



VAASAN RAVIRADAN ALUEEN IDEAKILPAILU

arvostelupöytäkirja

SISÄLLYSLUETTELO

1. KILPAILUN JÄRJESTÄMINEN	3	6. SUOSITUKSET JATKOTOIMENPITEIKSI	52
1.1 KILPAILUN TOIMEENPANIJA, LUONNE JA TARKOITUS	3	7. ARVOSTELÖUPÖYTÄKIRJAN VARMENNUS	52
1.2 KILPAILUN MUOTO JA OSANOTTAJAT	3	8. NIMIKUORTEN AVAUS	52
1.3 PALKINTOLAUTAKUNTA	3	9. LIITTEET	53
1.4 KILPAILUAIKA	4		
1.5 KILPAILUA KOSKEVAT KYSYMYKSET	4		
1.6 KILPAILUEHDOTUKSET	4		
2. KILPAILUTEHTÄVÄ	4		
2.1 KILPAILUN TOIMEENPANIJA, LUONNE JA TARKOITUS	4		
2.2 KILPAILUN TAVOITTEET	5		
2.3 KILPAILUOHJELMASSA MAINITUT KILPAILUEHDOTUSTEN ARVOSTELUPERUSTEET	5		
3. KILPAILUN YLEISARVOSTELU	6		
3.1. YLEISTÄ	6		
3.2. KAUPUNKIRAKENTEELLISET RATKAISUT	6		
3.3. KAUPUNKIKUVALLISET RATKAISUT	7		
3.4. LUONNONYMPÄRISTÖN HUOMIOIVAT RATKAISUT	8		
3.5. ARKKITEHTUURI	8		
3.6. KORTTELIT JA ARKKITEHTUURI	8		
3.7. LIIKENTEELLISET RATKAISUT	9		
3.8. EHDOTUSTEN LAAJUUS- JA KUSTANNUSVERTAILU	11		
4. EHDOTUSKOHTAISET ARVOSTELUT	12		
4.1. YLÄLUOKKA	12		
4.2. YLEMPI KESKILUOKKALUOKKA	28		
4.3. ALEMPI KESKILUOKKALUOKKA	38		
4.4. ALALUOKKA	47		
5. KILPAILUN RATKAISU	51		





Ravirata pohjoisesta

1. Kilpailun järjestäminen

1.1 Kilpailun toimeenpanija, luonne ja tarkoitus

Vaasan kaupunki järjesti 1.10- 30.12.2013 Vaasan Raviradan alueen maankäytön suunnittelusta yleisen suunnittelukilpailun, jonka tavoitteena oli vanhan ravirata-alueen kehittäminen asutuspainotteiseksi kaupunginosakeskukseksi.

Noin 16.7 ha laaja kilpailualue sijaitsee keskusta-alueen välittömässä läheisyydessä Hietalahden kaupunginosassa. Kokonaan kaupungin omistuksessa oleva ravirata on voimassa olevassa asemakaavassa osoitettu urheilualueeksi (U) ja urheilutoimintaa palvelevien rakennusten korttelialueeksi (YU). Alue on toiminut raviratana noin 60 vuotta, mutta sen toimintaa ollaan siirtämässä pois alueelta.

Ideakilpailun tärkeimpänä tavoitteena on hyödyntää alueen sijainnin tarjoamia mahdollisuuksia uutena keskustaan tukeutuvana asuntoalueena ja luoda siitä ekologinen, sosiaalisesti ja toiminnallisesti ihmisläheinen osa Vaasan keskusta-alueesta. Alueen suunnittelulta toivotaan innovatiivisuutta ekologisten ja sosiaalisten, asunto-energia- sekä liikennetarkeisujen osalta. Suunnitelmien toivotaan hyödyntävän alueen identiteettiä, jolle on luonteenomaista virkistyspalveluiden ja meren läheisyys sekä pääosin 1950-luvulla rakentuneen kaupunginosan tilajärjestelyiltään, materiaaleiltaan

ja mittakaavaltaan inhimillinen asuinympäristö, joka huomioi asukkaiden asumis-, virkistytymis- ja palvelutarpeet esteettömän kävelyetäisyyden päässä omasta kodista ja keskustasta.

1.2 Kilpailun muoto ja osanottajat

Kilpailu on järjestetty Suomen Arkkitehtiliiton sääntöjen mukaisena yleisenä ideakilpailuna, johon olivat oikeutettuja osallistumaan yksittäiset henkilöt tai työryhmät, joissa on mukana henkilö, jolla on oikeus harjoittaa arkkitehdin ammattia Suomessa. Kilpailuun osallistui 63 henkilöä / työryhmää.

Kilpailua koskevaa aineistoa ja vuorovaikutusta var-ten perustettiin erillinen verkkosivusto: <http://ravirata.mapita.fi/> Kilpailutyöt olivat kilpailuohjelman mukaisesti julkisesti nähtävillä sivustolla 24.1. - 5.3.2014 välisen ajan. Tänä aikana asukkaat / kilpailusta kiinnostuneet saattoivat arvioida töitä sekä antaa niistä koskevia arvioita ja kehittämistoiveita. Sivuston ylläpidosta ja palautteen analysoinnista vastasi Mapita Oy.

1.3 Palkintolautakunta

Palkintolautakuntaan kuuluvat Vaasan kaupungin nimeäminä luottamushenkilöinä:

Joakim Strand kaupunginvaltuuston puheenjohtaja

Raija Kujanpää suunnittelujaoston puheenjohtaja

Anita Niemi-lilahti kaupunginhallituksen jäsen

Kalervo Laaksoharju kaupunginhallituksen suunnittelujaoston jäsen

Mauri Ollila kaupunginhallituksen jäsen

Ivanka Capova. kaupunginhallituksen suunnittelujaoston jäsen

Virkamies jäseninä:

Markku Järvelä teknisen toimen johtaja

Jukka Kentala perusturvajohtaja

Christina Knookala sivistystoimenjohtaja

Osmo Ovaska kaupungingeodeetti

Päivi Korkealaakso vs. kaavoitusjohtaja

Matti Karjanoja rakennustarkastaja

Juhani Hallasmaa kaavoitusarkkitehti

sekä Suomen Arkkitehtiliiton nimeäminä:

Arkkitehti SAFA Johanna Vuorinen

Arkkitehti SAFA Valtteri Heinonen

Palkintolautakunnan puheenjohtajana toimii kaupunginvaltuuston puheenjohtaja Joakim Strand.

Palkintolautakunnan jäsenistä ovat Suomen Arkkitehtiliiton kilpailusääntöjen 6 §:n tarkoittamia ammattijäseniä Johanna Vuorinen, Valtteri Heinonen, Päivi Korkealaakso, Matti Karjanoja ja Juhani Hallasmaa. Pysyvinä asiantuntijoina toimii liikenneasioissa kuntatekniikan johtaja Markku Litmanen. Lisäksi asiantuntijoina voidaan kuulla muita palkintolautakunnan erikseen nimeämiä asiantuntijoita ja palkintolautakunta voi halutessaan pyytää ehdotuksista tarvittavia erillislausuntoja.

Kilpailuehdotuksista ja alueen toteutuksesta pyydettiin seuraavat lausunnot: Kunnallistekniset kustannukset: Vaasan kaupunki, Kuntatekniikka, Jan- Ove Ingo Hulevesiratkaisut ja niiden toimivuus: Vaasan kaupunki, Kaavoitus, Malin Henriksson

Alueen toteutettavuudesta/kiinnostavuudesta pyydettiin erilliset kyselytyyppiset arviot rakennusliikkeiltä ja rakennuttajilta sekä kiinteistövälittäjiltä.

Palkintolautakunnan sihteereinä toimii kaavoitusarkkitehti Oliver Schulte-Tigges. Asiantuntijat ja sihteerit eivät osallistu palkintolautakunnan päätöksentekoon.

1.4 Kilpailuaika

Kilpailu käynnistyi 1.10. 2013 ja päättyi 30.12.2013.

1.5 Kilpailua koskevat kysymykset

Kilpailijoilla oli oikeus pyytää ohjelmaa koskevia selvityksiä ja lisätietoja. Kysymykset oli tehtävä nimi-merkillä varustettuina ja lähetettävä sähköpostiosoitteeseen kaavoitus@vaasa.fi 30.10.2013 mennessä. Kysymykset ja palkintolautakunnan vastaukset niihin julkaistiin kilpailun verkkosivuilla.

1.6 Kilpailuehdotukset

Kilpailuun saapui hyväksytysti 63 ehdotusta. Ehdotuksille annettiin kilpailunumero saapumispäivämäärään perustuvassa järjestyksessä.

Ehdotukset pantiin julkisesti esille kilpailun Mapita Oy:n toimeuttamaan nettigalleriaan, jonka kautta myös yleisö pääsi kommentoimaan ehdotuksia.

Yhteenveto yleisökommenteista sisältyy arvostelupöytäkirjaan.

2. Kilpailutehtävä

2.1 Kilpailutehtävän tausta

Kilpailualue on suurin yksittäinen rakentamaton kehittämisalue Vaasan keskustan tuntumassa. Sen asema kaupunkirakenteessa on merkittävä sekä Hietalahden että koko keskusta-alueen kaupunkikuvan ja identiteetin osalta. Alue on osa Vaasan keskustan sisääntulomaisemaa, jolla nykyisellään ei ole alueen sijainnin edellyttämää merkitystä maisemarakenteessa. Suunnittelullisesti alue muodostaa haasteen vanhan intiimin asuntoalueen, tavoitteellisen rakennusoikeuden sekä identiteetiltään selkeän kaupunkirajan sovittamisessa toimivaksi ja esteettisesti sopusointuiseksi kokonaisuudeksi.

Kilpailun lähtökohtana oli kaupunginvaltuuston 13.12.2011 hyväksymä Vaasan yleiskaava 2030 ja sen viheraluejärjestelmän maankäytölliset tavoitteet sekä vuonna 2009 laadittu Hietalahden yleissuunnitelma, jonka mukaan kilpailualue on tulevaisuudessa tarkoitus varata pääasiassa asumiseen. Asuntorakentamisen lisäksi alueen suunnittelussa tuli huomioida lisärakentamisen edellyttämä palvelurakenteen parantaminen, erityisesti päiväkotij- ja vanhusten palvelurakentamisen osalta. Palvelutilojen tuli liittyä julkiseen kaupunkitilaan ja rohkaista omatoimiseen aktiivisuuteen ja osallistumiseen.



Vaasan Raviradan alueen kilpailualue ja tarkastelualue



Hietalahden kehittämissuunnitelman loppuvuosisuunnitelma

2.2 Kilpailun tavoitteet

Raviradan alueen ideakilpailun tarkoituksena on tutkia kaupungin keskustaan ja Hietalahden kaupunginosaan välittömästi liittyvän asuinalueen perusratkaisuja kaupunkikuvan, palvelujen tavoitettavuuden sekä kestävästi liikkumisen ja uuden ekologisesti kestävästi urbaanin asuin- ja elämäntavan kannalta. Tavoitteena on kehittää vuonna 2009 tehdyn Hietalahden kehittämissuunnitelman pohjalta alueesta palveluiltaan monipuolinen kaikki ikäryhmät ja heidän erityistarpeet huomioiva kaupunginosakeskus, joka täydentää Hietalahden peruspalveluita ja tarjoaa sosiaalisesti rikkaan ja monipuolisen asuinympäristön. Kehittämissuunnitelman esitetty rakentamistavoite alueelle on noin 80 000-120 000 kerrosalaneliömetriä.

Ehdotuksilta odotettiin rikasta kaupunkirakennetta, joka mahdollistaa asumismuodoiltaan ja toteutustavaltaan monipuolisia ja ekologisia, erityisesti lapsiperheille soveltuvia asumisratkaisuja, jotka huomioivat rakennetun ympäristön, alueen maisemarakenteen sekä luonnonmukaisen hulevesien käsittelyn osana alueen viherrakentamista. Suunnitelmien tuli huomioida lisäksi Hietalahden yleissuunnitelmassa esitetty mahdollisuus moottoritien muuttaminen katualueeksi sekä sen mahdollistamat yhteydet Bragen / uimahallin ranta-alueen suuntaan.

Alueen Rantamaantien ja Ruutikellarintien vastaisilla sivuilla tuli huomioida liikennemeluun ja turvallisuuteen liittyvät seikat sekä urheilualueiden yleisötapahtumien pysäköintivaatimukset.

Kilpailun tavoitteena oli kehittää alueesta kävely/pyöräily kaupunginosa, jonka pysäköintiratkaisuihin lähdettiin kaupungin nykyistä pysäköintinormia välttämättä mitoitukselta ja ehdotuksissa toivottiin tutkittavan erilaisia pysäköinnin yhteisjärjestelyitä. pää urbaanimpaa vähäautoistunutta elämäntapaa, sekä pysäköinnin yhteisjärjestelyjä. Varsinaisen asukas-pysäköinnin lisäksi ehdotuksissa tuli huomioida alueen läheisyydessä sijaitsevat urheilualueet ja niiden yleisötapahtumat osoittamalla kilpailualueelta noin 250-400 lyhytaikaiseen pysäköintiin varattavaa autopaikkaa. Kilpailuohjelman mukaan Autopaikat sai sijoittaa rinnakkaispysäköintiä liike- ja työpaikkapysäköinnille varatuille alueille tai/ja osoittaa kadunvarsipysäköintiä alueelle. Liikennealueiden suunnittelussa tuli lisäksi erityisesti huomioida niiden viihtyisyys, toimivuus sekä turvallisuus.

Kilpailuohjelmassa edellytettiin lisäksi virkistyskäyttöä tukevia ja toiminnallisia hulevesiratkaisuja. Sillä suunnitteluala on alavaa osin mertenpinnan tasossa olevaa vanhaa vesijättömaata, jonka kautta pääosa Hietalahden hulevesistä johdetaan Eteläiselle Kaupunginselälle.

2.3 Kilpailuohjelmassa mainitut kilpailuehdotusten arvosteluperusteet

Kilpailuohjelman mukaan keskeisenä ehdotusten arvosteluperusteena arvioidaan, kuinka hyvin ehdotuksessa toteutuvat kilpailuohjelman tavoitteet, ehdotusten innovatiivisuus sekä toteutuskelpoisuus. Arvioinnissa kiinnitetään lisäksi huomiota ehdotusten liittymiseen ympäröivään kaupunkirakenteeseen ja asumisratkaisujen moni-puolisuuden sekä arkkitehtoniseen laatuun. Keskeisiä arvosteluperusteita ovat:

Ehdotuksen arkkitehtoninen kokonaisote ja omaleimaisuus / liittyminen olemassa olevaan ympäristöön

Lähivirkistysalueen / vihreän kaupunkirakenteen toimivuus ja innovatiivisuus osana kokonaisratkaisua sekä hulevesiratkaisujen kaupunkikuvallinen toteutus. Liikkeympäristön kaupunkikuvallinen ilme sekä reitistön orientoitavuus/selkeys ja liikenneturvallisuus ja sujuvuus.

Asuntokortteleiden ja asuintalotyyppien monipuolisuus, laadukkuus, inno-vatiivisuus, liittyminen julkiseen kaupunkitilaan

Palvelukeskuksen liittyminen kokonaisrakenteeseen sitä täydentävänä elementtinä

Rantamaantien vastaisen reuna-alueen käsittely ja toimivuus

ansioita pidetään tärkeämpänä kuin yksityiskohtien virheettömyyttä. Lisäksi arvioinnissa otetaan huomioon ehdotusten kehityskelpoisuus ja se miten ehdotus on kehitettävissä perusratkaisun oleellisesti kärsimättä.

3. Kilpailun yleisarvostelu

3.1 Yleistä

Kilpailu on herättänyt sekä osallistujien että yleisöarvointien osalta erittäin suurta huomiota ja kiinnostusta. Kilpailun tasoa voidaan lisäksi kokonaisuutena pitää hyvänä ja ehdotukset tarjoavat kilpailutehtävään useita, huolellisesti tutkittuja ratkaisuja. Ehdotusten välillä on löydettävissä sopivasti erilaisuutta ja kilpailijat ovat onnistuneet löytämään monia alueen kaupunkirakenteesta sekä historiasta johdettuja ratkaisuja.

Arviointisivuston huomioiminen suunnittelussa

Kilpailutyöt ovat olleet 24.1. - 5.3.2014 julkisesti nähtävillä internetpalvelun kautta, jossa töitä oli mahdollista arvioida. Töihin saatiin yli 1132 kommenttia ja 2818 arvosanaa. Yleisöpalautteesta on Mapita Oy:n toimesta tehty yhteenveto, jota palkintolautakunta on voinut käyttää arviointityönsä tukena. Töistä jätettyjä kommentteja pyritään hyödyntämään myöhemmin myös alueen jatkosuunnittelussa

3.2 Kaupunkirakenteelliset ratkaisut

Kilpailu tarjosi erinomaisen näköalan erityyppisiin kaupunkirakenteellisiin malleihin ja niiden soveltuvuuteen annetulle paikalle. Ehdotusten parhaimmisto osoittaa, että Raviradan alue voidaan toteuttaa ansiokkaasti useaa eri mallia soveltaen. Parhaimpina on arvostettu ehdotuksia jotka muodostavat selvän urbaanin jatkeen Vaasan keskusta-alueelle ja jotka sitoutuvat Vaasan kaupunkisuunnittelun traditioon sitä hyvällä tavalla uudistaen.

Ruutukaavaan perustuvat ratkaisut

Kilpailuun saapui runsaasti erilaisia ruutukaavaan perustuvia ratkaisuja. Ruutukaava osoittautui hyväksi lähtökohdaksi Raviradan alueen suunnittelulle. Ruutukaavaratkaisu tukeutuu vahvasti Vaasan historialliseen keskustaan ja Raviradasta muodostuu luonteva keskustan laajenemisa-alue.

Ruutukaavaa oli ehdotuksissa tulkittu useilla eri tavoilla. Useimmissa lähtökohdista on ollut keskustan koordinaatistoon asettuva perusrakenne, johon

on saatu elävyyttä Hietalahden poikkeavaan koordinaatistoon tukeutuvilla elementeillä, esimerkkeinä Inside outside Vaasa, Derby, Flada, NoRa. Parhaimmillaan kohtaavat, toisistaan poikkeavat koordinaatistot muodostavat elävän kaupunkikudelman, oikoreitteineen ja miellyttävine kaupunkiaukioineen, kuten ehdotuksessa Inside outside Vaasa. Ehdotuksessa Derby ruutukaavakeskustaa on rohkeasti jatkettu suunnittelualueen yli moottoritiehen saakka.

Ansiokkaita ratkaisuja löytyi myös ruutukaavaa eri tavoin varioivien ehdotusten joukosta, Toto, 8, Hiutaleet, Yksristikaks. Näissä ehdotuksissa vaihtelevan kokoiset ruutukorttelit asettuvat vapaammin suhteessa toisiinsa muodostaen mielenkiintoisia kaupunkitiloja ja puistoja kortteleiden väliin. Näiden ehdotuksen ongelmana on useissa tapauksissa ollut luontevien yhteyksien puute.

Keskuspuistoon perustuvat ratkaisut



Raviska



Jokivartinen

Vasastara



Sormuskello



Yhden selkeän ratkaisumallin muodostavat keskuspuistoon perustuvat ehdotukset, hyvinä esimerkkeinä Sormuskello, Raviska, Vasastara, Kaupunkilainen, o0O0o, Jokivartinen, Ravisaari. Keskuspuisto on parhaimmillaan komea alueen keskeiseksi identiteettitekijäksi nouseva aihe. Useissa ehdotuksissa puistoalueen sijoittelussa on huomioitu alueen keskiosan huonot perustamisolosuhteet ja ne tukeutuvat pääosin ympäröiviin liikenneväyliin, kuten Sormuskello, Raviska, Vasastara. Ansiokkaina on pidetty myös simpukkamaisesti puiston ympäri kiertyvää ehdotusta Jokivartinen sekä oivaltavasti Vaasan puistoakseleiden traditioon tukeutuvaa ja ympäröivään kaupunkirakenteeseen sitoutuvaa ehdotusta Kaupunkilainen.

Solumalliin perustuvat ratkaisut

Kilpailuun saapui jonkin verran solumalliin perustuvia ehdotuksia, joissa korttelimuotoon on haettu vaihtelua vapaammasta solumaisesta muodosta, esimerkkeinä ehdokset kuten o0O0o, Troikka (I), Muumilaakson tarinoita. Poikkeava tunnistettava korttelimuoto tarjoaa mahdollisuuden alueen voimakkaaseen tunnistettavaan identiteettiin. Kaikissa ehdotuksissa tätä ominaisuutta ei ole osattu hyödyntää parhaalla tavalla. Solumallin ongelmaksi on muodostunut se, että se ei helposti asetu luontevaksi keskustan jatkeeksi ja lähiympäristön osaksi.

Raviradan muodosta aiheensa hakevat ratkaisut

Olemassa oleva ravirata on inspiroinut useita tekijöitä ja sen muoto toistuu ehdotuksissa eri tavoin. Toisissa ehdotuksissa ravirata näkyy aluetta yhdistävän väylän ja/tai puiston muodossa, kuten ehdotuksissa Sormuskello, Raviska, Link. Parhaimmillaan raviradan muistuma muodostaa idearikasta, sosiaalisesti monipuolista uudenlaista kaupunkitilaa, kuten ehdotuksessa Sormuskello. Monissa ehdotuksissa kuitenkin ravirata näkyy lähinnä ideatasolla ja jää kaupunkirakenteellisesti täysin hahmottumatta.

Alueen toimivuuden ja toteutettavuuden kannalta haasteellisimpia ovat olleet ehdotuksien, joissa ravirata näkyy rakennettuna muotona. Näistä parhaimmistoa edustaa ehdotus Ravisaari, joka muodostaa levollisen kokonaisuuden ruutukortteleineen ja keskuspuistoineen. Useimmissa ehdotuksissa raviradan muoto kuitenkin näyttää jäykistäneen suunnittelua liikaa ja osassa töitä synnyttäneen vaikeasti perusteltavia megasruktuureja.

