

ALEKSANTERINKADUN YLIKULKUSILLAN SUUNNITTELUKILPAILU



Arvostelupöytäkirja 26.5.2021

LAHTI

SISÄLLYSLUETTELO

ALEKSANTERINKADUN YLIKULKUSILLAN KUTSUKILPAILU	2
KILPAILUTEHTÄVÄ	2
ARVOSTELUPERUSTEET	3
PALKINTOLAUTAKUNTA	3
ASiantuntijat	3
KILPAILUEHDOTUSTEN YLEISARVIO.....	3
EHDOTUSKOHTAINEN ARVIO	4
EHDOTUS NRO 1 NIMIMERKKI "HILJAIN"	4
EHDOTUS NRO 2 NIMIMERKKI "HALO"	5
EHDOTUS NRO 3 NIMIMERKKI "LENTO"	5
EHDOTUS NRO 4 NIMIMERKKI "SEITTI"	6
KILPAILUN TULOS	7
PÖYTÄKIRJAN ALLEKIRJOITUS 4.5.2021	7
TEKIJÄTIETOJEN JULKISTAMINEN	9
EHDOTUS NRO 1 NIMIMERKKI "HILJAIN"	9
EHDOTUS NRO 2 NIMIMERKKI "HALO"	9
EHDOTUS NRO 3 NIMIMERKKI "LENTO"	9
EHDOTUS NRO 4 NIMIMERKKI "SEITTI"	10

Aleksanterinkadun ylikulkusillan kutsukilpailu

Osuuskauppa Hämeenmaa / Hämeenmaan Kiinteistöt Oy järjesti yhteistyössä Lahden kaupungin kanssa ilmoittautumiskutsukilpailun Aleksanterinkadun ylittävän yksityisen kävelysillan suunnittelusta.

Aleksanterinkatu on kulttuurihistoriallisesti ja toiminnallisesti merkittävä osa Lahden keskustaa. Kilpailussa haettiin toteuttamiskelpoisia, arvokkaaseen kaupunkikuvaan asettuvia ja kaupunkitilaa kehittäviä ehdotuksia Aleksanterinkadun ylikulkusillasta asemakaavan arvioinnin tueksi. Suunniteltava silta sijoittuisi hotelli Seurahuoneen ja tavaratalo Sokoksen tiloihin sijoittuvien hotellitilojen välille kolmansien kerrosten tasolle.

Tehtävänä oli suunnitella korkeatasoinen, visuaalisesti ja toiminnallisesti mielenkiintoinen Aleksanterinkadun ylittävä katettu kävelysilta, joka yhdistäisi kadun molemmin puolin sijaitsevat rakennukset toiminnalliseksi kokonaisuudeksi. Kokonaisratkaisu tuli sovittaa arvokkaaseen kulttuuriympäristöön.

Kilpailun tulosten perusteella Lahden kaupunki arvioi hankkeen kaupunkikuvallista vaikutusta ja toteuttamismahdollisuuksia.

Kilpailun järjestäjä kutsui kilpailuun referensseihin tutustuttuaan ja palkintolautakuntaa kuultuaan seuraavat neljä suunnitteluryhmää:

1. Aarti Ollila Ristola Arkkitehdit Oy, Helsinki + Sweco Oy, Helsinki
2. Arkkitehdit Rudanko & Kankkunen, Helsinki + insinööritoimisto Buro Happold, UK
3. Arkkitehtuuritoimisto B&M Oy, Helsinki + WSP Finland Oy, Helsinki
4. Arkkitehtuuritoimisto Esa Ruskeepää Oy, Helsinki + Josef Kolb AG, Sveitsi + Pontek Oy, Espoo

Kilpailuun kutsutuille maksetaan kullekin 10 000 €:n suuruisen palkkio (+alv 24%).

