman kohdalla lähemmäs keskustaa Loviisan- ja Salininkatua pitkin. Kaupunkitilaa on vapautettu aseman edustalle sijoitettavaa tervetuloaukiota ja ulkoilmateatteria varten. Ulkoilmateatteri tunkee kiusallisesti asemarakennuksen eteen. Matkakeskus on sijoitettu Mannerheiminaukion alle. Ydinalueen ratkaisua ei voi pitää liikenteellisesti onnistuneena. Toisena kantavana ajatuksena on alueen länsiosaan sijoitettu laguunipuisto, joka hakee kenties vaikutteensa englantilaisesta maisemapuutarhasta. Ratkaisu on mm. vesiolosuhteiden hallinnan kannalta haastava. Esitetty rakentaminen on suhteellisen vähäistä ja massoittelultaan jäykkää eikä riitä muodostamaan alueesta vetovoimaista ja elävää. Paikoitustalot hallitsevat ratanäkymää. Radan ylittävät jääsillat on kekseliäs idea, joskin niiden toimivuus pyöräilyn kannalta vaikuttaa ongelmalliselta (hissi ja porras toisessa päässä). Radan varren suuntainen kevyen

liikenteen yhteys ei ole alueen ydinkohdassa sujuva. Ekologiselle liiketoiminnalle on varattu tiloja Asko- ja Upo-tehtaiden alueelle, jonne on sijoitettu myös ekologisen yhteisön asuintiloja. Asko III alueen rakennusten uusiokäyttö ja osittainen purkaminen jää viitteellisesti ratkaistuksi. Ehdotus on kaaviomaisesti esitetty ja mm. kerroskorkeudet jäävät arvailun varaan.

## **15 Kätkeyty puutarha**

Ehdotuksen kokonaisajatus perustuu kilpailualueen yhdistämiseen Lahden keskustaan eri kulttuurirakennuksista koostuvan kulttuurinauhan kautta. Toisena kantavana ajatuksena on Mannerheiminkadun painaminen asematorin alle. Ratkaisun antamia mahdollisuuksia ei ole kuitenkaan tutkittu loppuun saakka, vaan ehdotettu korttelisto jää tilallisesti hajanaiseksi sekä toistaa entistä katulinjausta. Liikennemääriltään vilkkaiden Mannerheiminkadun ja Vesijärvenkadun risteuksen sekä rahti-, kauko- ja paikallisliikenneterminaalin liittymän ratkaisua maanalaisena kiertoliittymänä ei ole tarkemmin esitetty, vaikka sillä on keskeinen rooli suunnitteluratkaisun toimivuuden ja toteutuskelpoisuuden kannalta. Suunnitelma kohdentuu radan pohjoispuolen alueisiin. Kilpailualueen roolia radan molemmat puolet yhdistävänä alueena ei ole siten painotettu. Luonnosmainen ja kiireen leimaama esitystapa vaikeuttaa ehdotuksen luettavuutta. Myös asiakirjoissa on keskinäisiä ristiriitaisuuksia ja vaillinaisuutta erityisesti Asko III alueen suunnitteluratkaisujen osalta, joita ei ole esitetty. Käsivaraiset tunnelmakuvat valottavat osuvasti erilaisten kaupunkiaukioiden ja paikkojen luonnetta. Selostus on sujuvasti kirjoitettu ja siinä määritellyt kaupunkikehittämisen ja -rakentamisen periaatteet voisivat tuottaa elävää kaupunkiympäristöä. Kokonaisratkaisun fyysinen olemus jää kuitenkin piiloon.

## **20 Tulipyörä**

Ehdotus sijoittaa alueelle suhteellisen vähän rakentamista. Se antaa tilaa Radiomäelle jättämällä suuren osan sen pohjoispuolesta ympäristötaidepainotteiseksi viheralueeksi. Kilpailualueen länsi- ja itäpää on varattu asumiseen. Matkakeskuksen länsipuolelle on sijoitettu erityisasumista mutta muuten keskeiset alueet ovat toimisto- ja liikekäytössä. Tekijät painottavat pitkiä näkymiä, aukioita ja kaupunkipuistoja.