Voimakkaaseen muotoon perustuvat ehdotukset

Oman ryhmänsä muodostavat ehdotukset, jotka perustuvat voimakkaaseen tunnistettavaan muotoon, kuten Salainen areena ja kukkivat puutarhat, Sykli,

Solsidan. Ehdotusten ansioina on vahvan identiteetin luominen uudelle raviradan alueelle. Erityisen mielenkiintoinen tässä sarjassa on ehdotus Salainen areena ja kukkivat puutarhat, joka uudistaa kaupunkisuunnittelun traditiota luomalla yhden vahvan kaupunkiaukion, jota ympäröi vapaamuotoinen puutarhamainen asuinalue.

Kilpailualue koostuu useasta toiminnallisesta osa-alueesta.

Kaupunkirakenteellisten ratkaisujen lähtökohdat ovat hyvin erityyppisiä, mutta hyvä lopputulos on edellyttänyt eheän, olemassa olevaa kaupunkirakennetta täydentävän ratkaisun löytämistä.

3.3 Kaupunkikuvalliset ratkaisut

Kaupunkikuvallisesti kilpailualue on mielenkiintoisen monitahoinen. Itään se yhdistyy olemassa olevaan kaupunginosaan, länteen se toimii yhtenä osana Vaasan merellistä siluettia. Pohjoiseen päin alue muodostaa jatkeen keskustan ruutukaava-alueelle. Arvostelussa on painotettu erityisesti alueen

Raviradan alue lännestä



kaupunkikuvallisesti eheyttävää ja täydentävää liittymistä olemassa olevaan kaupunkiympäristöön pohjoiseen ja itään. Näiltä osin parhaat ehdotukset ovat jopa oivaltavia, kuten Inside outside Vaasa, Kaupunkilainen. Merenpuolen silhuetti ja Rantamaantien puoleisen julkisivun merkittävyys ja luonteva käsittely ovat olleet selvästi haasteellisempia ja monissa parhaimmissakin ratkaisuissa on tältä osin puutteita.

Kaupunkikuvallisesti useimmat ehdotukset ovat täydentäviä, jatkavia ja eheyttäviä monelta osin. Joissakin ehdotuksissa on yksittäisiä osa-alueita ratkaistu selkeästi kaupunkikuvaan uutta ja näkyvää tuoden. Tärkeänä on pidetty, että suunnittelualueelta löytyy selkeitä tunnistettavia kaupunkikuvallisia kohokohtia, julkisia tiloja, aukioita, puistoja ja näkymiä. Parhaissa ehdotuksissa tässä on onnistuttu hyvin, esimerkiksi ehdotuksissa Inside outside Vaasa, Sormuskello, Kaupunkilainen.

Hietalahden kaupunkikuvallinen ilme on keskeinen alueen elementti. Useimmissa ehdotuksissa ilmettä on kehitelty sopeuttamalla raviradan alueen mittakaavaa pienipiirteisemmäksi Hietalahden suuntaan. Joissain ehdotuksissa liittyminen on ratkaistu taitavasti siten että suunnittelualueen raja katoaa kokonaan, kuten ehdotuksessa Kaupunkilainen.

3.4 Luonnon- ja viherympäristön huomioivat ratkaisut

Pääosassa ehdotuksista on rakentaminen mitoitettu oikein, luonnonympäristö saa ansaitsemansa aseman. Ehdotuksissa liittyminen luonnonympäristöön, ympäröiviin viher- ja urheilu- ja puistoalueisiin on ratkaistu eri tavoin. Useimmissa ehdotuksissa luontevat yhteydet ympäristöön ovat löytyneet.

Osassa ehdotuksista viherympäristön suunnittelu on jäänyt vähälle huomiolle vaikka sillä olisi ehdotuksessa keskeinen kaupunkitilallinen asema.

Hulevesien onnistunut käsittely ja hyödyntäminen vesiaiheena on onnistunut parhaiten keskuspuistoon perustuvissa ratkaisuissa. Tiiviimmissä ja kaupunkimaisemissa ehdotuksissa on tältä osin enemmän haasteita.

Monissa suunnitelmissa on ehdotettu kanavan avaamista Emäntälahdelle. Kanava on kaupunkikuvallisesti komea aihe, mutta kanavan toteuttaminen on kallista ja maan kohoamisen vuoksi se on hankala, ellei mahdoton ylläpidettäväksi. Useimmissa ehdotuksissa kanava-aihe on kuitenkin hyvin toteutettavissa puistoavauksena eikä kanavaa siten ole pidetty ehdotuksen arvoa alentavana virheenä.



Hulevesiaihe (kuva: Cristine Bonn)

Liito-oravien asuinaluetta ja niiden kulkureittejä ei ole kaikissa ehdotuksissa riittävästi huomioitu, mutta näiltä osin useimmat ratkaisut ovat kehiteltävissä eteenpäin perusratkaisun kärsimättä.

3.5 Arkkitehtuuri

Lähes kaikki osallistujat ovat ymmärtäneet kilpailun pääpainon kohdistuvan kaupunkirakenteellisiin ratkaisuihin. Näitä täydentämään on parhaissa ehdotuksissa onnistuneesti tuotu esille myös suunnitelmia tukevia arkkitehtonisia ideoita. Onnistuneissa töissä rakennus/tila-arkkitehtuuri tukee esitettyä kaupunkikuvallista ideaa ja antaa sille helposti omaksuttavan ja tunnistettavan ilmeen. Joissain ehdotuksissa yksittäisten rakennusten tai megastruktuurien ”arkkitehtuuri” on kuitenkin muodostunut koko suunnitelman motiiviksi tai sillä on pyritty paikkaamaan ehdotuksen kaupunkirakenteellisia virheitä.

3.6 Korttelit ja arkkitehtuuri

Arkkitehtuuriltaan ja kortteliratkaisuiltaan kilpailuehdotusten kirjo on laaja. Ehdotusten joukossa on ratkaisuja täysin avoimesta korttelirakenteesta hyvin tiiviisiin umpikortteleihin. Osa ehdotuksista asettaa alueen arkkitehtuurin isoon rooliin ja

suunnitelma nojautuu voimakkaasti erityiseen kortteli- tai talotyyppiin tai rakennusten poikkeavaan arkkitehtuuriin. Parempana lähtökohtana on nähty ehdotukset, joissa päähuomio on isommissa, kaupunkisuunnittelumittakaavan ratkaisuisissa. Toisaalta parhaissa ehdotuksissa huolellisesti tutkitut kortteliratkaisut avaavat hyvin perusratkaisun tarjoamia mahdollisuuksia ja tukevat kaupunkirakenteen identiteettiä, mutteivät vie pääroolia.

Erilaiset ruutukortteleihin, keskuspuistoon tai muuhun riittävän vahvaan kaupunkisuunnittelulliseen perusideaan pohjautuvat ehdotukset ovat antaneet tässä suhteessa toimivan lähtökohdan. Lähtökohdiltaan onnistuneita ovat myös monet ehdotukset, joissa kaupunkirakenteen päärooli on huolellisesti suunnitellulla julkisten tilojen hierarkkisesti tasapainoisella verkolla. Vahva perusidea luo kaupunginosalle oman ilmeen mutta jättää kortteleiden ja rakennusten tarkempaan suunnitteluun tarvittavaa joustavuutta. Alue tullaan toteuttamaan vaiheittain ja melko pitkän aikavälin kuluessa. Suunnitelman tulee pystyä sopeutumaan muuttuviin tarpeisiin menettämättä ominaisluonnettaan.

Rakentamisen mittakaava on kilpailuehdotuksissa yleensä ollut melko maltillinen. Poikkeuksen muodostavat lähinnä megarakennuksiin perustuvat suunnitelmat, joissa lähes koko alueen rakentaminen on ratkaistu yhdellä rakennuksella. Vapaamuotoiset, kaltevien nurmikattojen alla porrastuvat rakennuskokonaisuudet ovat yksittäisinä arkkitehtonisia ratkaisuja häkellyttäviä, mutta jäävät ympäristössä irrallisiksi ja mittakaavaltaan liiaksi lähiympäristön rakentamisesta poikkeavaksi. Päähuomion ollessa rakennusten voimakkaassa muotoilussa on näissä ehdotuksissa lähiympäristö jäänyt usein liian vähälle huomiolle. Myös toteutettavuuden näkökulmasta näitä ehdotuksia on pidetty ongelmallisina.

Useassa työssä suunnittelualue on jaettu selkeästi erityyppisiin osa-alueisiin. Vaihtelevat kortteliratkaisut ovat helpottaneet alueen liittymistä vaihtelevamittakaavaiseen ympäristöön. Parhaimmissa ehdotuksissa uusien ja vanhojen alueiden väliin on luontevasti kehitetty välittäviä ja alueet toisiinsa liittäviä kaupunkitiloja. Liian monotonisia ratkaisuja ei kilpailuehdotusten joukosta juurikaan löydy, päinvastoin joissain ehdotuksissa liiankin moni-ilmeiset kortteliratkaisut tekevät kokonaisuudesta sekavan. Parhaissa ehdotuksissa on tavoitettu tasapaino eheän kokonaisuuden ja rikkaasti vaihtelevan talo- korttelityypistön välillä.

Rantamaantien kaupunkikuvallisesti tärkeä ja toiminnallisesti haastava liikennealue on useissa töissä jäänyt vaille riittävää huomiota. Monissa ehdotuksissa kortteliratkaisuiden mittakaava Rantamaantien suuntaan on jäänyt liiankin vaatimattomaksi.

3.7 Liikenteelliset ratkaisut

Katutoimi on kunnallisteknisen kustannusvertailun lisäksi tarkastellut kilpailuehdotuksia niiden liikenne- ja ratkaisujen pohjalta. Arviossa ei ole huomioitu kilpailualueen ulkopuolella olevan moottoritien tulevaa asemaa tai sen liittymäjärjestelyjä. Kokonaisuutena kunnallistekniikka on pitänyt sekä toiminnallisesti että kustannusten osalta ulkosityöttöisiä vaihtoehtoja perusteltuina ratkaisuvaihtoehtoina alueen tulevaisuuden katuverkoksi. Ehdotukset, joissa Ravikadun liikenne on saatu ohjattua uudelle kokoojakadulle, on erityisesti liikenneturvallisuuden kannalta nähty hyvinä ratkaisuin.

Autoliikenne

Useat ehdotukset ovat lähteneet liikkeelle puhtaasti ulkosityöttöisestä liikenne- ja ratkaisusta. Tähän alueen koko ja sitä kiertävä olemassa oleva katuverkko ovat antaneet luontevat lähtökohdat. Useimmiten näissä ehdotuksissa alueen keskeisen teeman on muodostanut laaja yhtenäinen keskuspuisto, jonka ympärille kaupunkirakenne on suunniteltu. Parhaan lopputuloksen ratkaisu on tuottanut yhdistettynä suurkortteleihin tai jos aluetta reunustava rakentamisvyöhyke on ollut kapea. Yhdistettynä pienipiirteisempään kaupunkirakenteeseen, ulkosityöttöinen liikenne- ja ratkaisu on helposti johtanut sekaviin, liian laajoihin ja puutteellisesti ratkaistuihin pihakatuverkostoihin. Selkeimpiä puhtaasti ulkosityöttöisiä liikenne- ja ratkaisuja on esimerkiksi ehdotuksessa “o0Ooo!”.

Uuden kadun linjaaminen alueen läpi on monissa ehdotuksissa parhaimmillaan oivallisesti täydentänyt ulkosityöttöistä katuverkkoa. Käytetyimpiä ratkaisuja ovat olleet Klemetinkadun jatko alueen läpi tai Ansaankadun jatkaminen Rantamaantielle. Edellisestä hyvä esimerkki on ehdotus “Kaupunkilainen” tai “Ankkuri”, jälkimmäisestä nimimerkki “8”.

Uuden pääkadun suunnitteleminen on usein helpottanut luontaisen paikan löytämistä alueen keskukselle, joka on hyvin sekä autoliikenteen että jalankulun ja pyöräilijöiden saavutettavissa. Tällaisessa eri liikennevirtojen kohtaamispaikassa voisi syntyä edellytykset paikallispalveluiden tarvitsemille käyttäjävirroille. Linjaamalla alueelle uusi katu on saatu myös Ravikatu rauhoitettua läpiajoliikenteeltä ja Raviradan alueen rakentamisen myötä kasvavalta muulta ajoneuvoliikenteeltä.

Muutamissa ehdotuksissa alueelle on esitetty huomattavasti rikkaampaa eri mittakaavaisten katujen verkostoa. Näissä luonteeltaan kaupunkimaisemmissa ehdotuksissa katutilat muodostavat olennaisen osan alueen julkisista ulkotiloista. Ruutukaavaan perustuvissa ehdotuksissa liikenne- ja ratkaisun luonne on verkkomainen ja pääkatuja täydentää rikas pihakatu- ja kujien verkosto. Eri tavoin tätä lähtökohtaa on sovellettu esim. ehdotuksissa “Derby” ja “Inside Outside Vaasa”.

Joissain ilmeeltään hyvin kaupunkimaisissakin ehdotuksissa katuverkko alueen sisällä on haluttu pitää hyvin rajallisena, esimerkiksi nimimerkissä “Kaupunkilainen”.

Pysäköinti

Pysäköintiin on esitetty monia erilaisia ratkaisuja. Pysäköinnin järjestäminen on Raviradan alueen toteutettavuudelle selkeä haaste. Pysäköintiratkaisun hakemiseen oli myös suhtauduttu ehdotuksissa kovin eritasoisesti eikä kilpailuehdotusten joukosta löytynyt yksittäistä täysin onnistunutta kokonaisratkaisua. Kaikissa ratkaisuissa on omat vaikeutensa. Hajautettu erilaisiin toteutustapoihin eri osa-alueilla tai kortteleissa perustuva ratkaisu on tuntunut suunnitelmien valossa mahdolliselta lähestymistavalta alueen jatkosuunnittelussa.

Maanpäälisiä laajempia pysäköintikenttiä kilpailijat ovat ehdottaneet lähinnä alueen reunoille. Käytetyin ratkaisu on ollut Rantamaantien rinnalle suunniteltu erillinen pysäköintikatu. Yhdessä urheilutapahtumille tarvittavien pysäköintipaikkojen kanssa laajasta pysäköintikentästä tulee helposti visuaalisesti liian hallitseva. Maan pinnan alle sijoittuvat ratkaisut ovat vaikeita ja kalliita merivedenpinnan läheisyyden vuoksi. Ratkaisu voi olla paikoitellen mahdollinen, muttei toimi koko alueen pysäköintiratkaisuna. Korttelipihan alle 1. kerroksen tasolle tai hieman sen alle sijoitettu pysäköinti ei toimi kovin pienimittakaavaisen rakentamisen kanssa. Pysäköintitalojen ongelmaksi on monissa ehdotuksissa muodostunut niiden sijoittaminen näkyville paikoille alueen reunoille, jossa ne näkyvät laajasti Raviradan alueen “julkisivuna”. Yllättävästi monissa ehdotuksissa pysäköintitalot oli sijoitettu suurtorttelien sisäpihoille missä ne merkittävästi heikentävät sisäpihan toimivuutta. Pientalomittakaavaisessa rakentamisessa pysäköinnin järjestäminen onnistuu hajautetusti tonteilla.

Urheilutapahtumien lyhytaikainen pysäköinti oli monissa ehdotuksissa jätetty esittämättä. Usein ratkaisuna oli pysäköintitalo tai Rantamaantien reunaan osoitettu pysäköintikatu, joka parhaiden ehdotusten mukaisesti ratkaistuna on toteuttamiskelpoinen ratkaisu. Kaupunkikuvallisesti parhaiten on onnistuttu ehdotuksessa “Jokivartinen”, jossa pysäköinti on sijoitettu Rantamaantien Jalkapallostadionin puoleiselle sivulle. Urheilualueen toimivuuden kannalta sijoitus edellyttää kuitenkin Rantamaantien uutta linjausta.

Monessa korkeatasoisessakin ehdotuksessa pysäköintiratkaisun pohtiminen oli jäänyt vähälle huomiolle.

Jalankulun ja pyöräilyn reitistöt

Ehdotuksissa on yleisesti kiitettävästi paneuduttu jalankulun ja pyöräilyn ympäristöön ja reitistöihin. Reitistön perusratkaisu liittyy usein tiivistä ehdotuksen kaupunkirakenteelliseen kokonaisratkaisuun. Parhaissa ehdotuksissa alueen reitit oli saatu luontevasti yhdistettyä ympäröivän kaupunkirakenteen reitteihin. Näin

saadaan lisättyä niiden käytettävyyttä ja parhaimmillaan reitit täydentävät yhteyksiä laajasti kilpailualueen ulkopuolellakin.

Keskuspuistoteema on antanut jalankulun ja pyöräilyn reiteille usein hyvät lähtökohdat. Parhaiten selkeitä ja nopeita alueen läpi kulkevia pyöräilyreittejä on kehitelty esimerkiksi ehdotuksissa “Vasastara” ja “Sykli”. Myös joissain ruutukaavateeman perustuvissa ratkaisuissa kaupunkirakenteeseen on tuotu lisäluonnetta jalankulun ja pyöräilyn reitistöillä, esimerkiksi ehdotuksessa “Inside Outside Vaasa”.

3.8 Ehdotusten kustannustarkastelua

Kuntatekniikka on arvioinut alustavaan palkintoluokkaan arvioitujen kilpailuehdotusten (9 kpl) kunnallisteknisiä toteutuskustannuksia. Tarkasteltujen ehdotusten laajuus on noin keskimäärin (mediaani) noin 116 000 kem2 (vaihteluväli 89 000 – 177 000 kem2).

Ehdotusten vaatimat kunnallistekniset investointikustannukset ovat keskimäärin noin 40 €/kem2 (vaihteluväli 30-81 €/kem2) ja kokonaiskustannus noin 5 milj. € (vaihteluväli 3.5-7.1 milj.€). Kustannuksiin on luettu yleisten alueiden toteuttaminen (kadut, liikenne- ja viheralueet yms), vesihuolto sekä valaistus. Tarkastelu on ainoastaan suuntaa antava, koska se on suunnitelmien luonteesta johtuen jouduttu tekemään melko karkealla tasolla.

Kiinteistötoimi on lisäksi tarkastellut alueen toteuttamiseen liittyviä kuntatalouden meno- ja tulovirtoja liitteenä olevassa muistiossaan. Tämäkin tarkastelu on lähinnä suuntaa antava, koska laskelmiin liittyy lukuisia epävarmuustekijöitä.

Liite / Kiinteistötoimen muistio.

4. Ehdotuskohtaiset arvostelut

4.1 YLÄLUOKKA

yläluokka:

3. "INSIDE OUTSIDE VAASA"
5. "JOKIVARTINEN"
6. "YKSRISTIKAKS"
9. "SYKLI"
10. "SORMUSKELLO"
11. "oOoo!"
13. "DERBY"
15. "8"
18. "TOTO"
39. "SALAINEN AREENA JA KUKKIVAT PUUTARHAT"
45. "KAUPUNKILAINEN"
46. "VASASTARA"
52. "RAVSKA"
56. "FLADA"
62. "RAVISAARI"



3 "Inside outside Vaasa"

Perusrakenne, liittyminen ympäristöön

Innostava ja inspiroiva ehdotus, joka esittää vahvan näkemyksen Raviradan alueen tulevaisuudesta. Suunnitelma saa innoituksensa Vaasan keskustan historiallisesta ruutukaavarakenteesta, jonka jatkeeksi se tiiviisti kiinnittyy. Vanhasta rakenteesta on suunnitelmaan onnistuneesti tulkittu kaupungille ominainen julkisen tilan hierarkinen rikkaus. Ruutukaavalähtökohtaa on rikastettu peruskoordinaatistosta poikkeavilla linjauksilla, jotka kiinnittävät suunnitelman paikkaan ja muodostavat

liikkumista tukevia oikoreittejä alueelta eri suuntiin. Samalla ne synnyttävät risteyskohtiin kaupunkitiloja, jotka luovat ehdotukselle omanlaista identiteettiä. Konsepti on toimiva ja mahdollistaa sen joustavan sovittamisen mahdollisiin muuttuviin tarpeisiin. Paikoin valittu ratkaisu on johtanut vaikeamuotoisiin tontteihin ja toteutettavuuden kannalta liian rikkonaiseen rakenteeseen. Myös havainnekuvan liiankin pienipiirteinen esitys hukuttaa selkeää perusajatusta. Konseptin vahvuus ja joustavuus mahdollistaa kuitenkin ehdotuksen kehittämisen tältä osin.

Pääkatu kulkee alueen läpi Klemetinkadun jatkeena. Tämän ja poikkikadun risteykseen sijoittuu luontevasti alueen keskeinen toriaukio ja tehokkain rakentaminen. Autoliikenteen ja jalankulun reittien kohdatessa torin ympäristöön voisi muodostua toimiva paikalliskeskus palveluineen. Myös muissa kohdin peruskoordinaatistosta poikkeavat linjat luovat kaupunkirakenteeseen omaleimaisia paikkoja joissa on potentiaalia kehittyä eläviksi kaupunkitiloiksi. Pääreitit jakavat alueen luontevasti ilmeeltään erityyppisiin osa-alueisiin. Rantamaantien varsi jää epämääräiseksi ja rakentamisen skaala on liian pientä suurimittakaavaisessa kaupunkimaisemassa. Pääkadun tuominen alueen sisään mahdollistaa Ravikadun katkaisun mikä säästää pienimittakaavaisimman ympäristön kasvavalta liikenteeltä. Kaikilta osin suunnitelma ei täysin toteuta kaavioiden ajatuksia. Erityisesti alueen koillis- ja kaakkoisreunoille esitetty irrallinen puistovyöhyke ei parhaalla tavalla tue ajatusta laajenevasta kaupungista.