Kilpailutehtävä

Tehtävänä oli suunnitella Lahden Aleksanterinkadun ylittävä hotellin yksityinen, sisäinen lämmin kävelysilta. Silta palvelisi ainoastaan läpikulkua eikä sille ole tarkoitus esittää muita käyttötarkoituksia. Tavoitteena oli luoda mielenkiintoinen, kaupunkikuvaan rikastuttava ja samalla katutilaa elävöittävä ratkaisu, jossa uusi silta yhdistäisi kadun molemmin puolin sijaitsevat hotellitilat toiminnalliseksi kokonaisuudeksi.

Silta sijoittuisi rakennusten kolmansien kerrosten tasolle ja yhdistäisi nykyisen Hotelli Seurahuoneen tilat kadun toisella puolella sijaitsevaan Sokoksen tavarataloon. Sokoksen tavaratalon tiloja muutetaan parhaillaan hotellikäyttöön, joten ylikulkusillan tarkoituksena olisi palvella vain hotellin sisäistä liikennettä. Suunnittelun rakenneratkaisun tuli olla kaupunkiympäristöön soveltuva ja liittyä luontevasti nykyisiin rakennuksiin.

Kävelysillan toivottiin muodostuvan Aleksanterinkadun myönteisesti tunnistettavaksi tunnusmerkiksi, joka laadukkaalla olemuksellaan toimisi myös suunnannäyttäjänä keskustan tulevalle kehitykselle. Tavoitteena oli muodostaa toisiinsa yhdistettävistä kiinteistöistä hallittu arkkitehtoninen kokonaisuus, jossa vanhat rakennukset ja uudisosa liittyisivät mielenkiintoisella tavalla yhteen täydentäen olemassa olevaa kaupunkirakennetta. Sillan suunnittelulle asetettiin seuraavia reunaehdoja:

- Silta palvelee ainoastaan rakennuksien välistä yksityistä läpikulkua ja sen tulee olla umpinainen, lämmitetty ja ilmastoitu.
- Sillan rakenteiden alareunan tulee sijaita vähintään 6 metrin korkeudella Aleksanterinkadun katutasosta.
- Sillan sisäisen kulkuaukon minimileveys on kaksi metriä ja maksimi ulkomitta sama kuin Keskustalon (nykyisen hotellin) ensimmäisen kerroksen sisäänkäynnin leveys. Leveyden ja koon määrittelee ensisijaisesti sillan sopeutumisen ympäröivään kaupunkitilaan ja vasta tämän jälkeen sillan sisäiset toiminnot.
- Sillan kulkuväylän tulee kaikissa käyttöolosuhteissa olla turvallinen ja täyttää rakentamismääräyskokoelman vaatimukset esteettömyydestä.
- Sillan alapuolisen ja ympäröivän julkisen katutilan viihtyisyyteen kaikkina vuoden ja vuorokauden aikoina tulee kiinnittää huomiota, erityisesti rakenteiden ja valaistuksen osalta. Taiteen integroiminen hankkeeseen voi olla keino vahvistaa sillan kiinnostavuutta ja luonnetta.
- Siltaa ei saa tukea nykyisiin rakennuksiin, vaan se tulee kannattaa päätypalkein ja välipalkein kilpailijan harkinnan mukaan.
- Katutilaan mahdollisesti sijoittuvat kantavat rakenteet tulee sijoittaa näille osoitetuille alueille (liite 8).
- Kilpailijan tulee varmistaa asiantuntijoilta, että rakenneratkaisu ja sen dimensiot ovat toteuttamiskelpoiset ja että rakentamiskokous pysyy sillalle varatussa kustannusarviossa, joksi arvioidaan noin 1,5 meur (alv 0%).
- Kilpailijan tulee varmistaa ehdotuksessa esitettyjen rakenteiden mittasuhteiden ja ratkaisujen oikeellisuudesta ja ohjelmanmukaisuudesta.
- Sillan rakenteiden tulee olla helposti tarkasteltavissa ja ylläpidettävissä.
- Katolta ei saa pudota lunta tai jäätä kadulle.
- Rakennuksen tai sen osan purkamiselle ei lähtökohtaisesti anneta lupaa.