Ehdotus jää kuitenkin kaupunkitilan käsittelyltään melko kömpelöksi. Runsaat aukiot, mm. Askonkadun Edustusaukio ja suurin osa asuinalueiden yhteyteen sijoitetuista aukioista ovat mittakaavaltaan ylimitoitettuja. Matkakeskus on sijoitettu Asemapäällikön talon itäpuolelle, jolloin myös alueen potentiaalisesti vilkkain alue, Asema-aukio, jää tyngäksi. Uudenmaankadun itäpuolelle, radan pohjoispuolelle sijoitetut asuinkorttelit vaikuttavat lupaavilta. Alueen itäpäähän, Asko 3:n alueella rakennusmassat madaltuvat luontevasti Anttilanmäkeä kohti, mutta sielläkin kaupunkitila hajoaa lukuisten samanmittakaavaisten puistojen ja aukioiden kokoelmaksi. Myös asuinkortteleita reunustavat parkkitalot koettiin ongelmallisena näkymien suhteen. Radan pohjoispuolelle, Askon viereen sijoitettu kortteli näytti lupaavalta asumisen alueelta, mutta maankäyttökaaviossa se oli merkitty keskustatoimintojen alueeksi. Mytjäisten ja Matkakeskuksen väliin sijoitetun valo/äänipuiston ja muotopuutarhakokonaisuuden todellinen luonne jää arvoitukseksi ja informaatio/näyttelytilan löytäminen tämän kokonaisuuden keskeltä voi osoittautua ainakin matkailijoille haastavaksi.

## **21 Orient Express**

Ehdotus, jossa päähuomion varastaa mittakaavaltaan massiivinen ja hahmoltaan jytkyetanaa muistuttava, radan yli kurkottava monitoimitalo. Sen toiminnoiksi on esitetty mm. koulua. Myös itäosassa on radan ylittävä siltamainen rakennus. Ehdotetun rakentamisen pääpaino on toimisto-, liike- ja julkisessa rakentamisessa. Asumista on esitetty ainoastaan radan eteläpuolelle. Ehdotuksen vahvinta antia on eri toimintojen monipuolinen ideointi (mm. väliaikaisten käyttöjen hyödyntäminen osana alueen kehittämistä, paikallisia tuotteita myyvä herkkutori) sekä käyttäjälähtöisyyttä korostava suunnitteluote. Muodostuva kaupunkikuva ei ole vetovoimaista ja jää myös tilallisesti jäsentymättömäksi. Asko- ja Upo-tehtaiden alue on osoitettu kulttuurikäyttöön sekä uusiokäytön että uudisrakennusten osalta. Asko III:n alueella on kehityskelpoista suurtorttelirakennetta. Radiomäen juuressa kattojen kautta koukkaava siltaserpentiini pidentää tarpeettomasti kävelijöiden kulkemaa matkaa. Kohtaan ei ole esitetty serpentiinireittiä jatkavaa kevyen liikenteen radanalitusta tai ylitystä. Ehdotuksen yleissuunnitelma on ylimalkaisesti esitetty: esimerkiksi eri rakennusten korkeudet ja käyttötarkoitukset jäävät osin arvailun varaan. Sama salaisuuden verho peittää matkakeskuksen ratkaisuja. Tekijän ideoimat käyttäjäprofiilit ovat hauskoja, mutta eivät riitä paikkaamaan kokonaisratkaisun puutteita.

## 24 Pölkkyt

Ehdotus ratkaisee alueen rakentamalla suhteellisen vähän mutta isoa. Lähes kaikki olemassa oleva rakennuskanta on säilytetty ja siihen on tehty vähän tai ei lainkaan muutoksia. Matkakeskuksen terminaalit sijaitsevat maan alla ja niihin ajo tapahtuu uudelleenlinjatun Askonkadun kautta. Ehdotus esittelee kolme uutta kevyen liikenteen yhteyttä radan yli sekä itä-länsisuuntaisen reitin.

Esitetty rakennusmassoittelu ei vakuuta siitä, että ratkaisun avulla syntyisi elävää kaupunkia. Korttelit ovat mittakaavaltaan valtavia ja vailla suhdetta ympäristöönsä. Länsipään suurtorttelien liittyminen liikenneverkkoon ja sisäpihoille tuodut kadut ovat hämmentävä ratkaisu. Matkakeskuksen sijoitus tekijöiden ehdottamalla tavalla kannen alle tuhoaisi käytännössä Asemapäällikön talon puiston. Rautatieaseman edusta, kaupunkirakenteellisesti merkittävä kohta, on jätetty käsittelemättä. Asko II on jätetty entiselleen. Ehdotuksen mielenkiintoisin anti on Asko III:n alue, jonka teollisuusrakennuksia on muokattu puhkomalla kulkureittejä ja valoaukkoja ja tiloihin on ehdotettu vaihtelevia toimintoja. Ehdotuksesta puuttuu selostus.