Korttelit ja asuminen

Kortteleihin on esitetty rikas kirjo erilaisia asumisen ratkaisuja. Pääpaino on pienimittakaavaisella kerrostalorakentamisella mutta alueen koillisosassa olemassa olevaan pientaloasutukseen liitytään vastaavaskaalaisella rakentamisella. Rakeisuuden vaihtelu kortteleiden sisällä mahdollistaa uudentyyppisen asuinpainotteisen kaupunkiympäristön kehittämisen. Suunnitelma on esitetty paikoin tarpeettomankin tiiviinä mikä voi aiheuttaa vaikeuksia toteutuksen kanssa. Korttelikoko

on kuitenkin riittävän iso mikä mahdollistaa suunnitelman kehittämisen. Voimakas ja uutta luova visio on tärkeä alueelle, jonka toteutus tapahtuu pitkän aikavälin kuluessa. Ehdotuksen vahva, ympäristön rehevään rikkauteen perustuva ilme mahdollistaa arkkitehtuuriltaan moninaiset toteutukset. Vaihteleva mittakaava on tärkeämpi piirre alueen luonteen muodostumiselle.

Julkiset tilat ja puistot

Julkisten tilojen moninainen ja hierarkisesti rikas verkosto luo hyvän lähtökohdan eläville kaupunkiympäristölle. Puistoalueet on koottu omaksi kokonaisuudekseen tarpeettoman syrjään, alueen itäreunalle, nykyisen ja uuden rakentamisen väliin. Esitetty suunnitelma kestäisi kyllä urbaanin vihervestoston täydentämään katujen ja kujien reitistöä. Esitetyllä tavalla toteutettuna puisto jää alueen muulle ilmeelle vieraaksi. Toisaalta tällä ratkaisulla säästetään suurin osa alueen nykyisestä puustosta. Liito-oravametsikkö on säilytetty osana puistoa. Hulevesien käsittelyssä ei ole huomioitu riittävästi alueen topografiaa.

Liikenne ja pysäköinti

Pääkatujen lisäksi muutama pienempi katu jakaa liikenteen kortteleihin. Kortteleiden sisäiset kujat täydentävät verkoston ja luovat kiinnostavasti asunnon läheistä puoliyksityistä tilaa. Liikenneverkko kaipaisi tarkempaa jäsennöintiä. Nyt kaikki kadut ulottuvat Rantamaantielle. Alueen läpi kulkeva liikenne olisi järkevää selkeämmin suunnata pääkaduille. Pienimittakaavaisimmassa rakentamisessa pysäköinti on sijoitettu hajautetusti kortteleihin. Tehokkaamman rakentamisen osalta pysäköintiratkaisua ei ole tarkemmin esitetty kahta alueen reunoille sijoitettavaa pysäköintitaloa lukuun ottamatta. Myöskään urheilutapahtumien lyhytaikaiseen pysäköintiin tarkoitettuja paikkoja ei ole esitetty.



5 “Jokivartinen”

Perusrakenne, liittyminen ympäristöön

Ammattitaitoisesti laadittu ehdotus, jolla on omaperäinen ja voimakas identiteetti. Ehdotuksen kaupunkirakenne muodostuu mereltä alueen keskelle kiertyvän kanavan ja keskuspuiston ympärille. Keskeinen puisto kanavineen voisi toimia hienosti omaleimaisen alueen keskeisenä kaupunkitilana. Alueen vesiolosuhteiden ja maankohoamisen vuoksi kanava on esitetyssä muodossa epärealistinen, mutta se on toteutettavissa perusratkaisun estämättä myös aluetta kokoavana kosteikkopuistona. Puistoa reunustavat molemmiin puolin melko suljetut korttelinauhat, joiden jatkeena oleva Rantamaantien ja valtatie välinen toimistokortteli liittyy aluetta luontevasti merelle päin. Palvelutalo ja päiväkoti sijoittuvat saavutettavuudeltaan hyvin alueen keskelle, keskuspuiston päähän. Klemetinkadun jatke sivuaa hyvin alueen keskusta missä eri liikkumismuodot ja reitit kohtaavat. Liittyminen olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen on pääosin luontevaa.

Korttelit ja asuminen

Korttelit muodostuvat sekoittuneesti kerros- ja kaupunkirivitaloista. Kortteliratkaisu on toimiva mitoitukseltaan ja jäsentelyltään. Osittain avatut umpikorttelit vaihtelevine talotyyppologioineen muodostavat lähtökohtaisesti miellyttävää asuinympäristöä. Koko alue on kuitenkin hieman lähiömäisen oloisesti ratkaistu saman korttelityypin variaatioilla. Kortteleiden mittakaava ja rakeisuus pysyvät kauttaaltaan liian samoina mikä luo alueelle monotonisen yleisvaikutelman.

Rantamaantien varsi on ratkaistu suoraviivaisen toimivasti ja kadun mittakaavaan sopivasti. Rantamaantiestä voisi esitetyllä tavalla kehittyä edustava kaupunkikatu. Urheilutapahtumien väliaikainen pysäköinti on onnistuneesti ratkaistu Rantamaantien urheilukenttien puoleisella sivulla omana rinnakkaiskatunaan. Kokonaisuutena

Rantamaantien ratkaisu on kilpailun onnistuneimpia. Rantamaantien pysäköintiratkaisu on liikenteellisesti kilpailun onnistuneimpia, mutta edellyttää katualueen siirtoa.

Julkiset tilat ja puistot

Kanava puistoineen muodostaa alueen sydämen. Esitetyllä tavalla toteutettuna kanava tuntuu ylimitoitettuna urbaanilta eikä ole alueen vesiolosuhteiden puitteissa mahdollinen. Kanava voidaan kuitenkin perusratkaisun kärsimättä korvata rakennetulla puistolla ja hulevesijärjestelyillä niin että voidaan säilyttää suurelta osin kanavan kaupunkirakenteelliset -kuvalliset ansiot. Kanavan varrelle esitetyt lukuisat kiviäkalkeilukäytävien palvelut ovat hieman sivussa alueen keskuksesta ja tuntuvat ylimitoitetuilta mikä vaikeuttaa näkymäkuviin vakuuttavalta tuntuvaan urbaanin miljööseen toteutusta.

Vastapainona laajalle keskuspuistolle Päiväkodin viereinen aukiopuisto voisi olla ilmeeltään rajatumpi ja kooltaan pienempi. Keskuspuiston ulkopuolella julkisen ulkotilan mitoitus on hieman tasapaksu, kaupunkitilallinen hierarkia ja kohokohtat jäävät puuttumaan. Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ovat keskuspuiston ympärillä luontevat, verkosto on moninainen. Sujuva yhteys keskustaan, Rantamaantien suuntaan kuitenkin puuttuu.



Kaupunkirakenteellisten tavoitteiden keskittäminen näin voimakkaasti kanavan ja puiston ympärille jättää erityisesti alueen itäreunan puiston liito-oravametsikköineen liiankin voimakkaasti “selän taakse”, mikä on kaupunkirakenteen jatkuvuuden kannalta kielteistä.

Liikenne ja pysäköinti

Liikennratkaisu on kokonaisuutena toimiva. Alueen keskustaa sivuava poikkikatu Klemetinkadulta Rantamaantielle täydentää hyvin aluetta kiertävien katujen kehää. Asukaspysäköinti on kokonaisuudessaan sijoitettu korttelipihojen alle. Ratkaisu on merenpinnan läheisyyden vuoksi hyvin kallis ja näin laajasti käytettynä toteutettavuudeltaan haasteellinen.



6 “YKSRISTIKAKS”

Perusrakenne, liittyminen ympäristöön

Ehdotuksen lähtökohtina on Vaasan ruutuasemakaava sekä suunnittelualan rajapinnassa tapahtuva koordinaatiston muutos. Ansaankadun ja Skoonenkadun jatkeiden väliin muodostuu vyöhyke, joka eheyttää nykyisellään hiukan omituisesti Ravikadun mutkaan päättyvän kaupunkirakenteen. Koordinaatiston käänkö liittyy alueen luontevasti Ravikadun varteen. Alue muodostuu rakennettuja ja vapaita viherkortteleita ristikkäin vaihdellen.

Julkiset tilat ja puistot

Ehdotus on monessa suhteessa lupaava. Rakentamisen volyymi ja rytmi on alueelle sopivaa. Viherruudut osuvat luontevasti alueen keskeiseksi puistoksi sekä nurkkapaikkoihin liittyen ympäröiviin virkistysalueisiin ja merenlahteen. Länsikulman viherruutu tarjoaa sekä mahdollisuuden koulun laajennukselle että säilyttää liito-oravien asuinalueen, jonka yhteyden eteläpuolinen kortteli kuitenkin katkaisee. Rakentamisen painotus ja toimintojen sijoittuminen on oikean suuntaista. Kuitenkin kokonaisuus jää hiukan epäröiväksi ja hajanaiseksi. Klemetinkatu päättyy palvelukeskittymään, mutta kaupunkirakenteellinen kohokohta jää puuttumaan ja yhteys keskuspuistoon on hahmoton eikä esimerkiksi keskeinen toritila ei saa riittävästi painoarvoa sijaintinsa vuoksi. Vesiaihe ei tue kokonaisuutta. Muistuma raviradasta jää vaisuksi.

Korttelit ja asuminen



Korttelien muodostus on miellyttävää ja sopivan vaihtelevaa. Rantamaantien kaupunkipientalokorttelit ovat ehkä turhan pienipiirteisiä järeämmän tornirakentamisen rinnalla. Rantamaantien perustason käsittelyä vaikeuttaa pysäköinnin sijoittaminen kahteen ensimmäiseen kerrokseen.

Liikenne ja pysäköinti

Ehdotuksessa Klemetinkatua on jatkettu Ansaankadulle ja Ansaankatua Rantamaantielle asti, näin Ravikadun mutkasta on voitu luopua ja kaupunkirakenne eheytyy ja saapuminen alueelle selkeytyy. Muutoin liikenne alueella on ratkaistu ulkosyöttöisillä lenkkikaduilla.

Pysäköintiä on sekä laitoksissa että maantasossa, mutta sen sijoittelu liiketontille sekä rakennusten perustason ei toteutuksen tai kaupunkikuvan kannalta ole paras mahdollinen ratkaisu.

9 “Sykli”

Perusrakenne, liittyminen ympäristöön

Syklin kaupunkirakenne muodostuu keskeisen pyörän puiston ympärille. Keskeisaihetta täydentävät säteittäiset jalankulun ja pyöräilyn reitit. Perusratkaisu on voimakas, mutta pyöreä keskuspuisto on formalismissaan hieman jäykkä. Korttelirakenne rajaa puistoa tiiviisti hajaantuen alueen reunoille mentäessä. Esitetyssä muodossa kokonaisratkaisu jää liiaksi pyöreän keskuspuiston varaan, muilta osin suunnitelma jää ilmeeltään sattumanvaraiseksi ja korttelimittakaavassa ratkaisun kirkkaus hiipuu.



Rakennusten korkeudet nousevat kohti keskuspuiston reunaa muodostaen komean kaupunkikruunun. Tämä avaa merinäköaloja alueen keskeltä mutta jättää suurimittakaavaisen Rantamaantien varren rakentamisen mittakaavaltaan ja ilmeeltään hieman vaisuksi. Klemetinkatu jatkuu sujuvasti puistoakselina keskuspuistoon.

Korttelit ja asuminen

Korttelit ovat rakennustyypeiltään vaihtelevia ja voimakkaan perusratkaisun puitteissa sisäiseltä jäsentelyltään joustavia mutta niitä vaivaa hajanaisuus ja osittain ilmeen sattumanvaraisuus. Kirkkaiden ratkaisuiden puute vaivaa erityisesti kohdissa, joissa kaupunkirakenteen kokonaisratkaisusta ei synny selkeää perusideaa korttelille.

Julkiset tilat ja puistot

Ehdotuksessa toistuu monista muista töistä tuttu säteittäisten jalankulku- ja pyöräilyreittien verkko, joka yhdistää alueen luontevasti eri suuntiin. Erityisesti pyöräilyn laatukäytäväksi esitetty diagonaali Rantamaantieltä, keskustan suunnasta

alueen läpi on hieno ajatus. Tarjotessaan sujuvan reitin myös alueen läpi kulkevalle pyöräilylle voisi reitistä muodostua aidosti elävä kaupunkitila. Pyöreä, miellyttävän kokoinen puisto alueen keskellä on kokoava aihe, joka yhdistää reitit. Liito-oravametsikköä ei ole huomioitu suunnitelmassa.

Liikenne ja pysäköinti

Liikenneverkko on puhtaasti ulkosityöinen. Paikoin suuret korttelit synnyttävät melko pitkiä ja vaikeasti hahmotettavia korttelien sisäisiä liikennereittejä. Hieman laajempi alueen sisäinen katuverkko olisi voinut selkeyttää liikennettä ja tuoda samalla kokonaisratkaisun kaipaamaa kaupunkirakenteen jäsentymistä reuna-alueille.

Pysäköinti on sijoitettu pääosiltaan realistisen kokosiin pysäköintitaloihin korttelirakenteen sekaan. Ratkaisu on toimiva ja toteutuskelpoinen. Myös pysäköintitalojen sijoitus on ehdotuksessa järkevä ja ne sijoittuvat kohtuullisen huomaamattomasti kaupunkirakenteen sekaan mikä on ratkaisussa ensiarvoisen tärkeää.

10 “SORMUSKELLO”

Perusrakenne, liittyminen ympäristöön

Sormuskello on yksi monista ehdotuksista, joka perustuu tähtimäiseen keskuspuistoon. Ehdotuksessa on myös säilytetty vanha ravirata toiminnallisen raitin muodossa. Lajissaan ehdotus on kilpailun parhaita.



Liittyminen ympäröivään kaupunkiin on sekä yhteyksien, että rakenteen osalta onnistunutta ja toimintojen sijoittuminen pääosin luontevaa. Tähtien sakarat osuvat hyvin olemassa olevan kaupunkirakenteen keskeisiin kohtiin ja jatkavat katujen linjauksia sekä luovat viher- tai toiminnallisia yhteyksiä. Klemetinkatu yhdistyy yhteen puistosakaraan ja reitti jatkuu kohti alueen keskeistä torialuetta. Yhteys jää tosin hiukan vaatimattomaksi, kun ottaa huomioon että se on päälähestymissuunta Vaasan keskustasta. Muutoin sakaroiden muoto ja koko tukee hyvin niiden kaupunkirakenteellista asemaa, esimerkkeinä koululle johtava sakara tai läntinen urheilukentälle johtava sakara, joka samalla onnistuu säilyttämään liito-oravien asuinalueen.

Julkiset tilat ja puistot

Keskeinen puistoalue rytmittyy tilallisesti mielenkiintoisesti ja hulevesiaihe/ratkaisu on kokonaisuutena toimiva. Rakennusten ja puiston rajapintaan on esitetty yksityisten pihojen vyöhykettä, joka tekee puistosta astetta vähemmän julkisen. Tässä tapauksessa ratkaisu vaikuttaa onnistuneelta. Vanhan raviradan paikalle muodostettua viherkehää on ideoitu yksityisen pihan ja julkisen puiston rajamailla häilyväksi kevyenliikenteen väyläksi, jolla on erittäin mielenkiintoista ja lupaavaa potentiaalia toimia uudenlaisen urbaanin sosiaalisuuden näyttämönä.

Korttelit ja asuminen

Korttelien kehittelyyn on paneuduttu huolellisesti ja ne ovat mittakaavaltaan miellyttäviä ja monipuolisia. Korttelitason ratkaisut osoittavat, että ehdotus kestää monen tyyppistä rakentamista kokonaisrakenteen kärsimättä. Visualisoinnit ovat innostavia ja asettavat tulevan kaupunkiympäristön tavoitetason sopivan korkealle.

Liikenne ja pysäköinti

Ajoneuvoliikenteen osalta alue toimii ulkosityöttöisesti. Olemassa olevaan liikenneverkkoon tukeutuminen säästää kustannuksia, mutta lisää ympäröivien väylien liikennettä merkittävästi. Pysäköintiä on esitetty hyvällä tavalla vaihtelevin ratkaisuin, laitospysäköintinä alueen kulmissa, kannenalaisena keskuskorttelien osalla sekä maanpäällisenä pysäköintinä koillisreunan asuntokortteleissa. Kokonaisuutena pysäköintiratkaisu vaikuttaa hieman alimitoitetulta ja etäisyydet korttelialueilta laitoksiin ovat melko pitkät.

11 “o000o!”

Perusrakenne, liittyminen ympäristöön

Ehdotus perustuu viiteen vapaamuotoiseen suurtortteliin, joiden väliin jää alueen keskeinen eri suuntiin haarautuva puisto. Puisto muodostaa kävelylle ja pyöräilylle luontevat reitit eri suuntiin. Puistoon päin vapaamuotoiset korttelit liittyvät kuitenkin alueen reunoilla tiiviisti ympäröivän kaupunkirakenteen linjoihin. Tämä liittyy pyöreään muotokieleen perustuvan ratkaisun yllättävän onnistuneesti paikkaansa.



Korttelit ja asuminen

Vapaasti kaareutuvien muotojen sisällä korttelit ovat saaneet toisistaan poikkeavat luonteet ja mittakaavat. Jako on lähtökohtaisesti luonteva. Lännenpuoleiset korttelit ovat kerrostaloja, idänpuoleiset pientaloja. Rantamaantien ja Ruutikellarintien risteys kaipaisi voimakkaampaa ilmettä ja suurempaa mittakaavaa. Nyt eteläisin pientalokortteli tulee liian lähelle suurimittakaavaista katumaisemaa.

Korttelit ovat mitoitukseltaan luontevan kokoisia. Kerrostalokortteleiden pysäköinti on kuitenkin sijoitettu häiritsevästi pysäköintitaloihin korttelien keskelle, jossa ne hallitsevat pihanäkymiä ja vievät pohjan pois suurtorttelien piha-ajatukselta. Pientalokorttelit toimivat “kaksirivisinä” paremmin ja luovat mittakaavaltaan miellyttävää vaihtelevaa ympäristöä myös kortteliyksiköiden sisälle. Näin voimakkaaseen kokonaismuotoon perustuvat pientalokorttelit asettavat haasteita toteutukselle. Kokonaishahmon hahmotettavuutta ei ole todellisuudessa helppo saavuttaa. Keskeisen puiston rajausta on tehty voimakkaammin.

Päiväkoti ja palvelutalo on sijoitettu luontevasti Klemetinkadun päähän missä katu liittyy keskuspuistoon pienen aukion välityksellä. Klemetinkatu jatkuu sujuvasti keskuspuistoon mutta aukio voisi olla rajaukseltaan ja ilmeeltään määrätietoisempi. Toiminnallisesti aukiolle syntyy luonteva paikka alueen pienelle keskukselle, johon on hyvät yhteydet kaikkialta Raviradan alueelta.

Julkiset tilat ja puistot

Keskeinen puisto tuntuu kokonaisuutena järkevästi mitoitettulta ja se avaa selkeitä yhteyksiä alueelta eri suuntiin. Ainoastaan yhteys keskustaan, Rantamaantien suuntaan puuttuu. Hyvin ympäristön reitistöihin kytkeytyvänä puistosta voisi muodostua elävä ja viihtyisä kaupunginosan keskeinen tila. Liito-oravametsikkö on osittain huomioitu suunnitelmassa.

Liikenne ja pysäköinti

Liikenne perustuu ulkosyöttöiseen verkkoon, jota täydentää toimivasti suurtorjenteiden sisäiset pienimuotoiset katuverkot. Ratkaisu toimii esitetyn kaupunkirakenteen kanssa.

13 “Derby”

Perusrakenne, liittyminen ympäristöön

Yksi lukuisista ruutukortteliratkaisuun perustuvista ehdotuksista, jossa on lähdetty tavoittelemaan kaupunkimaisen asuinympäristön hyviä puolia. Suunnitelma jatkaa Raviradan alueelle tiivistä ruutukorttelirakennetta Vaasan keskustan koordinaatistossa.

Ehdotus on poistanut Rantamaantien Ruutikellaritien risteyksestä kaupunkiin päin ja jatkanut Raviradan alueen kaupunkirakennetta yhtenäisesti Valtatie 3:n reunaan asti. Pääkaduksi on muodostettu Ansaankadun jatke, jonka varrelle sijoittuvat luontevasti niin päiväkotit, muut julkiset palvelut kuin kivijalkaliiketilatkin. Kokonaisuus



on toimiva mutta esitetty kaupunkirakenne jää kaipaamaan myös Rantamaantien suuntaista yhteyttä. Nyt idänpuoleinen osa jää liiaksi irralleen.

Alueen laajentaminen Valtatie 3:n reunaan saakka on johtanut siihen että saman korttelirakenteen toistoa on suunnitelmassa liikaa. Kokonaisuus olisi toiminut paremmin jos työssä olisi rajauduttu Rantamaantien pohjoispuoliseen alueeseen. Ainakin tekijän olisi tullut esittää alueen rakentaminen vaiheittain niin että 1. vaiheessa olisi rajoitettu Rantamaantien pohjoispuolelle. Liittyminen ympäristöön on luontevinta alueen pohjoisreunalla vanhaa korttelirakennetta vasten. Valtatie 3:n reuna jää tarpeettoman pienimittakaavaiseksi mikä ei ole tasapainossa vilkasliikenteisen ja suurimittakaavaisen katumaiseman kanssa.

Korttelit ja asuminen

Ruutukaavakortteli tarjoaa hyvän, joustavan lähtökohdan suunnittelulle. Suunnitelmaan onkin sovitettu rakentamisen mittakaavaltaan vaihtelevia, ympäristöön sopeutuvia korttelivariaatioita. Käytännön suunnittelun kannalta korttelikoko tuntuu hieman liian pieneltä. Haastavia kulmapaikkoja tulee korttelin kokonaiskerrosalaan verrattuna suhteettoman paljon. Pieni tonttikoko myös vaikeuttaa suunnitelman sopeutumista erilaisiin toteutuksiin.

Julkiset tilat ja puistot

Ehdotus muodostaa alueelle elävän ja mittakaavaltaan miellyttävän kaupunkikudelman, jossa on onnistunutta kaupunkimaista luonnetta. Keskeinen,

merelle johtava puisto jakaa alueen kahteen osaan. Puiston muotoilu poikkeaa sopivasti suunnitelman tiukasta ruutukaavasta ja luo hyvän vastapainon tiiviisti mitoitettulle pihakatuverkostolle. Puisto muodostaa myös luontevat reitit koululta ja Klemetinkadulta merelle. Muilta osin jalankulku ja pyöräily tapahtuvat suunnitelman rikasta pihakatuverkkoa myöten. Ratkaisu on mahdollinen ja antaa lähiympäristölle selkeästi kaupunkimaisen, miellyttävän ilmeen ja oman identiteetin. Liito-oravametsikköä ei ole suunnitelmassa huomioitu.

Liikenne ja pysäköinti

Ansaankadun jatkeena oleva, alueen keskustaa sivuava poikkikatu täydentää hyvin aluetta kiertävien katujen kehää. Muuten autoliikenne tapahtuu pienipiirteisen pihakatuverkon kautta. Verkko kaipaa liikenteellistä jäsentämistä ja katualaa on rakentamiseen verrattuna tarpeettoman paljon. Rantamaantien poistaminen ilman korvaavan yhteyden luomista Raviradan alueelle lisäisi liikennettä Ravikadulla merkittävästi mikä aiheuttaisi ongelmia pienimittakaavaisessa ympäristössä.

Pysäköinti on kerrostalokortteleissa sijoitettu korttelipihojen alle ensimmäiseen kerrokseen. Ratkaisu on mahdollinen mutta ehdotuksen pienimittakaavaisessa miljöössä toteutettavuudeltaan hankala.

15 “8”

Perusrakenne, liittyminen ympäristöön

“8” on yksi lukuisista ruutukaavan variointiin perustuvista ehdotuksista. Ehdotuksessa Ansaankadun jatke muodostaa kaupunkirakenteellisen rajan, jossa kortteleiden suuntaus vaihtuu keskustan koordinaatistosta Hietalahden koordinaatistoon. Ansaankatu on linjattu suoraan Klemetinkadulle saakka mikä ryhdistää kaupunkirakennetta tärkeässä liitoskohdassa. Koordinaatistojen rajakohtaan on sijoitettu toimivaksi kokonaisuudeksi ja hyvin saavutettavaksi alueen palvelut, päiväkotia, keskusaukio ja lähelle Rantamaantietä palvelukeskus.



Skoonenkadun pohjoispuolelle jäävät korttelit täydentävät yksinkertaisen luontevasti nykyistä korttelirakennetta. Eteläpuolella kortteliyksiköt on sijoitettu vapaasti limittyen toisiinsa nähden niin että niiden väliin muodostuva tila on luonteeltaan suurelta osin puistomaista eikä perinteiselle ruutukaavakaupungille ominaisia rajattuja katutiloja synny. Keskelle aluetta kortteleiden väliin jää laajempi keskuspuisto. Lähtökohta on raikas ja siinä on mukavaa leikkisyyttä mutta kaupunkitilojen kannalta korttelirakenne tuntuu kokonaisuutena “ilmasta suunnitellulta”. Keskuspuisto on tilallisesti harkittu mutta alueen ulkoreunoille jää paikoin jäsentymättömiä viheralueita vailla omaa luonnetta.

Korttelit ja asuminen

Korttelit ovat mittakaavaltaan miellyttäviä suurkortteleita, joihin ilmettä luo rakentamisen vaihteleva kerroslukumäärä. Oman typologiansa kortteliratkaisuihin tuo pohjoisreunan tiivis pientalokortteli. Kokonaisvaikutelma on sopivan hallittu mutta suurpiirteinen, luoden reunaehdot alueen suunnittelulle mutta jättäen samalla liikkumatilaa rakennussuunnittelulle.

Julkiset tilat ja puistot

Keskuspuisto muodostuu alueen kokoavaksi ulkotilaksi, josta avautuu kortteleiden väleistä reittejä eri suuntiin. Keskuspuiston ympäristössä kävelyn- ja pyöräilyn reitistö

on runsas. Se ei kuitenkaan täysin sujuvasti liity ympäristön kulkuväyliin. Keskustan suuntaan Rantamaantielle ei suunnitelmasta löydy luontevaa yhteyttä. Puistossa hulevesiallas kasvaa tarpeettoman suureksi kanavaksi merta kohden mentäessä. Liito-oravametsikkö on säilytetty osana puistoverkkoa.

Liikenne ja pysäköinti

Ehdotuksen liikenneverkko on pääosin ulkosityöttöinen. Ansaankadulta Rantamaantielle alueen poikki kulkeva katu täydentää hyvin ehdotuksen katuverkkoa ja luo toimivan paikan alueen keskukselle. Suurkortteliratkaisun kanssa ulkosityöttöinen ratkaisu toimii luontevasti eivätkä alueen sisäisten pihakatuja pituudet muodostu kovin pitkiksi.

Urheilutapahtumien lyhytaikaiseen pysäköintiin tarkoitetut paikat on sijoitettu Rantamaantien varteen. Paikat on esitetty vuorottaiskäyttöön mikä ei urheilutapahtumien ja asumisen yhdistelmässä toimi. Laaja yhtenäinen pysäköintialue on kaupunkikuvallisesti vaikea sisääntulonäkymässä. Pysäköintiä on täydennetty muutamassa korttelissa korttelipihan alaisilla paikoituksilla mikä on toteutettavuudeltaan vaikea ratkaisu.

18 “TOTO”

Perusrakenne, liittyminen ympäristöön

Toto on yksi monista ruutukaavalla leikittelevistä ehdotuksista. Suunnitelmassa eriluonteiset ruutukorttelit valitsevat suuntansa vapaamuotoisesti alueella kohtaavia koordinaatistoja mukaillen. Korttelien väliin jää julkista kaupunkitilaa, katuja, aukioita



ja puistoja. Ehdotus on kokonaisuudessaan tasapainoinen ja miellyttävä, mutta kaupunkirakenteellista kohokohtaa jää kaipaamaan.

Julkiset tilat ja puistot

Ehdotuksessa julkiset tilat ovat pääosin puistoja. Se antaa ehdotukselle miellyttävän ja avoimen ilmeen. Toisaalta osa puistoalueesta on vaarassa jäädä epämääräiseksi ei kenenkään vyöhykkeeksi. Selkeä keskeiseen kohtaan sijoittunut aukiotila puuttuu ehdotuksesta.

Liito-orava vyöhykkeen huomioiminen edellyttää joitain muutoksia eteläpuolisten kortteleiden rajaukseen.

Korttelit ja asuminen

Suunnitelmassa on esitetty, että kortteliruutujen ratkaisut voivat muotoutua tulevaisuuden tarpeiden mukaan, mikä antaa suunnitelmalle joustoa perusratkaisun kärsimättä. Tekijä on tästä huolimatta paneutunut korttelien suunnitteluun kiitettävästi eikä ole jättänyt kaikkea tulevaisuuden varaan. Korttelit ovat miellyttäviä, kiinnostavia ja vaihtelevia sekä toteutettavuudeltaan sopivan kokoisia.

Liikenne ja pysäköinti

Liikennratkaisu perustuu olemassa olevaan liikenneverkkoon ja muutamaa alueelle tulevaan pistokatuun sekä Klemetinkadun jatkeeseen, joka kuitenkin päättyy hieman motivoimattomasti. Ravikadun mutkan linjauksen säilyttäminen ei ole korttelirakenteen

muodostumisen tai ajonopeuksien hillitsemisen kannalta perusteltua. Pysäköinti on ratkaistu korttelikohtaisesti pääosin pihakansien alle tai erillisiin laitoksiin. Kadunvarsia on hyödynnetty asiointi- ja vieraspaikoitukseen.

39 “Salainen areena ja kukkivat puutarhat”

Perusrakenne, liittyminen ympäristöön

Omaperäinen ja eläytyvällä otteella laadittu ehdotus, jossa alueen identiteetti muodostuu tunnistettavasta, voimakaspiirteisestä julkisesta ulkotilasta. Pitkänomainen tiiviisti rajattu kaupunkiaukio kurottautuu koko alueen läpi ja luo ympäristöönsä selkeän kiintopisteen. Muu osa alueesta on ratkaistu avoimen puistomaisesti. Pääpaino ympäröivällä alueella on korttelirakennetta täydentävässä viherrakentamisessa. Asuminen sijoittuu tasaisen kenttämaisesti koko alueelle. Kokonaiskonsepti on yksinkertaisuudessaan vakuuttava. Perinteisesti tämänkaltaisia aukio- tai torisommitelmia on nähty ainoastaan tiiviisti rakennetuissa keskustaympäristöissä.

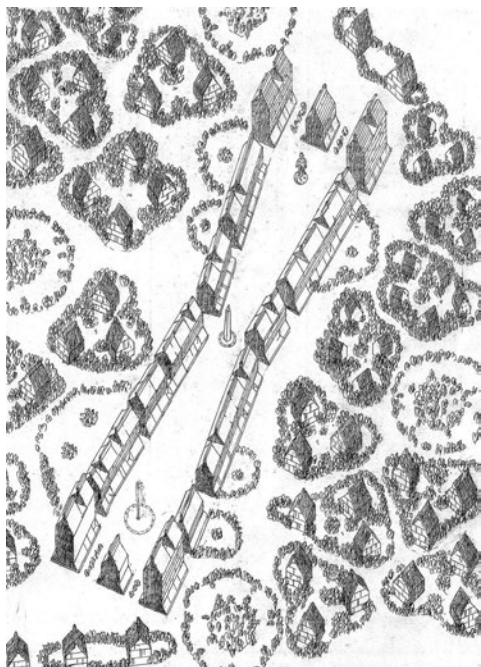
Korttelit ja asuminen

Tori muodostaa oman tiiviin kokonaisuutensa, jossa rakentamista ohjaa aukiosommitelma. Muut korttelit muodostuvat kolmen pistemäisen rakennuksen

ryhmistä, jotka on viherrakentamisen keinoin koottu ryhmiksi. Kortteleiden väleissä kulkeva vapaamuotoinen kulkureittien verkosto jää ehdotuksessa ilmeeltään kovin jäsentymättömäksi. Korttelit ovat itsessään toimivia kokonaisuuksia.

Julkiset tilat ja puistot

Toritila on iso ja vaikuttava mutta mittakaavallisesti hallittu. Se sulkeutuu ympäristöltään jättäen muun osan kilpailualueesta avoimesti rakennetuksi niin että se mittakaavallisesti toistaa kilpailualueen lähiympäristön rakeisuutta. Aukiota ympäröivä alue on luonteeltaan vihreää ja ympäristörakentaminen tuodaan voimakkaaksi osaksi kaupunkirakennetta. Tämä voisi tuottaa onnistuessaan hienon omalaatuisen



kaupunginosan mutta sisältää Suomen olosuhteissa toteutettavuuteen liittyviä riskejä. Kaupunkirakenteen kontrastinen perusidea rakennetun aukion ja vihreän ympäristön välillä toimii.

Ehdotuksen heikkous on että voimakkaasta ideastaan huolimatta tori jää irti ympäristöstään ja kaupunkirakenteellisesti perustelemattomaksi. Itsenäisenäkin vakuuttava sommitelma olisi saanut lisää voimaa jos aukiolla olisi suhde paikan historiaan tai ympäröivään kaupunkirakenteeseen. Erityisesti määrätietoisempaa otetta jää kaipaamaan aukion päihin, joiden kautta liittyminen ympäristöön tilallisesti voimakkaimmin tapahtuu.

Julkista tilaa on suunnitelmassa kaikkiaan hyvin paljon, mutta alueelle tasaisesti hajaantuneena niin että sen hyödyntäminen on vaikeaa. Yhtään suurempaa yhtenäistä viheraluetta ei suunnitelmaan ole mahtunut.

Liikenne ja pysäköinti

Liikennealue on jäsentymätön hajaantuen alueella kaikkien kortteleiden väliin laajaksi shared space-alueeksi. Pysäköintialueille ja -taloille on omat katuliittymänsä ympäröivästä katuverkosta mutta alueen sisäisen reitistön toimiminen vaatisi sen tarkempaa jäsennöintiä.

Ehdotuksen luonnosmainen ote vaikeuttaa yksityiskohtien arviointia.

45 “Kaupunkilainen”

Perusrakenne, liittyminen ympäristöön

Ammattitaitoinen ja selkeä ehdotus, jossa on keskitytty kaupunkisuunnittelun kannalta oleellisiin asioihin ja oikean mittakaavaan kysymyksiin. Ehdotus ratkaisee raviradan alueen luontevasti ja vaivattoman oloisesti.

Ehdotus perustuu muutamaan voimakkaaseen ja suurimittakaavaiseen kaupunkirakennetta jäsentävään aiheeseen, jotka saavat inspiraationsa Vaasan kaupunkisuunnittelun perinteestä.

Leveä kaupunkimainen puistokatuakseli jatkaa Klemetinkatua sujuvasti alueen poikki. Puistosta muodostuu alueen hieno kaupunkimainen keskeistila, joka rinnastuu Raviradan alueen pohjoispuolella olevaan Klemetinpuistoon. Toisen akselin muodostava kanava Emännänlahdelta on alueen vesiolosuhteiden ja maankohoamisen vuoksi toteutettavuudeltaan mahdollon. Kanava voidaan kuitenkin toteuttaa puistona heikentämättä sen kaupunkirakenteellista roolia. Palvelutalon asema kaupunkirakenteen akseleiden risteämispisteessä on voimakas. Asetelma on liiankin juhlallinen. Rantamaantien ja Valtatien väliin sijoitettu kortteli liittyy luontevasti aluetta merelle päin. Rantamaantien varsi on ratkaistu selkeän onnistuneesti mutta kadun varteen sijoitettu laaja pysäköintialue kasvattaa kadun mittakaavaa. Kaupunkirakenteen isot aiheet luovat selkeän kehyksen, jonka varaan alueen pitkän aikavälin kuluessa tapahtuva rakentaminen voi tukeutua. Samalla ne kuitenkin esitetyssä muodossa jakavat alueen liiankin voimakkaasti eriluonteisiin



osiin. Kaupunkirakenteeseen kuuluva vaihtelevuus ja rikkaus jäävät ehdotuksesta puuttumaan.

Korttelit ja asuminen

Puistoakselin eteläpuoliset korttelit sekoittavat mukavasti kerrostalo- ja kaupunkirivitalorakentamista. Korttelit ovat selkeitä ja järkevästi mitoitettuja. Toimiva mitoitus mahdollistaa korttelisuunnitelmien kehittämisen ja joustavuuden mahdollisiin muuttuviin tarpeisiin. Alueen itäkulman kerrostalokortteli jää vaatimattomaksi kokonaisuudeksi, irralleen muusta rakenteesta. Pohjoisreunan pientaloalue jatkaa saumattomasti Ravikadun ympäristön mittakaavassa.

Julkiset tilat ja puistot

Kerrostalokortteleiden välissä kulkeva taipuileva jalankulkualue muodostaa miellyttävää kävely-ympäristöä. Reitin käytettävyyttä parantaisi jos se selkeämmin liittyisi lähiympäristön reitteihin ja suuntautuisi länsipäässään kohti Rantamaantietä

ja keskustaa. Rantamaantien varrella olevat kävelyaukiot tuntuvat mittakaavaltaan liioitelluilta. Ehdotuksen luonteeseen olisi hyvin sopinut että myös ajoneuvoliikennekatuja olisi tuotu Rantamaantietä reunustavan kaupunkirakenteen sisään. Se olisi selkeyttänyt yhteyksien järjestämistä. Ehdotuksessa toriaukioita on rakentamiseen verrattuna liiankin suuri määrä. Liito-oravametsikkö on säilytetty mutta se jää irralliseksi pysäköintipaikkojen rajaamaksi metsiköksi eikä liity muuhun alueen vihververkkoon.

Liikenne ja pysäköinti

Klemetinkadun jatke muodostaa selkeän selkärangan alueelle ja täydentää hyvin aluetta kiertävien katujen kehää. Uusi katuyhteys myös rauhoittaa Ravikadun liikennettä. Rantamaantien puolella on laaja autoton alue, jonka huoltoyhteyksiä ei ole tarkemmin esitetty. Urheilutapahtumien väliaikainen pysäköinti on sijoitettu Rantamaantien varrelle omalle pysäköintikadulle. Myös asukaspysäköintiä on sijoitettu kadun varrelle mikä tekee pysäköintialueista kaupunkikuvallisesti haastavia. Suurin osa pysäköinnistä on sijoitettu maan alle, katutilojen alapuolelle, mikä on vaikea ratkaisu. Toteuttamisessa on otettava huomioon paitsi merivedenpinnan läheisyys myös kunnallistekniikan toteuttaminen.

46. "VASASTARA"

Perusrakenne, liittyminen ympäristöön

Ehdotuksen luonteenomainen piirre on voimakkaalla rakentamisella kehystetty keskuspuisto. Tekijän lähtökohtana on ollut kartta- ja kaavataloudellinen analyysi, jossa painottuvat pohjarakentamisen olosuhteet sekä yhteydet ympäröivään



kaupunkirakenteeseen. Tähtimäinen keskuspuisto jakaa alueen kahdeksaan suurkortteliin, jotka reunoiltaan pyrkivät yhdistymään ympäröivien alueiden mittakaavaan ja rakeisuuteen. Rakentamisen volyymi nousee kohti puistoa.

Julkiset tilat ja puistot

Palvelut on keskitetty Rantamaantien varteen toriaukion yhteyteen. Tori jää sivuun alueen keskeisiltä väyliltä. Päiväkotia avautuu luontevasti puistoon.

Liito-oravien biologisen akselin huomioiminen edellyttää suurehkoja muutoksia alueen eteläpuolisten kortteleiden mitoittamiseen. Vesiaihe/hulevesiratkaisu on realistinen.

Syntynyt kokonaisuus on johdonmukainen ja urbaanissa keskuspuistossa on potentiaalia nousta merkittäväksi toiminnalliseksi ja identiteettiä luovaksi alueeksi Vaasan mittakaavassa.

Korttelit ja asuminen

Pistetaloratkaisu yhdistettynä esitettyyn korttelirakenteeseen luo hieman hajanaisen vaikutelman. Syntyvän miljööseen yhtenäisyys ja miellyttävyys on paljon rakennusten tulevan arkkitehtuurin sekä puiston korkealuokkaisen toteutuksen varassa. Ehdotus on tältä osin luonnosmainen.

Liikenne ja pysäköinti

Ehdotus tukeutuu olemassa olevaan katuverkkoon, uudet rakennettavat väylät ovat kevyenliikenteen väyliä. Sinänsä taloudellinen ratkaisu kuormittaa kuitenkin Ravikatua ja voi heikentää alueen liikenneturvallisuutta. Klementinkatu johtaa puistoon jatkuu kevyenliikenteen väylänä. Kaupunkirakenteellista huippukohtaa jää kaipaamaan.

Pysäköinti on ratkaistu laitospysäköintinä korttelikohtaisesti. Rantamaantien puolella rakennusten kylkiin sijoitetut pysäköintilaitokset rajoittavat kiinteistöjen käyttöä ja varsinaiset pihatilat ovat pieniä – Keskuspuisto muodostaa alueen varsinaisen pihatilan. Urheilualueiden tilapäispaikat tulee huomioida Rantamaantien vastaisten laitosten pysäköintipaikkamitoituksessa.

52. “RAVISKKA”

Perusrakenne, liittyminen ympäristöön

Ehdotus muodostuu kolmen teeman yhdistelmästä – säteittäisestä keskuspuistosta, puiston ympärille asettuvista kortteleista sekä entisen raviradan paikalle esitetystä toiminnallisesta raitista. Ehdotuksessa vaihtelevat suuri yhtenäinen keskuspuisto,



julkiset pienet kortteliaukiot ja yksityisemmät piha-alueet. Ehdotus on tasapainoinen ja mittakaavaltaan miellyttävä.

Julkiset tilat ja puistot

Keskuspuisto on komea ja jakautuu luontevasti erikokoisiin ja luonteisiin osiin. Hulevesiaihe puistossa on toimiva. Toiminnallinen raviraitti yhdistää kortteleita, kaviouran asema puistoalueen osana tai liikenneväylänä ei kuitenkaan ole riittävän selkeä eikä reitti hahmotu korttelialueen sisällä alkuperäiseksi esikuvakseen. Etelä ja kaakkoispuolen korttelialueet eivät huomioi luontoselvitysten mukaisia liito-oravien suojavyöhykkeitä ja reittejä.

Korttelit ja asuminen

Korttelit mittakaavaltaan miellyttäviä ja keskenään vaihtelevia, mikä hyvin tukee monipuolista toteuttamista. Esitetty rakennustapa on kuitenkin jossain määrin sekavaa. Selostuksessa on esitetty uudenlaisia toteutusmuotoja sekä uusia energiaratkaisuja. Suunnitelmassa ei ole kuitenkaan osoitettu, miten ne alueella toteutuvat. Palvelut toteutettu omana korttelinaan Rantamaantien varrelle ei ole toiminnallisesti perusteltua eikä ratkaisu vahvista esitetystä muodossa Rantamaantielle tavoiteltua kaupunkimaisuutta.

Liikenne ja pysäköinti

Klementinkatu ja Ansaankatu kohtaavat toisensa suorassa kulmassa, mikä mahdollistaa vanhan korttelirakenteen täydentämisen ja hidastaa ajonopeuksia. Klementinkadun päätteenä oleva palvelutalon nurkka ei kuitenkaan toimi riittävänä kaupunkikuvallisena dominanttina visuaaliselle yhteydelle. Pysäköinti on sijoitettu alueen reunoille ja ilmeisesti osin alueen ulkopuolelle ja ratkaisut on osoitettu viitteellisesti ja määrällisesti ne vaikuttavat riittämättömiltä.

56. “FLADA”

Perusrakenne, liittyminen ympäristöön

Flada on yksi monista ruutukaavasovellutuksista. Poikkeuksellisen siitä tekee huolellisesti harkittu kaupunkidramaturgia, aukioineen, akseleineen ja näkymäpäätteineen. Ruutukaava liittyy luontevasti Vaasan keskustan kaupunkirakenteeseen, mutta suunnitelma ei kaikilta osin liity ympäristöönsä vaan tuntuu hakevan siihen etäisyyttä.