## 25 Bridge

Psykedeelisen orgaanista kaupunkivisiota edustava ehdotus, jossa ei ole uskottavaa kokonaisideaa. Esitetty rakentaminen perustuu kulhomaiseen avaruusalausta muistuttavaan rakennustypologiaan. Osoitetut toiminnot ovat pääosin kaupallisia ja julkisia (mm. kirjakauppa, kahvila, hotelli), asumista ei ole esitetty ollenkaan. Myös olemassa olevan rakennuskannan muokkauksessa ja täydennysrakentamisessa on käytetty vastaavaa orgaanista muotokieltä. Tuloksena syntyy epäkaupunkimaista ja hajanaista kaupunkirakennetta, jossa eri toimintojen väliset etäisyydet ovat tarpeettoman pitkiä. Selostuksessa lähtökohtana mainitut Kalevala ja topologia eivät konkretisoidu esitetyissä ratkaisuisa eikä syntyvä alueidentiteetti ole houkutteleva. Matkakeskuskokonaisuus on ratkaistu vapaamuotoisena siltamaisema massana, joka ulottuu useamman kerroksen korkuisena asemarakennuksen edustalta radan yli. Selostuksessa esitettyä ajatusta toiminnallisesta noodista aseman tuntumassa voidaan pitää hyvänä, vaikka esitetyt ratkaisut ovatkin mittakaavaltaan ja muotokieleltään paikkaansa sopimattomia. Uusia radan ylittäviä kevyen liikenteen yhteyksiä on esitetty useita ja ne on viety hiihtoputkia muodostaville silloille. Ehdotuksessa ei ole

syvennytty kestävän ja ekologisen elämäntavan ratkaisuihin tai esitetty innovatiivisia viherkonsepteja. Ratkaisu ei huomioi tai kehitä olemassa olevan rakennuskannan arvoja tai mittakaavaa. Ehdotus on lisäksi vaikealukuisesti esitetty.

## 4. Kilpailun ratkaisu

### Kilpailun tulos

Tutustuttuaan kilpailuehdotuksiin palkintolautakunta päätti jakaa ehdotukset kolmeen luokkaan seuraavasti: yläluokka 7 ehdotusta, ylempi ja alempi keskiluokka yhteensä 11 ehdotusta ja alaluokka 8 ehdotusta.

Yläluokasta palkintoluokkaan nostetut ehdotukset olivat pääsääntöisesti kahdentyyppisiä: sellaisia, joissa oli kokonaisvaltaisesti ja näkemyksellisesti kyetty vastaamaan kilpailutehtävässä asetettuihin tavoitteisiin, sekä sellaisia, jossa jokin osa-alue oli ratkaistu erityisen ansiokkaasti. Kilpailun terävin kärki koostui ehdotuksista, jotka tarjosivat erilaisia näkemyksiä kilpailualueen kehittämiseen sekä lisäksi täydensivät toisiaan, ja joiden voidaan siten katsoa tarjoavan monipuolisen alustan tulevalle kaavoitustyölle.

Palkintolautakunta on yksimielisesti päättänyt palkita ja lunastaa seuraavat kilpailuehdotukset. Lunastuksia ei ole asetettu paremmuusjärjestykseen.

I palkinto	Ehdotus nro 3, nimimerkki 36000 euroa	”Krokotiili”
II palkinto	Ehdotus nro 8, nimimerkki 27000 euroa	”Ketju”
III palkinto	Ehdotus nro 1, nimimerkki 18000 euroa	”Four Quarter strip”
Lunastus	Ehdotus nro 22, nimimerkki 9000 euroa	”Siemen”
Lunastus	Ehdotus nro 5, nimimerkki 9000 euroa	”preludi”
Kunniamaininta	Ehdotus nro 6, nimimerkki	”Plug-in City”

## 5. Jatkosuunnittelusuositus

Kuten maankäytön ideakilpailuissa yleensä, yksikään ehdotus ei sellaisenaan täydellisesti vastaa kaikkiin kilpailuohjelman tavoitteisiin. Jatkotyöstössä tuleekin hyödyntää palkittujen ja lunastettujen ehdotusten tarjoamia vahvuuksia kilpailualueen suunnittelussa. Palkintolautakunta suosittelee myös, että eri osa-alueiden suunnittelussa tehdään mahdollisuuksien mukaan yhteistyötä palkittujen ja lunastettujen ehdotusten laatijoiden kanssa. Lisäksi kilpailun yhteydessä järjestetty mittava kansalaisosallistumisen kokeilu ja sen tulokset luovat hyvää pohjaa kaavoituksen osallistumisen ja vuorovaikutuksen toteuttamiseksi koko prosessin ajan.

## 6. Pöytäkirjan allekirjoitus

Lahdessa joulukuun 14. päivänä 2012

Jyrki Myllyvirta, puheenjohtaja

Timo Ahonen

Jorma Vaskelainen

Veli-Pekka Toivonen

Riitta Niskanen

Anne Karvinen-Jussilainen

Maria Silvast

Sara Ikävalko

Kari Salmi

Hannu Himanen

Simo Räihä

Susanna Iivonen-Pekesen

Timo Valtonen

Pirjo Huvila

Helka-Liisa Hentilä

Johanna Hyrkäs

Kimmo Sutinen, sihteeri