Julkiset tilat ja puistot

Ehdotuksen erityisenä ansiona on, että keskeinen lähestymissuunta Klementinkatua pitkin on huomioitu. Alueelle saavutaan Klementinkadun ja Ansaankadun kulmaan muodostuvalle kaupunkiaukiolle. Aukio yhdistyy alueen keskeiseen puistoon. Klementinkadun näkymäpäätteenä on 15 kerroksinen tornirakennus. Sinänsä hieno ja hyvin sijoittuva keskuspuisto vaikuttaa joiltain osin pihakatuihin nähden hieman



kapealta ja privatisoituneelta. Hulevesiaihe on toimiva. Suunnitelmassa on myös huomioitu luontoselvityksen suoja-alueet.

Korttelit ja asuminen

Suunnitelma on mittakaavaltaan pienipiirteinen ja miellyttävä, korttelien pihat väljiä. Ehdotettu rakenne mahdollistaa vaihtelevan toteutuksen vaikka sitä ei suunnitelmassa ole esitetty. Ilmakuva ei tee täyttä oikeutta suunnitelmalle vaan antaa ratkaisusta hiukan yksioikoisen kuvan. Näkymäkuvat lupaavat miellyttävää pienimittakaavaista kaupunkiympäristöä.

Liikenne ja pysäköinti

Ravikadun linjausta on muutettu, mikä eheyttää kaupunkirakennetta. Toiminnallisesti ratkaisu olisi kuitenkin ollut onnistuneempi, mikäli aukio olisi sijoitettu selkeästi Ansaankadun eteläpuolelle. Muutoin liikenneverkko on ulkosyöttöinen.

Pysäköinti perustuu pääosin pihakansien varaan, mikä korkeusasemista riippuen voi muodostua kalliiksi ratkaisuksi. Suunnittelualueen luoteiskulmaan sijoitettu yleinen pysäköintialue asettuu korttelialueiden väliin, mutta edellyttäisi kokonsa johdosta parempaa rajausta.

62. "RAVISAARI"

Perusrakenne, liittyminen ympäristöön

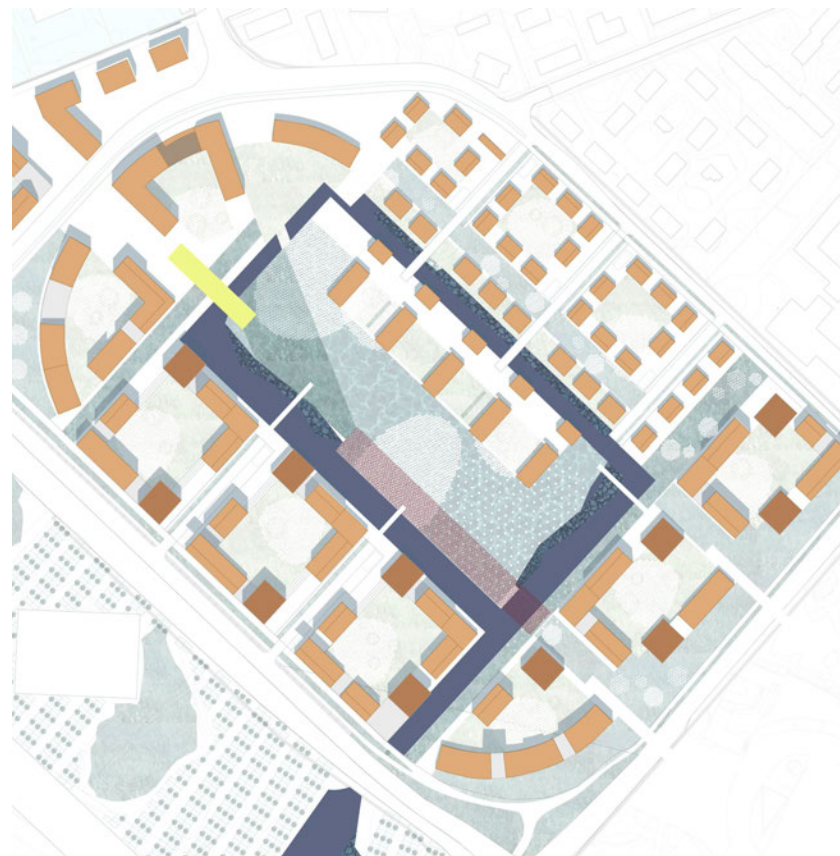
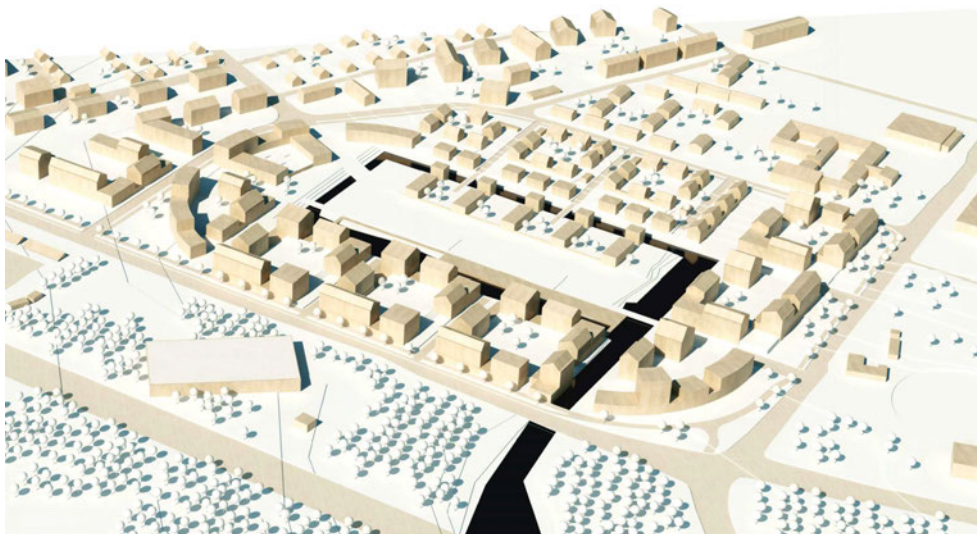
Ehdotus on kilpailun harvoja, joissa raviradan muoto näkyy kaupunkirakenteessa luontevasti. Alue muodostuu ruutukortteleista. Voimakkaampi rakentaminen sijoittuu Rantamaantien varteen. Pienimittakaavaisempi rakenne liittää alueen Ravikadun suuntaan. Keskeisen kaupunkitilan muodostaa alueen keskelle muodostuva puistoalue. Ehdotus on ilmeeltään miellyttävällä tavalla rauhallinen.

Julkiset tilat ja puistot

Keskeisen julkisen kaupunkitilan muodostaa kanavan ympäröimä keskuspuisto. Puistoaluetta ympäröivä vesiaihe on tuskin kanavana toteutuskelpoinen ja olisi ollut kiinnostavaa nähdä tekijän näkemys ehdotetusta hulevesiaiheesta. Kanavien rajoittamalle puistoalueelle sijoittuva asuinrakentaminen hämärtää osittain puiston julkista luonnetta ja korostaa turhaan suhteellisen vaatimatonta asuntorakentamista. Päiväkodin sijoitus ei ole paras mahdollinen. Liito-oravien suoja-alueen osalta suunnitelma edellyttää tarkistuksia, jotka voivat rikkoa kokonaisratkaisun muotokieltä.

Korttelit ja asuminen

Ehdotuksen korttelit ovat pääosin vaihtelevan mittakaavaisia ruutukortteleita. Variaatio syntyy enemmän korttelin sisällä kuin kortteleiden välillä. Visualisoinnit korostavat ehdotuksen levollista harmoniaa ja lupailevat korkeatasoista miljöötä.



Liikenne ja pysäköinti

Päälähestyminen Vaasan keskustasta Klementinkatua pitkin jatkuu alueen keskuspuistoon, mutta liittyminen jää turhan vaisuksi. Ajoneuvoliikenne on ratkaistu ulkosityöttöisesti pistokaduilla, mikä rauhoittaa suunnittelualueen kevyelle liikenteelle, mutta luo paineita ympäröiville kaduille. Pysäköinti on ratkaistu pihakansilla ja osittain maantasolla. Ehdotus on näiltä osin viitteellinen. Urheilualueiden tilapäispysäköinti on ratkaistu kilpailuohjelman vastaisesti alueen ulkopuolella.

4.2 YLEMPI KESKILUOKKALUOKKA

Ylempi keskiluokka:

4. "METAMORFOOSI"
8. "CHARME "
12. "KOLIBRI"
14. "ANKKURI"
20. "SALAISET KAUPUNGIT"
23. "YKSIRISTIKAKSI"
24. "HIUTALEET"
26. "MERIHEVONEN"
29. "KANNUS"
38. "SOMMARKVÄLL"
40. "NoRa"
41. "[link]"
43. TÄYTTÄ LAUKKAA "
50. FÖR MYCKET LYCKA "
51. KIEPPI"
54. TOISTA RATAA"
58. TROIKKA"
61. "@ PARK"

4. "Metamorfoosi"

Kiinnostava ehdotus, jossa keskustan ruutukaavarakenne vaihteittain muuttuu vapaamuotoisiksi suurtortteleiksi. Ansaankatua jatkamalla on eheytetty kaupunkirakennetta. Klemetinkatua myöten saavutaan keskeiselle toriaukiolle, joka myös luontevasti yhdistyy puistoon. Rantamaantie on poistettu kokonaan, mikä yhdistää Hietalahden koulun puistoalueeseen. Koordinaatistosta käännettujen sekä vapaamuotoisten kortteleiden väliin muodostuu mielenkiintoista kaupunkitilaa. Kanava uimarantoinen on kallis, mutta se ei ehdotuksen kannalta välttämätön tässä laajuudessa.

Liittyminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen on tutkittu pohjapiirroksen tasolla, mutta kolmiulotteisessa maailmassa liittyminen ei ole kovin hienovaraista. Uudet korttelit ovat järeitä suhteessa vanhaan miljööseen. Vapaamuotoisten kortteleiden hienoa mahdollisuutta luoda alueelle ulospäin tunnistettava identiteetti ei ole hyödynnetty vaan ne muodostavat Ruutikellarintien ja Rantamaantien suuntaan normaalia järeäköä julkisivurintamaa. Tilannetta on yritetty korjata kulmaan sijoitetulla korkealla merkkirakennuksella. Ruutikellarintien puoleisen suurtorttelin jakaminen kahteen parantaisi alueen yhteyksiä urheilukentän suuntaan.





8. "CHARME"

Kaupunkirakenteellisesti selkeästi jäsentynyt ehdotus, joka jakaa alueen neljään eriluonteiseen vyöhykkeeseen. Klemetinkatua on jatkettu alueen halki. Ravikadun linjausta on muutettu jatkamalla Ansaankatua Klemetinkadulle asti. Risteykseen on muodostettu pieni kaupunkiaukio palvelurakennuksineen. Klemetinkadun koillispuolelle on muodostettu ruutukaavaan perustuva pientalojen alue ja sen toiselle puolelle on sijoitettu julkista rakentamista, jonka jatkeena on pistetalojen nauha. Rantamaantien varteen on muodostettu meanderoiva kerrostalonauha. Väliin jää laaja keskuspuistovyöhyke. Ehdotuksessa on paljon hyviä ominaisuuksia. Avaukset Rantaamaantielle rytmittävät muutoin pitkäksi muodostuvaa julkisivua. Katulinjaukset ovat hyvin jäsentyneitä ja Vaasan keskustasta päin Klemetinkatua pitkin saavutaan alueen solmukohtaan. Rakennustyypeissä on variaatiota. Erityisen onnistunut on sympaattinen pientalojen vyöhyke pikku aukioineen ja pihoineen. Ongelmana on tietty vaatimattomuus. Klemetinkatu voisi olla kaupunkimaisempi, tällaisenaan sitä leimaa pistetalojen autopaikat. Klemetinkadun ja Ansaankadun risteyksen aukio voisi olla tilallisesti merkityksellisempi. Puistoalue jää pistetalojen taakse, sen soisi yhdistyvän paremmin keskeisiin väyliin ja liittyvän myös solmukohdan aukioon.

12. "KOLIBRI"

Ehdotuksessa on yhdistetty keskuspuisto ja ruutukaavavariaatio. Keskuspuisto on hulpea ja jämäkät ruutukorttelit luonteva valinta Vaasan keskusta-alueen jatkoksi. Ehdotuksen ansiot välittyvät hyvin ilmakuvasovituksessa. Rakentamisen volyymit asettuvat oikeisiin paikkoihin suhteessa ympäristöön. Yleissuunnitelmatasolla ehdotuksen ongelmat tulevat näkyviin. Selkeästä perusratkaisusta huolimatta ehdotus jää kaupunkirakenteellisesti irralliseksi. Yhteydet päälähestymissuuntaan Klemetin kadulle ja ympäröivään rakenteeseen ovat epämääräisiä. Myös alueen sisäinen jäsenitys kärsii määrätietoisuuden puutteesta. Luontevat reitit, kaupunkitilat ja yhteydet puistoon puuttuvat lähes täysin.





14. "ANKKURI"

Puistomainen ehdotus, jossa on kolme eriluonteista keskeistä kaupunkipuistoa. Ehdotuksessa jatketusta Klemetinkadusta muodostuu alueen keskeinen yhteys, katualue laajentuu puistoaukioksi alueen keskiosassa. Puistoaukio voisi muodostaa alueen keskeisen merkittävän kaupunkitilan, mutta se jää hiukan vaisuksi ja suhde kahteen muuhun puistoon on epävarma. Ravikadun linjauksen muutoksella ja Ansaankadun jatkamisella on mahdollista liittää alue luontevammin olemassa olevaan ympäristöön.

Ulospäin jämäkkä ja sisäänpäin rakeistuva korttelirakenne on kiinnostava ja toimii suurtorttelissa hyvin. Keskuspuiston reunassa pienirakeisuus hämärtää puiston rajautumista. Hyviä aineksia sisältävä ehdotus, joka ei kuitenkaan aivan luontevasti jatka Vaasan kaupunkirakennetta.

20. "SALAISET KAUPUNGIT"

Ehdotus on kaupunkirakenteellisesti hyvin määrätietoinen ja jäsentynyt. Alue jakautuu selkeästi kolmeen osaan, joiden väliin muodostuu keskeinen kolmisakarainen julkinen kaupunkitila. Alueelle päälähestymissuunnasta Vaasan keskustasta saavutaan Klemetinkatua myöten, joka jatkuu kanavanvarsibulevardina.

Bulevardi johtaa toriaukiolle, josta tila avautuu kanavana merenlahteen sekä puistona kohti Hietalahden koulua. Suurtorttelit asettuvat pakottomasti ympäröivien katujen koordinaatistoihin. Voimakkaasti rajautuvat umpikorttelit muodostavat ulospäin selkeää kaupunkimaista ympäristöä rajaten sisäänsä väljät yksityiset piha-alueet.

Toiminnallisesti ehdotus on hyvin jäsentynyt. Rantamaantien varteen on osoitettu toimitilarakentamista ja kanavanrantaan liiketiloja pohjakerrokseen sekä bulevardin ja puiston varteen palveluasumista. Asumista on osoitettu kaikkiin kortteleihin. Päiväkoti sijaitsee keskeisesti, mutta paikka ei ole paras mahdollinen, piha jää pieneksi eikä yhteyttä viheralueille ole. Ajoneuvoliikenne on ulkosyöttöinen, pistokatuihin perustuva. Bulevardi on hidaskatu, jolla on saattoliikenne sallittu. Hidaskadun linjaus ja risteysjärjestelyt Ravikadun kohdalla ohjaavat liikenteen kuitenkin liian jouhevasti Klemetinkadun jatkeelle. Pysäköinti on ratkaistu pääosin pihakansien alle, osin laitoksina, kellari- ja maantasoon.

Ehdotus on määrätietoisuudessaan yksioikoinen ja mittakaavaltaan ylittävän. Toisaalta ehdotus kestäisi kehittämistä ja sietäisi tiivistämistä ja herkistelyä perusajatuksen kärsimättä. Kanavan toteuttaminen näin laajana ja rakennettuna on kysymys, jota tämän ehdotuksen kohdalla kannattaisi vakavasti tarkastella, pelkkänä hulevesiaiheena sen luonne muuttuisi olennaisesti. Liito-oravien huomioiminen edellyttäisi eteläisen korttelivöhykkeen keventämistä.



23. "Yksiristikaksi"

Ammattitaitoinen ehdotus, joka lähtee liikkeelle kahden koordinaatiston kohtaamisesta Raviradan alueella. Perusratkaisu jakaa alueen kahteen osa-alueeseen, jotka jatkavat ympäristön koordinaatioissa. Osa-alueiden väliin jää näyttävä Klemetinkadulta merelle johtava keskuspuisto. Perusajatus on looginen ja luo vahvan lähtökohdan alueen kaupunkirakenteelle. Keskuspuisto voisi hyvin muodostua houkuttelevaksi alueen sydämeksi ja jalankulun sekä pyöräilyn reitiksi. Keskeisen puiston rinnalla yhteydet muihin suuntiin alueen katuverkon kautta ovat jääneet vaatimattomampaan rooliin.

Suunnittelu on eläytyvää ja kortteleiden mittakaavan vaihtelu alueen eri osissa on onnistunutta. Alueelle syntyy erityyppisiä korttelialueita, jotka soveltuvat ympäristön mittakaavaan. Mitoitus on hallittua myös julkisissa tiloissa. Alueelle syntyy useita mittakaavaltaan ja luonteeltaan miellyttäviä katu- ja aukiotiloja, joiden pienipiirteinen tilakudelman luo toimivan vastaparin keskuspuistolle. Alueen länsireunalle syntyy luontevan oloinen palveluiden keskittymä, joka on alueen ja ympäristön asukkaiden hyvin saavutettavissa. Rantamaantien varsi jää ilmeeltään epävarmemmaksi. Rakentamisen mittakaava on onnistunut mutta laaja katumaisema kaipaisi vahvempaa otetta, joka tukisi paremmin kadun potentiaalia muodostua urbaaniksi kaupunkikaduksi. Rantamaantie jää ikään kuin ehdotuksen huolella suunniteltujen katutilojen ulkopuolelle. Alueen sisäinen pienempimittakaavainen katuverkko tukee hyvin suunnitelman tavoiteltua kaupunkirakennetta ja elävää urbaania tunnelmaa. Katuverkko toimisi myös kahtena erillisenä osana ilman keskuspuistoa katkaisevaa osuutta. Hajautettu



pysäköintiratkaisu on pääosin realistinen ja ehdotetut pysäköintitalot soveltuvat kiittävästi kaupunkirakenteeseen. Puistokannen alle sijoitettu iso yhtenäinen pysäköintilaitos on toteutettavuudeltaan ongelmallisempi.

Kokonaisuutena korkeatasoisen ehdotuksen perusratkaisun kirkkaus hieman hämärtyy ja vaihtelevat yksityiskohdat syövät tehoa kokonaisuudelta. Monista hyvistä ominaisuuksista ja taitavasta otteesta huolimatta ehdotuksesta jää puuttumaan selkeä identiteetti ja joustavuus, yleispätevyys, jonka perustalle uusi kaupunginosa voisi pitkän ajan kuluessa rakentua.

24. "HIUTALEET"

Ehdotus perustuu pitkittäiseen kaupunkipuistoon ja eri kokoihin ja -luonteisiin ruutukortteleihin, jotka sijoittuvat "hiutalemaisesti" alueelle. Klemetinkadun jatkeena on tilallisesti miellyttävästi vaihteleva keskeinen puisto akseli. Päiväkoti ja palvelurakentaminen sijoitettu hajotetusti, mikä vähentää niiden kaupunkikuvallista ja toiminnallista potentiaalia. Liito-oravien huomioiminen vaatisi ehdotuksen kehittämistä.

Katuverkko on pistokaduilla täydennettynä ulkosityötyinen, joka rauhoittaa keskeisen puistoalueen kevyelle liikenteelle. Pysäköinti on pihakansien alla ja laitoksissa. Esitetty laitospysäköintiratkaisu on mielenkiintoinen, mutta arveluttava.

Ehdotus varioi kiinnostavasti Vaasan ruutukaavaa ja sisältää innovointia korttelitasolla. Kokonaisuus jää kuitenkin "hiutalemaiseksi" eikä oikein löydä paikkaansa.





26. "MERIHEVONEN"

Ehdotuksessa alue jakautuu kahteen eriluonteiseen osaan, joita erottaa kanava-aihe. Alueen urbaanimpi puoli koostuu vinosuunnikkaan muotoisista kortteleista. Ravikadun puolella on vapaamuotoisempi pientalojen suurkortteli. Vinosuunnikkaisiin perustuva korttelimalli antaa mahdollisuuden mielenkiintoisesti vaihteleviin katunäkymiin ja miellyttävän oloisiin pieniin kaupunkiaukioihin. Kortteleiden vaihteleva korkeus tuo ilmettä ja valoa korttelipihoille. Tosin monessa kohtaa matalampi osa korttelia on nurinkurisesti ja tarpeettomasti suunnattu pohjoiseen. Mielenkiintoista ehdotusta vaivaa kuitenkin kokonaisuuden jäsentymättömyys. Keskeinen (ja kallis) kanava jää suurelta osin pientalojen nautinta-alueeksi. Klemetinkatu tömähtää herkullisesti kanavan ja puistoakselin kohtauspisteeseen, mutta urbaani potentiaali jää toteutumatta.

29. "Kannus"

Ehdotus jakaa rakentamisen kolmeen vapaasti sijoittuvaan ruutukortteliin ja Rantamaantien varteen sijoittuviin kolmiomaisiin terassitalokortteleihin. Kortteleiden vaihtelevat koordinaatistot luovat niiden väliin jäävästä puistosta jännitteisen, mittakaavaltaan vaihtelevan tilan.

Suunnitelma liittyy varsin luontevasti ympäristön linjoihin ja reitteihin. Klemetinkadun ja Ansaankadun kulmaukseen jäävä kolmiomainen alue pysäköintikenttineen ei

kuitenkaan muodosta edustavaa sisään tuloa alueelle keskustan suunnasta. Suorakulmaiset suurkorttelit ovat toimivia ja luontevasti mitoitettuja. Ne muodostavat kiinnostavasti omat pienimittakaavaisemmat sisäiset maailmansa. Kortteleissa on onnistuneella tavalla mittakaavallista variaatiota ja ne mahdollistavat alueen joustavan toteutuksen. Pysäköintitalojen sijoitus esitetyllä tavalla osaksi suurkortteleita tuntuu mahdolliselta ratkaisulta.

Rantamaantien varren terassoituvat talot toimivat mittakaavallisesti hyvin kadun isommassa mittakaavassa ja avaavat asunnoista näkymiä merelle. Samalla ne kuitenkin varjostavat taaksensa jäävää puistoa ja kääntävät selkensä tälle koko alueen keskeiselle tilalle. Kortteleiden Rantamaantielle avautuvat etupihat pysäköintitaloineen muodostavat ankeaa katumiljöötä.

Kortteleiden väleihin ja reunoille jäävä puisto jää suunnitelmassa kortteleiden muotoilusta johtuen paikoin sattumanvaraiseksi vaikka sillä on kokonaisuudessa oleellinen rooli alueen keskeisenä tilana. Puiston, jonka tulisi toimia kaupunkirakenteen kohokohtana ja sytyttää suunnitelma eloon, jää nyt vaisuimmaksi osaksi koko suunnitelmassa.





38. "SOMMARKVÄLL"

Omaperäinen ehdotus, joka perustuu viuhkamaiseen rakenteeseen. Keskeisen kaupunkitilan muodostaa säteittäinen eriluonteisten kortteleiden väliin jäävä puistoalue, joka yhdistyy ympäröiviin väyliin. Kaareva muotokieli tarjoaa mahdollisuuden mielenkiintoisten kaupunkitilojen luomiseen. Rakennustyyppien vaihtelua on kerrostaloista erillispientaloihin. Rakenteellisesti jämerämmät korttelit sijoittuvat perustellusti Rantamaantien varteen. Veikeän puutarhakaupunkimainen ehdotus ei aivan luontevasti istu ympäristöönsä. Keskeinen puistoalue on laaja ja hajaantuu kapeiksi väyliksi, joiden luonne voi jäädä epämääräiseksi. Puiston, pääväylien ja torialueiden yhteys olisi toivottavaa.

40. "NoRa"

Tekijä on lähestynyt tehtävää teoreettisesti, lähtökohtanaan Vaasan ruutukaavakeskusta. Kaupunkirakenne muodostuu ruuduista, joihin pysäköinti, julkinen kaupunkitila, korttelit, tontit ja rakennukset sijoittuvat annettujen sääntöjen mukaan pelimäisesti. Kaupunkirakennepeli on kytketty olemassa olevaan ympäristöön poikkeuttamalla teoreettista ruutuverkkoa.

Ehdotuksessa on paljon kiinnostavia ajatuksia, kuten se, että osa piha-alueesta osoitetaan korttelin ulkoreunalle katutilaan, rakennuskorkeutta ei ole säännelty sekä rakennusoikeuden siirtomahdollisuus. Viistoilmakuva antaa lupaavan kuvan syntyvän kaupunginosan sympaattisen vaihtelevasta ilmeestä. Tasopiirustuksissa suunnitelma on yksioikoisempi eikä liittyminen ympäristöön ole kaikilta osin luontevaa.

Klemetinkatu jatkuu alueen läpi kulkevana kokoojakatuna. Esitetty linjaus on varsinkin korttelirakenteeseen nähden maantiemäinen ja rikkoo alueen keskeistä toriaihetta.

Katujen varsiin jäävät puistokaistaleet jäävät luonteeltaan epämääräisiksi. Liito-oravia ei ole huomioitu.

Pysäköinti maantasoisena korttelien keskellä rajoittaa selvästi sekä asumisviihtyisyyttä että korttelien rakentamismahdollisuuksia (tehokkuutta). Raviradan pysäköinti Rantamaantien varressa vastaa määrällisesti urheilualueiden tilapäispysäköinnin tarpeita, mutta on kaupunkikuvallisesti ongelmallinen.





41. “[link]”

Näyttävä ehdotus, joka perustuu voimakkaaseen kokonaisideaan. Alueen keskelle sijoittuu raviradan muotoinen pientaloalue ja reunoja kiertää mittakaavaltaan vaihteleva kerros- ja rivitalokortteleiden vyöhyke. Puistokehä, joka välillä kiertää raviradan rataa toistava puistokehä.

Kokonaisuus muodostaa alueelle oman voimakkaan identiteetin. Alueen ilme on muurimainen ulospäin kortteleiden avautuessa alueen sisäiseen puistoon. Kerrostalokorttelit ovat mittakaavaltaan miellyttäviä ja liittävät alueen luontevasti ympäristön mittakaavaan. Yksinkertaisuudessaan kortteliratkaisut ovat huolellisesti mitoitettuja ja mietittyjä. Pientaloalue on ilmeeltään varsin perinteinen erillistalojen alue. Pientalorakentamista ei ehdotuksessa ole suhteellisesti monia muita enempää muodostaa se alueen ilmettä liaksi hallitsevan piirteen.

Vaikka puisto on muodostaa alueen keskeisen ja kokoavan julkisen ulkotilan luo se hulevesiaiheineen häiritsevän vaikutelman alueen kahtia jakavasta vallihaudasta. Alueen kahtiajakaisuutta korostavat vielä alueen liikennejärjestelyt. Klemetinkadun jatke, joka on linjattu alueen, läpi palvelee päiväkotia ja pientaloaluetta. Kerrostalokortteleiden liikenne taas syötetään puhtaasti ulkosityöttöisesti ympäröivästä katuverkosta. Klemetinkadun jatkeen varteen olisi voinut hyvin muodostua aluetta rikastuttava keskus.

Hyvistä ominaisuuksistaan ja huolellisesta toteutuksesta huolimatta ehdotuksen ei nähty tarjoavan oikeaa ratkaisua raviradan alueen kaavoituksen pohjaksi.



43. “TÄYTTÄ LAUKKAA”

Tasapainoinen ehdotus, joka muodostaa varsin luontevalla tavalla kaupunkimaista ympäristöä. Suunnitelman korttelirakenne noudattaa ympäristön kahta koordinaatistoa. Kokonaisuutta on rikastettu Ansaankadulta alueen keskelle diagonaalisesti kulkevalla kadulla. Korttelirakennetta on pienipiirteisesti taiteltu mikä tehokkaasti pehmentää alueen yleisilmettä.

Alueen keskelle muodostuu kaupunkiaukio, jossa eri suunnista tulevat reitit luontevasti kohtaavat. Julkiset palvelut sijoittuvat keskitetysti aukion laidalle. Sitä ympäröivät vaihtelevat jalankulkuympäristöt luovat miellyttävää kaupunkitilaa. Kaupalliset tilat on sijoitettu lähemmän Rantamaantietä missä ne ovat hyvin ohikulkevankin liikenteen saavutettavissa. Palvelut jäävät kuitenkin näin ratkaistuna erilleen eikä alueelle synny selkeää keskusta, jossa tavoitteena on ollut tiivis ja elävä kantakaupunkimainen ympäristö toteutuisi luontevimmin.

Ehdotuksen visuaalisessa ilmeessä on onnistunutta kaupunkimaisuutta. Selkeät korttelireunat Rantamaantien ja Ruutikellarintien suuntiin toimivat mutta aluekokonaisuus jää aavistuksen hajanaiseksi. Kaupunkirakenteellinen hierarkia puuttuu kun katutilat jäävät paikoin liian väljiksi ja kaupunkitilallisia huippukohtia jää kaipaamaan. Kaikki kävelyreitit ovat hieman samanarvoisia. Ei löydy pääreittejä.

Rantamaantielle alueen ilmettä heikentävät laajat parkkikentät ja kilpailualueen läntisin osa, joka irrottaa tarpeettomasti aluetta (alueen kulmissa hieman

ongelmalliset). Kerrostalokorttelit ovat onnistuneita ja muodostavat mittakaavaltaan miellyttävää ympäristöä. Rivitalokorttelit alueen reunalla jäävät irrallisiksi. Kokonaisuus toimisi paremmin kerrostalokortteleihin integroituina. Pysäköintiratkaisu, jossa on yhdistetty kannenalaista pysäköintiä kortteleissa ja pieniä pysäköintitaskuja katujen varsilla on lähtökohtana realistinen ja toimiva. Esitetyssä muodossa pysäköintitaskut hajaannuttavat kaupunkitilaa.

Suunnitelma on selkeä ja ehyt, ammattitaitoinen kokonaisuus mutta jää hieman varovaiseksi ja monotoniseksi. Perusajatusten terävöittäminen tai idean voimistaminen olisi tuonut ehdotukseen sen kaipaamaa voimaa kaupunkirakenteeseen.

50. “FÖR MYCKET LYCKA”

Moni ilmeinen ja vaihteleva ehdotus, joka rakentuu keskuspuiston ympärille. Ympäröivään kaupunkirakenteeseen yhdistymistä on selvästi harkittu. Keskustan suuntaan rakennetta on eheytetty Ansaankatua ja Klemetinkatua jatkamalla ja niiden risteykseen on muodostettu pieni kaupunkiaukio. Skoonenkadun ja Ansaankadun välissä on luontevaa asuinkorttelirakennetta. Ravikadun suuntaan rakenne on pienimuotoisempaa ja Rantakadun suuntaan pitkää julkisivunauhaa on rytmitetty pienillä aukioilla. Valittu mittakaava on hyvä - Vaasaan sopiva. Kokonaisuutta vaivaa kuitenkin sirpaleisuus, varovaisuus ja tilahierarkian puute.



51 “Kieppi”

Kaupunkirakenteellinen ratkaisu perustuu vapaamuotoiseen keskuspuistoon, jota rajaavat puiston suuntaan avautuvat korttelit. Kilpailualueen ulkoreunoille päin korttelien luonne on hieman suljetumpi. Puoliavoimet kortteliratkaisut ovat luontevia, vaihtelevia ja mittakaavaltaan hallittuja. Kokonaisuus jää kuitenkin kokonaisilmeeltään hieman sirpaleiseksi. Vaikka alueen osat on ratkaistu hyvin ehdotuksesta ei nouse esiin tarpeeksi voimakkaita kaupunkirakenteellisia ajatuksia, joihin pitkän ajan kuluessa tapahtuva kaavoitus ja rakentaminen voisivat tukeutua.

Liittyminen ympäristöön on pääosin luontevaa. Laaja ja muuhun kaupunkirakenteeseen verrattuna hieman kömpelö seniorikeskus sijoittuu kokonaisuuden kannalta epäloogisesti sivuun ja vanhan pientaloasutuksen naapuriin. Myös kaupalliset toiminnot alueen eteläkulmassa ovat sivussa alueen sisäistä liikennettä ajatellen ja saattavat ruuhkauttaa Ruutikellarintien liittymää.

Päiväkoti/koulu sijoittuu alueen itäkulmaan ja täydentää koulun ulkoilualueetta. Liito-oravien suojelumetsikön liittyminen Emännänlahden suuntaan edellyttää tarkistuksia liikekorttelin rajaukseen.

Keskuspuisto voisi hyvin suunniteltuna muodostaa hienon oman maailmansa. Puisto on kooltaan melko laaja mutta vapaa rajausta tukee puiston identiteettiä ja tekee siitä

vaihtelevan / miellyttävän. Puiston keskelle, luontevaan paikkaan muodostuvat hulevesialtaat. Puisto johdattaa sujuvasti merelle ja toisessa päässä kohti keskustaa. Jalankulkuyhteydet alueen läpi ovat runsaat ja luontevat. Jalankululle on muodostettu keskuspuiston lisäksi myös kehämäinen lenkki, joka täydentää alueen reitistöä hyvin. Liikennejärjestelmä on ulkosityöttöisenä alueelle luonteva mutta kuormittaa Ravikadun ympäristöä. Sitä on täydennetty alueen sisäisillä shared space-alueilla.

Pysäköinti on sijoitettu katujen varsille ja korttelipihojen alle, osittain tai kokonaan ympäröivän maanpinnan alle. Korkeusasemia ei ole esitetty. Ratkaisu aiheuttaa ongelmia joko kustannusten tai maantasokerrosten käytettävyyden suhteen.

54. "TOISTA RATAA"

Sympaattisen pienimittakaavainen keskeiseen puistoon perustuva ehdotus, jossa on lupaavaa kaupunkitilallista kehittelyä. Keskeisen aukioakselin ja puiston risteys on toteutettu onnistuneesti. Saapuminen Klemetinkadun suunnasta ei kuitenkaan kerro akselin kaupunkitilallisesta merkityksestä. Ehdotusta eteenpäin kehittämällä, voisi muodostua enemmänkin mielenkiintoisia aukiosarjoja ja miellyttävästi polveilevia katutiloja. Tällaisenaan yhteydet kuitenkin katkeilevat eikä tilallista jatkumoa synny. Myöskin yhdistyminen ympäristöön jää sattuman varaiseksi.



58. "TROIKKA"

Ehdotukselle tunnusomaista on kolmen vapaamuotoisen suurkorttelin kokonaisuus. Kortteleiden väliin muodostuu vaihtelevaa ja mielenkiintoista kaupunkitilaa. Risteyskohtaan ja päälähestymissuuntaan Klemetinkadun päätteeseen on sijoitettu palvelurakennus. Suunnitelmaa on täydennetty pistetaloilla ja parilla ruutukorttelilla. Väliin jää Emäntälahteen yhdistyvä puistoalue. Syntyvä kokonaisuus on omaleimainen ja sekä alueen ulkopuolelta että sisältä käsin tunnistettava. Toiminnan painopisteet sijoittuvat hyvin ja esitetty arkkitehtuuri on sympaattista. Heikkoutena on suurista yksiköistä johtuva yksioikoisuus.

61. “@PARK”

Kokonaisotteeltaan tasapainoinen ja ammattitaitoisesti laadittu ehdotus, joka muodostaa luontevan kaupunkirakenteen jatkeen Raviradan alueelle. Keskeinen puisto jakaa alueen kahtia haarautuen itäpäässä kahteen suuntaan. Puisto luo hyvän perustan kaupunkirakenteelle. Kulkuyhteyksiä ajatellen länsipäässään puisto suuntautuu hieman oudosti keskelle Malmönkadun korttelia eikä Rantamaantielle kaupungin suuntaan. Myös selkeämpi kulkureitti Klemetinkadun päästä puistoon olisi parantanut puiston toimivuutta alueen keskeisenä jalankulun ja pyöräilyn reittinä. Puisto on hyvin mitoitettu. Se luo sopivan kontrastin kortteleiden väliin jääville pienempimuotoisille kaupunkitiloille. Liito-oravametsikkö on onnistuneesti säilytetty osana viherverkostoa.



Kortteleiden mittakaava on onnistunut ja ne liittyvät luontevasti ympäröivään kaupunkirakenteeseen. Ravikadun kaarteeseen suoristus tuo kaivattua ryhtiä tärkeään liitoskohtaan. Mittakaavallinen variaatio kortteleissa toimii varsin hyvin. Kokonaisuus ei liiaksi hajaannu erillisiksi kerros- ja rivitaloalueiksi.

Rantamaantien ja Ruutikellarintien kulmaus kaipaisi voimakkaampaa aloitusta sinänsä yksinkertaisuudessaan onnistuneelle Rantamaantien varren käsittelylle. Nyt rivitalokortteli tulee hieman tarpeettoman lähelle. Keskeiset palvelut on kuitenkin onnistuneesti sijoitettu Klemetinkadun päähän. Palvelukesittymän yhteydessä oleva aukio olisi voinut olla se elementti, joka liittää yhteen Klemetinkadun, puiston ja Rantamaantielle vievän kävelykadun. Näin siitä olisi kehkeytynyt alueelle todella elävä, kokoava kaupunkitila. Liikenneverkko on pääosin ulkosityöttöinen. Sitä täydentää Klemetinkadun jatke alueen läpi, joka toimii kaupunkirakenteellisesti hyvin ja rauhoittaa Ravikadun pientalojen kohdalta Raviradan alueen rakentumisen myötä lisääntyvältä liikenteeltä.

4.3 ALEMPI KESKILUOKKALUOKKA

Alempi keskiluokka:

1. "KOKONKI"
2. "OBERSEKKI"
7. "YMPÄRI MENNÄÄN JA YHTEEN TULLAAN"
22. "MERIVAASA"
25. "NELJÄN TUULEN TUPA"
27. "ELÄMÄNKAARI"
31. "PUU PENKKI JA PUISTOTIE"
32. "C HORSE"
33. "HAKA"
35. "IDEARIKAS"
36. "V6"
37. "KOHOAA SITTEENKIN"
42. "LUOMA"
47. "TIIVIS TUNNELMA"
53. "VERKOSTOT"
57. "MERESTÄ HAPPEA"
60. "TROIKKA"
63. "MUUMILAAKSON TARINOITA"

1. "Kokonki"

Perusrakenteeltaan tasapainoinen ehdotus joka muodostuu kehämäisest keskustuiston ympärille kiertyvistä kortteleista. Alueen sisäiset kadut seuraavat suunnitelman kaarevaa kokonaishahmoa. Keskeinen puisto on luonteva ja oikein sijoitettu mutta se jää turhankin voimakkaasti alueen keskelle ja kortteleiden eristämäksi ilman luontevia yhteyksiä kilpailualueen ympäristöön. Liittyminen ympäristön kaupunkirakenteeseen voisi olla muutenkin määrätietoisempaa. Erityisesti Klemetinkadun pääte, joka on tärkeä lähestymissuunta alueelle jää suunnitelmassa ilmeeltään sattumanvaraiseksi. Parhaiten liittyminen toimii alueen länsireunassa onnistuneen oloisen kaupunkiaukion kautta. Aukiolla kohtaavat luontevasti jalankulun ja autoliikenteen reitit mikä luo mahdollisuudet toiminnallisesti elävän kaupunkitilan syntymiselle. Aukion kulmaan sijoitettu 12-kerroksinen torni jää kokonaisuudessa irralliseksi.

Korttelityypeissä on hyvää variaatiota ja ne ovat mitoitukseltaan realistisia mutta jäävät ilmeeltään tavanomaisiksi, eivätkä ne muodosta Raviradan alueelle riittävän voimakasta omaa identiteettiä. Korttelit jakaantuvat tarpeettoman voimakkaasti kerros- ja rivitalokortteleihin. Ruutikellarintien ja Rantamaantien kulmassa rivitalokortteli jää kaupunkikuvallisesti turhan heikoksi. Pysäköinnin järjestely, joka sekoittaa erilaisia ratkaisuja, on lähtökohtana toimiva ja antaa joustavuutta alueen toteutukselle. Alueen pohjoisreunaan sijoitettu pysäköintitalo on kaupunkikuvallisesti tärkeässä paikassa ja muodostaa helposti alueelle ikävää ympäristöä.





hyvin puiston reunalle. Taitavasti toteutettuna puisto loisi alueelle hienon keskeisen kaupunkitilan. Liito-oravien metsikkö on hyvin sovitettu osaksi puistokokonaisuutta.

Korttelit ovat toimivia ja mitoitukseltaan realistisia mutta sinänsä varmaotteiset kortteliratkaisut jäävät ratkaisuiltaan tavanomaisiksi. Kaupunkirakenteeltaan ehdotus on hieman hajanainen ja kaupunkikuvalliset kohokohdat jäävät puuttumaan. Raviradan alue kaipaisi voimakkaammin omaa ilmettä ja identiteettiä. Ehdotuksen kaupunkirakenne voisi voimakkaammin tukea ajatusta osa-alueita yhdistävästä keskuspuistosta. Rakentamisen mittakaava pienenee laaksomaisesti reunoilta kohti keskuspuistoa. Teema on mahdollinen mutta esitetyssä muodossa keskuspuiston rajausta jää epämääräiseksi. Yksityisen ja julkisen tilan raja ei hahmotu ja tämä vie tehoa keskuspuistolta. Rantamaantien varsi voisi liiketiloineen olla ilmeeltään voimakkaampikin. Esitetty ratkaisu ei tue ajatusta ja kadun potentiaalia muodostua urbaaniksi kaupunkikaduksi.

2. "OBERSEKKI"

Keskuspuiston ympärille rakentava ehdotus. Kokonaishahmossa on muistumaa raviradan muodosta. Pistokatuna jatkuva Klemetinkatu muodostaa alueen keskeisen väylän. Rakenteessa on runsaasti variaatiota ja tarjoaa mahdollisuuden erilaisiin toteutuksiin. Ehdotuksessa on hyviä teemoja, mutta kokonaisuus on hahmoton. Kaupunkitilallisista kohokohtaa ei ole eikä rakenteen logiikka jäseny. Komea keskuspuisto jää piiloon pientalonauhojen taakse. Ehdotetussa arkkitehtuurissa on raikas ilme ja mittakaava on miellyttävän oloista.

7. "Ympäri mennään, yhteen tullaan"

Ehdotuksen keskeisenä elementtinä on monen muun työn tapaan eri suuntiin haarautuva keskuspuisto, joka jakaa alueen kolmeen kortteliryhmään. Kortteliryhmien sisällä sisäinen katuverkko seuraa raviradan muotoa. Perusratkaisu on luonteva ja antaa toimivan lähtökohdan alueen kaupunkirakenteelle. Puiston haarautuminen esitettyä useampaan suuntaan liittäisi alueen vielä paremmin ympäristön reitteihin. Erityisesti yhteydet Rantamaantielle keskustan suuntaan ja etelään voisivat olla houkuttelevampia. Julkiset palvelut on sijoitettu toiminnallisesti





22. "MERI-VAASA"

Ehdotuksessa Raviradan alueesta on muodostettu oma kaupunkisaarekkeensa. Diagonaalit jalankulkureitit johtavat alueen keskelle, jossa on aukio, puisto sekä palvelurakennukset. Aluetta yhdistää merelle kanava, joka ei kuitenkaan yhdisty keskeisiin kaupunkitiloihin. Ehdotuksessa on mukavaa pikkukaupunkitunnelmaa ja paljon pohdiskelua ekologisista ratkaisuista ja esteettömyydestä. Ehdotus jää kuitenkin irralliseksi suhteessa ympäristöön ja on turhan kaaviomainen, jotta syntyvän ympäristön laadukkuus voisi vakuuttaa.

25. "Neljän tuulen tupa"

Yleisilmeeltään rauhallinen ehdotus, jossa eri suuntiin haarautuva keskuspuisto jakaa rakentamisen kolmeen osa-alueeseen. Ratkaisu on lähtökohdiltaan toimiva mutta voisi vielä paremmin koota yhteen ympäristön eri suunnista tulevia reittejä. Tällöin keskuspuiston kokoava asema korostuisi. Erityisesti Rantamaantielle keskustan suuntaan ja etelään suuntautuvat puistokäytävät täydentäisivät hyvin jalankulun ja pyöräilyn reittejä. Palvelurakennukset ovat hyvin tavoitettavissa puiston laidalla. Klemetinkadun jatkeena puisto luo sujuvan reitin alueelle mutta kadunpäättien

visuaalinen ilme voisi olla määrätietoisemmin ratkaistu. Liito-oravametsikkö on hyvin otettu osaksi puistoverkostoa.

Ulkosyöttöisen liikenneverkon pistokadut muodostuvat melko pitkiksi ja ne katkaisevat kortteliryhmien sisäisen rakenteen. Näin menetetään ulkosyöttöisen ratkaisun edut. Pysäköintitalo pohjoisimman korttelin keskellä on sijoitukseltaan ja ilmeeltään liian hallitseva.

Osa-alueissa on käytetty runsaasti erilaisia talotyyppejä, jotka hyvin varioivat alueen asuntojakaumaa. Pientaloryhmät alueen länsikulmassa jäävät irrallisiksi puistoalueen keskelle. Korttelit ovat realistisesti mitoitettuja mutta aiheiden runsaudesta johtuen kokonaisuus jää ilmeeltään valitettavan hajanaiseksi ja levottomaksi. Selkeää ilmettä ja identiteettiä ei muodostu eikä kaupunkitila jäsenny hierarkkisesti. Hajanaisuus syö voimaa myös muuten toimivalta keskuspuistoajatukselta.





27. “Elämäнкаari”

Ehdotuksen keskeisenä johtoajatuksena ovat alueen läpi jatkuvat katuakselit. Ansaankatu on jatkettu Rantamaantielle ja Klemetinkadun suuntaisena jatkuva alueen pääkatu jakaa alueen kahteen osaan. Samalla pääkatu sivuaa alueen keskeistä puistotilaa, jonka varrelle sijoittuvat alueen julkiset toiminnot.

Keskeinen katu ja puisto tukevat toisiaan ja voisivat muodostaa alueelle kiinnostavan ja omaleimaisen keskusakselin, jonka varrelle voisi syntyä elävää kaupunkiympäristöä liiketiloineen ja palveluineen. Perspektiivikuva havainnollistaa hyvin kaupunkitilan potentiaalia. Vahvaa aihetta olisi voinut korostaa enemmänkin. Nyt se jää ajatuksena yksin eikä ympäröivä kaaviomainen korttelirakenne tue ideaa parhaalla mahdollisella tavalla. Vesiaihe esitetyn laajuusena ja urbaanisti rakennettuna on liian kallis mutta suunnitelma on tältä osin kehitettävissä. Liito-oravametsikkö on hyvin otettu osaksi puistoverkostoa.

Keskeisen kaupunkiakselin ulkopuolella kaupunkirakenne jää monin paikoin hajanaisiksi eikä kaupunkitilallista hierarkiaa synny. Korttelimittakaavan suunnittelu jää kaaviomaiseksi eikä alueelle synny vahvaa omaa ilmettä ja luonnetta.



31. “Penkki, puu ja puistotie”

Lähes neliömäisen ruutukorttelin toistoon perustuva ehdotus, jossa kahden ympäristön koordinaatioita seuraavien osa-alueiden väliin muodostuu kiilamainen puisto.

Klemetinkatu jatkuu luontevasti jalankulkureittinä alueen läpi muodostaen vasta-akselin puistolle. Keskusaukio, jonka laidalle on sijoitettu alueen julkiset palvelut sijoittuu luontevasti akseleiden kohtaamispisteeseen. Alueen poikki kulkevat puistomaiset pihakadut, joilla on ehdotuksen kaupunkirakenteessa iso rooli, eivät oikein luontevasti liity ympäristöön vaan jäävät irrallisiksi aiheiksi. . Runsaasti sinänsä ansiokkaasti pohditut erilaiset viheraiheet ja kaupunkitilat syövät tehoa toisiltaan. Kaupunkitilojen Hierarkkinen vaihtelu jää puuttumaan ja kokonaisuus jää ilmeeltään hajanaisiksi.

Mittakaava on hallittu ja typologioiltaan vaihteleva kortteliratkaisu lähtökohdiltaan toimiva. Erilaiset asumisen typologiat vaihtelevat kortteleissa onnistuneesti. Toimiva kortteleiden perusmitoitukset mahdollistaa joustavuuden alueen toteutuksessa. Kokonaisuus jää kuitenkin kaaviomaiseksi ja kortteliratkaisut tavanomaisiksi. Ehdotus ei onnistu luomaan alueelle synny omanlaista ilmettä ja identiteettiä. Pysäköintialot ja -alueet alueen reunoilla luovat helposti ankeaa ympäristöä ja erottavat aluetta ympäristöstä.



32. "C HORSE"

Ruutukaavaa varioiva ehdotus. Diagonaali kohti Emäntälahtea suuntautuva keskuspuisto jakaa alueen kahteen osaan. Käärmetalo ja terassitalot rajaavat puistoa komeasti, mutta kokonaisvaikutelma on hiukan yksioikoinen. Ravikadun linjauksen muuttaminen Ansaankatua jatkamalla, kuten monessa ehdotuksessa on tehty olisi voinut antaa voimaa uuden ja vanhan rakenteen keskeiseen liittymäkohtaan. Diagonaalit raitit ovat kiinnostava teema, joka tuo rakenteeseen toivottavaa vaihtelua. Ehdotetussa muodossa ne kuitenkin tekevät alueesta jäsentymättömän.

33. "Haka"

Ehdotus keskittää rakentamisen tiivisti alueen reunoille, jolloin keskelle syntyy jopa tuhlailevan laaja keskuspuisto. Perusajatus on selkeä mutta ehdotuksessa siitä ei kuitenkaan ole saatu kaikkea irti. Näin sijoitettuna rakentaminen tukeutuu toimivasti nykyiseen katuverkkoon ja liittyy ympäristöön varsin luontevalla tavalla. Ulkosityöttöinen liikennelasku toimii hyvin rakentamisvyöhykkeen jäädessä kapeaksi nauhaksi alueen reunoille.

Keskeinen puisto kokoaa hyvin yhteen eri suunnista tulevat reitit ja voisi olla todellinen kaupunkitilallinen helmi laajemminkin kuin vain Raviradan alueen asukkaille. Puiston potentiaali jää kuitenkin ehdotuksessa täysin hyödyntämättä. Ehdotus on tältä osin jäänyt keskeneräiseksi.



Korttelit ovat itsessään toimivia ja mittakaavan pieneneminen kohti puistoa toimii perusratkaisuna. Pientalot jättävät kuitenkin puiston reunan turhan jäsentymättömäksi. Kiinnostavia kaupunkitiloja ei alueelle synny mutta tätä puutetta paikkaa varsin hyvin aluetta kiertävien katujen yksinkertaisuudessaan onnistunut käsittely. Korttelit ovat ratkaisultaan toistuvia ja yksinkertaisia jopa kaaviomaisuuteen saakka. Vaikka peruslähtökohta on kunnossa jää aluekokonaisuus kaipaamaan voimakkaampaa ja ilmeeltään rikkaampaa otetta myös korttelimittakaavassa. Vahvasta perusideasta huolimatta kokonaisuus jää vaisuksi.

35. "Idearikas"

Tekijän analyysi on johtanut monimuotoiseen ja kaupunkitilallisesti rikkaaseen ratkaisuun. Ehdotuksessa on vahva näkemys tiivistä korttelikaupungista, joka on samalla mittakaavaltaan miellyttävä. Intiimit ja suurempimittakaavaiset tilat vaihtelevat suunnitelmassa luontevasti samoin erikorkuinen rakentaminen sekoittuu vaihtelevasti kilpailualueella. Kokonaisuutena ehdotus ei kuitenkaan lunasta ideoinnin nostamia odotuksia.

Ehdotus ottaa varsin huolellisesti huomioon ympäristön kaupunkirakenteen linjat ja reitit ja liittyy niihin pääosin luontevasti. Alueen sisällä selkeys kuitenkin hämärtyy ja useat päällekkäiset ideat vievät jo voimaa toisiltaan. Kokonaisvaikutelma jää rikkonaiseksi eivätkä kaikki kaupunkirakenteen elementit löydy täysin luontevaa

paikkaansa. Puistoalueet jäävät pieniksi ja sirpaleisiksi ja sijoittuvat alueelle hieman sattumanvaraisesti. Koko alueen huoltoliikennettä palvelevan raviradan muotoisen kehäkadun luonne jää ehdotuksessa avoimeksi.

Korttelimittakaava sisältää paljon kiinnostavia ajatuksia ja ideointia. Paikoin mitoitus kuristuu asuinkortteleissa epärealistisen tiiviiksi ja rakennettavuudeltaan mahdottomiksi. Rantamaantien varren tornit jäävät suunnitelmassa irrallisiksi aiheiksi.



36. "V6"

Ehdotus perustuu ympäristöstä tuleviin kaupunkirakenteen linjoihin ja akseleihin, joita on jatkettu Raviradan alueelle. Linjat jakavat suunnittelualueen voimakkaan geometriisiin umpikortteleihin. Alueen läpi ympäristöstä jatkuvat säteittäiset akselit on vahva idea, jonka varaan kaupunkirakenne voi hyvin pohjautua. Selkeimmin ehdotuksen kantava ajatus hahmottuu asemakaavakaaviossa.

Haastavasta geometriasta huolimatta syntyneet korttelit ovat mitoitukseltaan ja rakenteeltaan suurelta osin onnistuneita. Joissain kohdin hyvin terävät kulmat



vaikettaisivat rakennussuunnittelua. Ongelma on erityisen vaikeasti perusteltavissa paikoissa, jotka eivät ole kaupunkirakenteen kannalta keskeisiä. Keskusaukio, jossa pääakselit kohtaavat on kaupunkirakenteen kannalta luontevassa kohdassa ja voisi hyvin muodostua eläväksi alueen keskukseksi. Jalankulun ja pyöräilyn reitit alueen läpi ovat sujuvia. Erityisesti diagonaali Rantamaantieltä itään avaa mahdollisuuksia reitistön jatkamiselle myös kilpailualueen itäpuolella. Kanava on esitettyssä voimakkaan rakennetussa muodossaan epärealistisen kallis mutta tältä osin ehdotus on kehitettävissä.

Ehdotus tavoittelee tiivistä kaupunkirakennetta mutta lopputulos jää kuitenkin kokonaisuutena hieman hajanaiseksi. Aukio- puistotiloja on sijoitettu tasaisesti kaikkialle ja kaupunkirakenteesta puuttuu hierarkkinen vaihtelevuus. Autoliikenteen verkko perustuu nykyisiin katuihin. Ulkoyöttöinen liikenneverkko ei täysin tule ajatusta korostetun kaupunkimaisesta ympäristöstä.

Ehdotus on tarkemman korttelitason suunnittelun osalta jäänyt pahoin keskeneräiseksi eikä valitettavasti pysty kuljettamaan eteenpäin aluesuunnitelman ajatuksia.

37. “Kohoa sittenkin”

Ehdotus perustuu ympäristöstä tuleviin kaupunkirakenteen linjoihin ja akseleihin, joita on jatkettu Raviradan alueelle. Linjat jakavat suunnittelualueen voimakkaan geometrisiin umpikortteleihin. Alueen läpi ympäristöstä jatkuvat säteittäiset akselit on vahva idea, jonka varaan kaupunkirakenne voi hyvin pohjautua. Selkeimmin ehdotuksen kantava ajatus hahmottuu asemakaavakaaviossa.

Haastavasta geometriasta huolimatta syntyneet korttelit ovat mitoitukseltaan ja rakenteeltaan suurelta osin onnistuneita. Joissain kohdin hyvin terävät kulmat vaikeuttaisivat rakennussuunnittelua. Ongelma on erityisen vaikeasti perusteltavissa paikoissa, jotka eivät ole kaupunkirakenteen kannalta keskeisiä. Keskusaukio, jossa pääakselit kohtaavat on kaupunkirakenteen kannalta luontevassa kohdassa ja voisi hyvin muodostua eläväksi alueen keskukseksi. Jalankulun ja pyöräilyn reitit alueen läpi ovat sujuvia. Erityisesti diagonaali Rantamaantieltä itään avaa mahdollisuuksia reitistön jatkamiselle myös kilpailualueen itäpuolella. Kanava on esitettyssä voimakkaan rakennetussa muodossaan epärealistisen kallis mutta tältä osin ehdotus on kehitettävissä.

Ehdotus tavoittelee tiivistä kaupunkirakennetta mutta lopputulos jää kuitenkin kokonaisuutena hieman hajanaiseksi. Aukio- puistotiloja on sijoitettu tasaisesti kaikkialle ja kaupunkirakenteesta puuttuu hierarkkinen vaihtelevuus. Autoliikenteen



verkko perustuu nykyisiin katuihin. Ulkosityöttöinen liikenneverkko ei täysin tule ajatusta korostetun kaupunkimaisesta ympäristöstä.

Ehdotus on tarkemman korttelitason suunnittelun osalta jäänyt pahoin keskeneräiseksi eikä valitettavasti pysty kuljettamaan eteenpäin aluesuunnitelman ajatuksia.



42. “LUOMA”

Ehdotuksen pääliikenneväylän muodostaa entisen raviradan muotoinen lenkkikatu, jonka varrelle rakentaminen säteittäisesti sijoittuu. Rakenne hakee yhteyttä Skoonenkadun varren avoimeen kaupunkirakenteeseen, mikä voisi olla luonteva ratkaisumalli alueen kehitykselle. Korkeampi rakentaminen sijoittuu Rantamaantien varteen, Ravikadun suuntaan rakentamisen volyymi kevenee. Alueen poikki virtaa hulevesiuoma. Kokonaisuus muodostuu varsin hajanaiseksi. Keskeistä lähestymissuuntaa Klemetinkadulta ei ole huomioitu mitenkään vaan nykyinen Ravikadunlinjaus luikahtaa alueen ohitse. Alueen sisäinen pääväylä ei jäsenny tilallisesti ja sitä leimaavat autokatokset. Alueen diagonaalisesti halkaiseva hulevesipuistikko ei lunasta paikkaansa keskeisenä julkisena puistoalueena.

47. “Tiivis tunnelma”

Ehdotus esittää Raviradan alueelle vahvan vision hyvin tiiviistä ja ilmeeltään urbaanista umpikorttelikaupungista, joka jatkuu myös Rantamaantien ja Valtatie 3:n väliselle alueelle.

Korttelimittakaavassa ehdotus esittää yksinkertaisen rakennusvolyymin muodostumisperiaatteen, joka antaa alueelle omaa hauskaa ilmettään. Idea kaipaisi kuitenkin jatkosuunnittelua ja toistuessaan näin laajasti enemmän variointia. Pienemmissä kortteleissa esimerkiksi mittakaava voisi vaihtelevasti olla sisäpihalle katuja pienempi. Vahvimmillaan ehdotus on alueen keskellä missä kortteliratkaisun logiikkaa on pystytty noudattamaan puhtaimmin. Reunoilla, liittyessään ympäröivään kaupunkiin ehdotus ajautuu vaikeuksiin. Sujuvampi liittyminen ympäristön kaupunkirakenteeseen ja linjoihin olisi voinut myös antaa ehdotukselle enemmän paikkaan istuvuutta.

Näin voimakkaassa kokonaisideassa raviradan muotoa toistava puistokehä jää irralliseksi aiheeksi. Ehdotuksen omista lähtökohdista olisi voinut syntyä kokonaisuuteen paremmin sopivia puistoratkaisuja. Eritasossa katujen yli kulkevat jalankulkusillat tuntuvat ehdotuksen urbaaneille tavoitteille vierailta.



53. “Verkostot”

Lupauksia herättävä, hallitusti vaihtelevaan ruutukorttelirakenteeseen perustuva ehdotus. Lähtökohta on kaupunkirakenteena toimiva, joustava ja mahdollistaa hyvin varioinnin jatkosuunnittelussa. Perusrakenne on riittävän rauhallinen ja sitä on sopivassa mitassa rikastettu ympäröivästä kaupunkirakenteesta tulevilla aiheilla, jotka liittävät sen melko luontevasti ympäristöönsä.

Vaihtelua ruututeemaan tuo vapaamuotoinen keskuspuisto, joka muodostuu alueen keskelle. Se liittyy luontevasti Klemetinkadun akselia jatkavaan diagonaaliin, joka leikkaa osan kortteleista peruskoordinaatistosta poikkeavasti. Alueen halki kulkeva kaakkois- luoteissuuntainen puistoakseli sen sijaan ei oikein liity ympäristön kulkureitteihin tai kaupunkirakenteeseen.

Kortteleille on esitetty useita vaihtelevia typologisia ratkaisuja ja tehokkuuksia. korttelikoko tuntuu oikein mitoitettulta niin että se soveltuisi hyvin myös mahdollisille muunlaisille ratkaisuille. Tämä on tärkeä ominaisuus alueella, jonka kaavoitus ja rakentaminen tapahtuvat pitkän ajan kuluessa. Erilaiset typologiat ja kortteliratkaisut luovat ehdotukseen vaihtelevuutta mutta jäävät kuitenkin korttelimittakaavan esityksissä kaaviomaisiksi. Myöskään katujen ja muiden julkisten ulkotilojen osalta ehdotus ei pysty lunastamaan perusratkaisun herättämiä lupauksia. Ympäristö jää luonteettomaksi ja mitoitukseltaan tasapaksuksi. Se jää kaipaamaan voimakkaampaa hierarkkista vaihtelua ja paikoin urbaanimpaa otetta, joka samalla korostaisi keskeisen kaupunkipuiston ja aukiotilojen luonnetta.

Vahvasta peruslähtökohdastaan huolimatta kokonaisuus jää ilmeeltään hieman hajanaiseksi eikä kaupunkirakenteellisia kohokohtia löydy.

57. “Merestä happea”

Huolellisesti tutkittu ehdotus, jonka kaupunkirakenne kasvaa mereltä alueen läpi kaartuvan puiston ympärille. Voimakasmuotoinen puisto luo jo itsessään ehdotukselle tunnistettavan identiteetin. Puisto toimii hienosti kokoavana kaupunkitilana alueen keskellä, yhdistäen kulkureitit merelle ja keskustan suuntaan.

Puiston ulkoreunan muotoa viuhkamaisesti seuraavat puoliavoimet korttelit ovat mittakaavaltaan hallittuja ja miellyttäviä. Niissä yhdistyy luontevasti eri mittakaavainen rakentaminen mutta saman korttelimallin toistaminen tuo ilmeeseen lähiömäisyyttä. Palvelukorttelit kaupunkiaukioineen alueen länsikulmassa on sijoitettu hyvin tärkeimpien kulkureittien varrelle. Myös muilla kohdin ympäristön käsittely paikoin kaupunkimaisemmin olisi antanut vehreälle keskuspuistolle lisää kaupunkikuvallista voimaa.

Suunnitelma liittyy keskustan suunnan kaupunkirakenteeseen hallitusti. Klemetinkadun pääte voisi olla kaupunkikuvallisesti harkitumpi. Nyt se hahmottuu liikenneaukiona. Rantamaantien puolen tornitalorakentaminen luo ryhdikkään aluejulkisivun suurimittakaavaiseen katumaisemaan. Ehdotus jättää kuitenkin hyödyntämättä kadun kehityspotentiaalin kaupunkimaiseksi pääkaduksi.



Ehdotuksen kaupunkirakenne muotoutuu niin voimakkaasti keskuspuiston ympärille että samalla se tuntuu kääntävän selkänsä alueen ulkoreunoille itään ja pohjoiseen. Erityisesti aluetta Ravikadun ja Ruutikellarintien varressa rajaavat pysäköintialot ja mahdolliset pysäköintikentät luovat suurina yksikköinä helposti tymeää ympäristöä. Ehdotuksen selkä tuntuu myös piirtävän “kaupungin reunan”, joka kaupunkirakenteen jatkuvaa kasvua ja muutosta ajatellen tuntuu liian voimakkaalta.

60. “TROIKKA”

Ehdotuksessa Raviradan alueelle on muodostettu itsenäinen suorakaiteen muotoinen kaupunkisaareke, jota viher/puistokaista ympäröi. Poikkeavassa koordinaatistossa oleva sisäinen katu- ja aukioverkko antaa vaihtelua kokonaisuuteen. Muodostuvan kaupunkisaaren keskellä kohtaavat mereen johtava kanava, puisto ja aukio hyvällä tavalla. Kortteleiden mittakaava vaikuttaa miellyttävältä. Rantamaantien varteen sijoittuu lisäksi toimisto- ja palvelurakennusten vyöhyke, joka hämärtää ehdotuksen perusajatusta. Ehdotuksen ideat ovat kiinnostavia ja kehittäviä oikean suuntaista, mutta jää ympäröivään kokonaisuuteen nähden irralliseksi. Radikaaliin lähtökohtaan vaadittaisiin tarkkaa ympäristön huomioimista ja ajatuksen kirkkautta.





63. "Muumilaakson tarinoita"

Huolellisesti laadittu ehdotus, joka perustuu neljän veistoksellisen suurtorttelin sommitelmaan. Korttelit ovat muotoilultaan omaleimaisia, korkeudeltaan vaihtelevia kokonaisuuksia avoimessa maisematilassa. Puistomaisema haarautuu kortteleiden väleistä eri suuntiin yhdistyen ympäröivän kaupunkirakenteen reitteihin. Perusratkaisu on lähtökohdiltaan toimiva mutta olisi enemmän eduksen paikassa, joka on selkeästi irti tiiviistä kaupunkirakenteesta.

Kortteleiden väliin jäävä keskuspuisto muodostaa tässäkin ehdotuksessa toimivan keskeisen kaupunkitilan. Hienosti toteutettuna puisto muodostaisi alueen näyttävän käyntikortin. Suurtorttelit rajaavat keskuspuistoa hallitusti mutta samalla ne jättävät myös ulkoreunoilleen viheralueita, joiden luonne ja kaupunkikuvallinen rooli ei ole yhtä harkittu kuin keskeisellä puistotilalla. Nämä "jäännöspuistot" korostavat entisestään alueen erottautumista ympäristöstään. Paikoitustalot ja pysäköintikentät laajoine liikennealueineen kortteleiden sisäpihoilla on ratkaisuna ongelmallinen. Korkeiksi asetetuista arkkitehtuuritavoitteista huolimatta ne tukkivat tehokkaasti ajatuksen suurtorttelien keskeispihoista. Osalla kortteleita sisäpihan puutteen korvaa avautuminen keskuspuistoon mutta monin paikoin rakennuksia rajaavat pysäköintialueet niin sisäpihalla kuin korttelin ulkokehällä. Klemetinkadun päätteeksi sijoittuva rakennusryhmä poikkeaa tarpeettomasti alueen perusteemasta. Kokonaisuutena neljästä yksiköstä muodostuva kokonaisuus tuntuu omanlaisesta tyylikkyydestään huolimatta alueelle liian raskaalta ja luonteeltaan väärältä.

4.4 ALALUOKKA

Alaluokka:

- 16. "HANNUN VAAKUNA"
- 17. "CENTRAL PARK"
- 19. "SPOORI"
- 21. "PihaRATAmo"
- 28. "KAPULA"
- 30. "KUNNIANOSOITUS VAASALAISELLE
KAUPUNKISUUNNITTELULLE"
- 34. "AURINKOLA"
- 44. "KILSA"
- 48. "VAASAN LAUKKI"
- 49. "SOLSIDAN"
- 55. "MOD"
- 59. "V 5"



16. "HANNUNVAAKUNA"

Ehdotuksen tekijä on valinnut työnsä lähtökohdaksi raviradasta sekä jostain syystä hannunvaakunasta johdetun muotokielen. Ehdotuksessa on paljon eritasoisia uutta kaupungin osaa elävöittäviä ideoita ja mm. valaistukseen ja väriytykseen on paneuduttu. Kokonaisuus on kuitenkin raskaanoloinen eikä tunnu istuvan ympäristöönsä. Hyvät ideat vaativat vielä työstämistä välittyäkseen positiiviseksi miljööksi.

17. "Central Park"

Ehdotus sijoittaa lähes kaiken rakentamisen raviradan muotoa seuraavaan vaihtelevan korkuiseen veistokselliseen megarakennukseen. Suurpiirteistä sommitelmaa on täydennetty Ravikadun varren mittakaavaa seuraavalla pientaloryppäällä sekä palvelutalon ja päiväkodin muodostamalla sommitelmalla alueen länsinurkassa.

Rakennuksen keskelle jäävä puisto voisi olla hyvin toteutettuna hieno kokonaisuus mistä ehdotuksen yleissuunnitelmakuva antaa inspiroivia viitteitä. Korttelin sisään osittain sijoitettu pientalokortteli kuluttaa puistosta kuitenkin melkoisen osan. Puiston sulkeutuminen näin voimakkaasti ympäristöstään lähes yksityisen oloiseksi alueeksi on kuitenkin tällä alueella virheellinen lähtökohta.

Keskuspuistoon verrattuna korttelin ulkopuoli jää monelta osin ehdotuksessa toissijaiseen asemaan. Monin kohdin pysäköintitalot ja laajat pysäköintikentät alueen laidoilla muodostavat helposti ankeaa lähiympäristöä mikä entisestään korostaa megarakennuksen eristäytymistä.



Suunnitelman toteutettavuus ja ilme jää osin hyvin luonnonmaisena materiaalin perusteella monelta osin arvailujen varaan. Suunnitelma on teoreettinen ja vaikuttaa liiaksi ilmasta suunnitellulta kokonaisuudelta.

19. "Spoori"

Ehdotus kokoaa pääosan rakentamisesta tiiviiksi, raviradan muotoiseksi kaupunginosaksi. Tavoite tiiviistä kaupunkiympäristöstä ja sen synnyttämästä urbaanista elämästä on hyvä. Keskeisen alueen ympärille sijoitetut muutamat pienimittakaavaiset korttelit jäävät suunnitelmassa täysin toissijaiseen rooliin.



Suunnitelman tiiviin keskuksen läpi kulkevat diagonaalit liittävät aluetta ympäristön kaupunkirakenteen reitteihin ja suuntiin. Diagonaalireittien risteyskohtaan sijoittuva aukio ja puisto toimisivat hyvin luontevana kaupunkielämän kohtaupaikkana. Perusratkaisusta johtuen alue kuitenkin erottautuu ympäristöstään liian irralliseksi kokonaisuudeksi. Keskeiskaupunkia ympäröivät puistot jäävät luonteeltaan jakojäännösalueiksi. Tavoiteltua elävyyttä tukisi paremmin kaupunkirakenteen tiiviimpi jatkuvuus alueen ympäristöön. Pysäköintilaitoksista muodostuva kaupunkirakenteellinen jalusta ja aluetta kiertävä katu vielä korostavat suunnitelman sisäänpäin kääntyneisyyttä samoin kun alueen ulkoreunalle muodostuva ”kaupunginmuuri”. Korttelit itsessään ovat mittakaavaltaan vaihtelevia ja muodostavat suunnitelman henkeä tukevaa ympäristöä.

21. ”PihaRATAmo”

Suunnitelman selkärankana on Klemetinkadun jatkeena oleva puistoakseli, joka jakaa alueen kahtia. Puistoakseli kokoaa hyvin yhteen alueen keskeiset ulkotilat ja julkiset palvelut. Myös liito-oravametsikkö on sujuvasti liitetty osaksi puistokokonaisuutta.

Lähtökohta on selkeä mutta tekijä ei kuitenkaan ole saanut kaikkea irti perusasetelmasta. Korttelit ja muun julkisen tilan muodostus eivät tue puiston keskeistä asemaa kaupunkirakenteessa. Erityisesti Kaarikadun ja puistoakselin välissä, alueen ytimessä, sijaitsevat pientalokorttelit tuntuvat sijoittelultaan ongelmallisilta. Kerrostalokorttelit ovat mittakaavaltaan onnistuneita. Eteläiset korttelit rajaavat toiselta reunaltaan napakasti Kaarikatua, joka jää vahvasta ilmeestään huolimatta kuitenkin sivuosaan kaupunkirakenteessa. Eteläosassa



palvelut muodostavat oman kokonaisuutensa, jossa kaupunkirakenne kuitenkin hajoaa liiaksi irrallisten rakennusten kokoelmaksi.

Vahvoista kaupunkirakenteellisista perusajatuksista ei ole saatu kaikkea irti vaan kokonaisuutena ehdotus jää hajanaiseksi erilaisten osa-alueiden kokoelmaksi. Esitys on osin ilmeeltään luonnosmainen mikä vaikeuttaa syntyvän miljöön arvioimista.

28. ”KAPULA”

Ehdotuksessa yhdistyy ruutukaavavariaatio, keskuspuisto sekä vanhan raviradan muotoa jäljittelevä pysäköintijärjestely. Perinteestä poikkeavan polveilevan ruutukaavan ja keskuspuiston yhdistelmässä on potentiaalia alueen kaupunkirakenteelliseksi ratkaisuksi. Ehdotus on kuitenkin jäänyt kaaviomaiseksi. Alueen julkisivu ja ilme Rantamaantieltä katsottuna muodostuu lähinnä valtaisasta pysäköintikatoksesta, mitä ei voi pitää kovin onnellisena ratkaisuna.



30. ”Kunnianosoitus vaasalaiselle kaupunkisuunnittelulle”

Ehdotuksen tekijä on halunnut osoittaa arvostusta Vaasan hienolle kaupunkisuunnittelun traditiolle, mikä on positiivinen lähtökohta suunnittelulle. Ehdotus pohjautuu ruutukaavaan ja suunnitelman ytimessä on puistikkokatu. Hyvistä tavoitteista huolimatta ehdotus jää ympäristöstään irralliseksi. Esityksen luonnosmaisuus vaikeuttaa arviointia. Syntyvän ympäristön ilme jää arvailujen varaan.



34. "AURINKOLA"

Ehdotuksessa on poikkeavalla tavalla jatkettu Klemetinkatua Rantamaantielle ja Ravikatua Skoonenkadulle. Erikoisen katugeometria toistuu korttelien muodoissa, mikä muodostaa omalaatuisen kokonaisuuden. Klemetinkadun ja Ravikadun risteyskohtaan sijoittuu alueen lähipalvelut ja päiväkot. Lisäksi puiston keskellä



sijoittuvaa pientaloaluetta palvelee uusi lenkkikatu. Selostuksessa tekijä on paneutunut ekologisiin kysymyksiin. Tekijällä on mielenkiintoinen lähestymistapa, mutta kokonaisuus jää sattumanvaraiseksi eikä selostuksessa tavoiteltu moderni arkkitehtuuri välity suunnitelmasta.

44. "KILSA"

Olemassa oleva ravirata on otettu ehdotuksen lähtökohdaksi. Raviradan muotoon asetettu muurimainen talonauha kehystää uuden asuntoalueen. Sisäpuolelle on muodostettu vaihtelevan oloista kaupunkirakennetta aukioineen ja puistoineen. Mittakaava on miellyttävän oloinen ja vaikutelma mukavan "keskiaikainen". Tekijä on paneutunut tehtävään monipuolisesti huomioiden mm. vaihteellisuuden, talotyyppijakauman, hulevedet ja kasvillisuuden. Ongelmaksi muodostuu uuden kaupunginosan ulospäin tyly ilme. Massiivinen talomuri pysäköintialueiden ympäröimänä ei anna positiivista vaikutelmaa alueesta eikä Vaasan kaupungista sitä etelästä lähestyville.



48. "VAASAN LAUKKI"

Ehdotuksen lähtökohtana on ollut sijoittaa rakentaminen maapohjaltaan parhaalle alueelle, tästä tavoitteesta on kuitenkin tekijän mukaan jouduttu tinkimään kerrosalatavoitteen saavuttamiseksi. Keskialueelle on muodostettu viheralue vesiaiheineen. Alueelle on sijoitettu monipuolisesti erilaisia talotyyppejä, korkeista kerrostaloista pientaloihin. Esitetyllä tavalla ei kuitenkaan muodostu eheää kaupunkirakennetta eikä luonteikasta uutta kaupunginosaa. Suunnitelma näyttää lähinnä sattumanvaraiselta talotyyppikokoelmalta. Viheralueet jäävät epämääräisiksi ei kenenkään maiksi rakennusten väliin.



49. "Solsidan"

Ehdotuksessa koko raviradan alue on ratkaistu yhdellä vapaasti kaareilevalla ja vaihtelevan korkuisella "suurkorttelilla", jota raviradan muotoon rakennettu kanava katkoo. Ratkaisu on voimakas mutta jää teoreettiseksi ja ympäröivän kaupunkirakenteen keskellä vieraaksi.

Korttelikokonaisuuden ulkoreunan ehjä hahmo hajoaa sisäpuolella rikkonaisemmaksi. Aihe on kiintoisa ja tuo kokonaisratkaisun veistoksellisuuteen tarvittavaa pienimittakaavaisuutta. Osiin pilkottu kokonaismuoto ei käytännössä hahmotu lähiympäristössä kuten ehdotuksen perspektiivikuvat näyttävät. Myös Rantamaantien puolelta suunnitelma jää puiston suojaan eikä tuo esiin veistoksellista kokonaisotettaan. Laajassa Rantamaantien sisään tulomaisemassa ehdotuksen

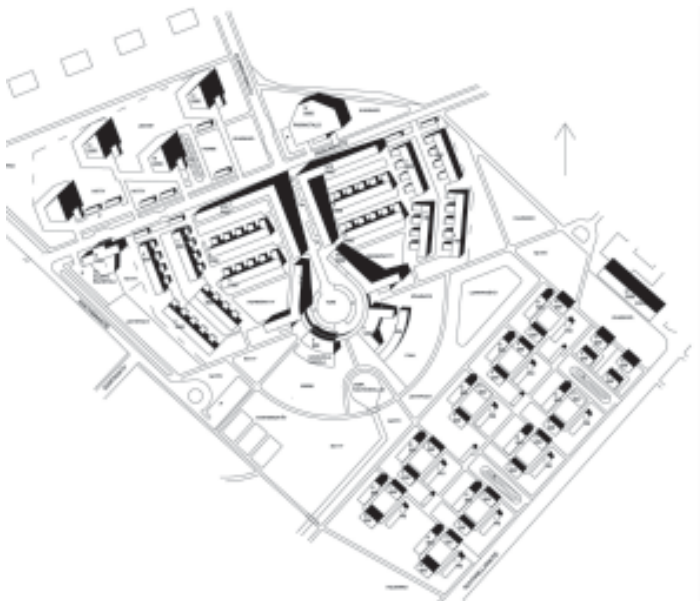


voimakas muotokieli olisi ollut vahvimmillaan. Vaikka korttelikokonaisuus jakautuu erikokoisiin osiin, asettaa voimakas kokonaissuunnitelma suuria haasteita suunnitelman toteutettavuudelle. Kanavakehän alle toteutettu pysäköintilaitos on toteutettavuudeltaan mahdoton.

Ympäröivästä kaupunkirakenteesta eristäytyvä kokonaisuus jää kokonaisuutena ympäristössään oudoksi. Alueleikkaukset ja maantasoperspektiivinäkymät kertovat miellyttävästä ja mittakaavaltaan vaihtelevasta ympäristöstä. Viistoilmakuvat suurmuotoa korostavine värityksineen tuntuvat kertovan eri suunnitelmasta.

55. "MOD"

Ehdotus rakentuu korostetun symmetrisiksi kaupunkisommitelmaksi Klemetinkadun päätteeksi asettuvan pisanmuotoisen torin ympärille. Voimakas keskeissommitelma tuntuu alueella vieraalta mutta tori itsessään voisi muodostaa alueelle tunnistettavan ja omaperäisen kaupunkitilan. Alueen itäreunan puutalokortteli taas jää tyystin kokonaisuudesta ja ympäröivästä kaupunkirakenteesta irralliseksi. Pysäköintitalo Klemetinkadun ja Ansaankadun kulmauksessa, alueen sisääntulossa muodostaa helposti epämiellyttävää ympäristöä. Ehdotus on jäänyt hyvin keskeneräiseksi mikä vaikeuttaa sen arvioimista.



59. "V5"

Tekijä on sijoittanut alueen rakentamisen neljään suurkortteliin, jotka liittyvät tiiviisti ympäröivän kaupunkirakenteen koordinaatioihin.



Suurimittakaavainen korttelirakenne tuntuu alueella liian mahtipontiselta ja läpi koko alueen samanlaisena toistuvana, ilmeeltään liian raskaalta. Pienempimittakaavainen rakentaminen on sijoitettu kokonaisuudessaan suurkortteleiden sisälle mikä kadottaa ajatuksen laajoista suurkorttelin yhteispihoista. Mittakaavan varioiminen kortteleiden välillä ja eri osissa olisi tuottanut paremman lopputuloksen. Myös alueen ulkotiloja vaivaa tarpeeton monumentaalisuus. Parhaiten suurkortteliajatus toimii Rantamaantien suurimittakaavaisessa katuymppäristössä.

Ehdotuksen keskeneräisyys vaikeuttaa sen arvioimista. Syntyvän ympäristön ilme jää suurelta osin arvailujen varaan.

5 Kilpailun ratkaisu

Kilpailuehdotuksiin paneuduttuaan palkintolautakunta on päättänyt jakaa palkinnot seuraavasti:

1. palkinto nro	3. "Inside Outside Vaasa"	50.000
2. palkinto nro	45. "KAUPUNKILAINEN"	30.000
3. palkinto nro	10. "SORMUSKELLO"	20.000
Lunastus nro	5. "Jokivartinen"	10.000
	13. Derby	10.000
Kunniamaininta:	39."SALAINEN AREENA JA KUKKIVAT PUUTARHAT"	
Kunniamaininta:	41."[link]"	

Kilpailuehdotuksen voima nähtiin ennen kaikkea sen kyvyssä jatkaaVaasan perinteistä ruutukaavaa, liittyä ympäröivään kaupunkirakenteeseen ja luoda uudenlaista kaupunkiympäristöä inspiroivalla ja innostavalla tavalla.

6. Suositukset jatkotoimenpiteistä

Kilpailun voittajatyö tarjoaa palkintolautakunnan näkemyksen mukaan hyvän lähtökohdan alueen jatkosuunnittelulle. Palkintolautakunta päätti esittää, että kilpailun voittajalta tilataan jatkotyö ehdotuksen kehittämiseksi edelleen tavoitteena suunnitelman soveltaminen toteutus suunnitelmien ja kaavan laatimisessa.

Muiden palkittujen ja lunastettujen töiden tekijöitä käytetään mahdollisuuksien mukaan esimerkiksi rakennussuunnittelutehtävissä.

Palkintolautakunta suosittelee, että ehdotusta edelleen kehitettäessä otetaan huomioon seuraavat asiat:

Ehdotuksessa tulisi tutkia ja täsmentää:

- Rantamaantien varren jäsentämistä
- korkean rakentamisen sovittamista alueelle
- maamerkin sijoittamista alueelle
- soveltuvuutta erilaisiin korttelitason toteutusratkaisuihin
- merellisen elementin hyödyntämistä alueella
- näkyvän vesiaiheen / vesielementin toteuttamista alueella / hulevesiratkaisua
- pienemmän mittakaavan katuverkon vaihtoehtoisia ratkaisuja
- alueen sisäisiä vaihtoehtoisia pysäköintiratkaisuja sekä urheilupysäköintiä

Palkintolautakunta pitää aluetta kaupungin kehittämisen kannalta tärkeänä ja esittää sen toteuttamisen menettelyn suhteen seuraavaa:

- Alueen toteutussuunnittelun laatu varmistetaan jatkossa erilaisia kilpailumenettelyjä käyttäen.
- Alueen rakentamisaikataulua priorisoidaan Vaasan maankäytön toteutusohjelmassa (MATO)
- Alueen ripeän ja hallitun rakentumisen varmistamiseksi palkintolautakunta suosittelee, että hanke toteutetaan asuntomessujen tyyppisenä kokonaisprojektina.

7. Arvostelupöytäkirjan varmennus

Palkintolautakunta hyväksyy arvostelupöytäkirjan nimikirjoituksellaan



8. Nimikuorten avaus

Nimikuorten avaus suoritettiin päätösten teon jälkeen palkintolautakunnan kokouksessa 26.6.2014. Palkituksi todettiin oikealla esitetyt seuraavat tekijät.

1. Palkinto:

3. "Inside Outside Vaasa"

työryhmä: Mandaworks + Hosper Sweden
tekijät /
tekijänoikeus: Martin Arfalk, Patrick Verhoeven, Nicholas Bigelow, Andrei Deacu, Chuhan Zhang, Maria Gregorio, Carlos Dias ja Monica Liocaite

2. Palkinto:

45. "KAUPUNKILAINEN"

tekijä /
tekijänoikeus: Petri Laaksonen

3. Palkinto:

10. Sormuskello"

tekijät /
tekijänoikeus: arkkitehdit Adalbert Aapola ja Jarkko Kettunen, Arkkitehtitoimisto Ajak Oy
avustajat: arkkitehti ylioppilaat; Elina Aho, Tomas Hartman, Sanni Heikkilä, Severi Hellsten, Juuso Horelli, Henrik Ilvesmäki, Aku Jokinen, Tuuli Kanerva, Kristian Kere, Juha Kivistö, Toni Lahti, Lassi Luotonen, Laura Runolinna, Jenni Salomaa, Frans Saraste, Emilia Puotinen ja Susanna Virolainen

Lunastus:

5. "Jokivartinen"

tekijä: Jari Lonka, arkkitehti SAFA
tekijänoikeus: L Arkkitehdit Oy

Pääavustaja: Lilja Mustila, arkkitehti yo

Avustajat: Ossi Konttinen, arkkitehti yo
Janne Salo, arkkitehti yo
Paula Lonka, maisema-arkkitehti MARK

Tuomas Järvinen, arkkitehti SAFA
Francesco Allaix, arkkitehti
Harri Koskinen, arkkitehti SAFA
Otto Kallioinen, arkkitehti yo
Harri Salminen, arkkitehti SAFA
Mari Ille, arkkitehti SAFA

Lunastus:

13. "Derby"

tekijä /
tekijänoikeus: Perttu Pulkka, arkkitehti

Avustaja: Anni Reinikainen

Kunniamaininta:

39. "SALAINEN AREENA JA KUKKIVAT PUUTARHAT"

tekijä /
tekijänoikeus: Reijo Jallinoja, arkkitehti, professori
Kunniamaininta:

41. "[link]"

tekijä /
tekijänoikeus: Heikki Muntola, arkkitehti SAFA

9. Liitteet

Liite 1, Kuvamateriaali kilpailuehdotuksista

Liite 2. Vaasan Kiinteistötoimen lausunto

Liite 3. Yhteenveto yleisökommenteista

Liite 4. Yhteenveto rakennusliikkeiden ja rakennuttajien sekä kiinteistönvälittäjien kyselystä



© Vaasan kaupunki, Kaavoitus
Järjestäjä: Vaasan kaupunki