Suunnittelussa tuli ottaa huomioon olemassa olevien rakennusten kulttuurihistoriallinen merkitys ja niihin kohdistuvat suojelutarpeet.

Arvosteluperusteet

Kilpailuehdotukset arvosteltiin seuraavin perustein:

- Arkkitehtoninen ja kaupunkikuvallinen kokonaisote
- Taloudellinen ja tekninen toteuttamiskelpoisuus
- Turvallisuus rakenteiden ja käyttäjien kannalta

Kokonaisratkaisun ansioita pidettiin tärkeäimpinä kuin osaratkaisujen tai yksityiskohtien virheettömyyttä.

Palkintolautakunta

Palkintolautakuntaan kuuluivat kilpailun järjestäjien nimeäminä:

Olli Vormisto, toimitusjohtaja, Osuuskauppa Hämeenmaa
Ari Järvinen, kiinteistöjohtaja, Hämeenmaan Kiinteistöt Oy
Armi Patrikainen, kaupunkikuva-arkkitehti, arkkitehti SAFA, Lahden kaupunki (rakennusvalvonta)
Anne Karvinen-Jussilainen, kaupunginarkkitehti, arkkitehti SAFA, Lahden kaupunki (kaupunkisuunnittelu)
Riitta Niskanen, tutkija, FT, Lahden kaupunki (museo)
Hanna Hyvönen, arkkitehti SAFA, FM, kilpailutoimikunnan valitsema ammattijäsen

Palkintolautakunnan siltasuunnittelun asiantuntijana toimi Esko Rechart, DI, Ramboll Oy.

Palkintolautakunnan sihteereinä toimivat Antti Pirhonen, arkkitehti SAFA, Planest Oy ja Tuomas Helin, arkkitehti SAFA, Lahden kaupunki.

Asiantuntijat

Palkintolautakunta kuuli seuraavia palkintolautakunnan ulkopuolisia asiantuntijoita:

Tapio Aaltonen, PHPELA ja Markku Sivonen, rakennusvalvonta / palo- ja pelastustekniset ratkaisut
Jaakko Huotari, Versowood / puurakenteet ja niiden suojaus
Leif Virtanen, Ramboll Oy / rakennusfysiikka
Ilari Ranta-aho, Ramboll Oy / LVI-ratkaisut

Kilpailuehdotusten yleisarvio

Sillan kokonaismuoto on ehdotuksissa samankaltainen: lähes suorakulmaiseen poikkileikkaukseen perustuva päällysrakenne sekä puurivien kohdalle asettuvat välituet. Tämän perushahmon puitteissa ratkaisujen ilme vaihtelee kuitenkin suuresti: "Hiljain" ja "Seitti" avautuisivat lasijulkisivujensa kautta ympäröivään katutilaan ja hahmottuisivat myös katutilasta katsottaessa ainakin osin läpinäkyvinä. "Halo" ja "Lento" puolestaan loisivat yksityiselle ylikululle katutilan katseilta suojatun tilan, joka ei paljastaisi luonnettaan kävelysiltana kadulla kulkijoille. "Halo" toisi katutilaan voimakkaan visuaalisen efektin muiden ehdotusten ilmeen perustuessa perinteisempään materiaalien käsittelyyn. Sillan sisätila muodostui eri ehdotuksissa hyvin eriluonteiseksi, vaihdellen suljetun tunnelimaisesta visuaalisesti ulos avautuvaan.

Mikään ehdotuksista ei toisi toiminnallista uutta katutasoon eikä selkeästi lisäisi katutilan viihtyisyyttä. Toteutuessaan ehdotukset vaikuttaisivat lähinnä näkyviin rajaten ja peittäen niitä sekä katutilan yleisilmeeseen. Kilpailun ratkaisuun vaikuttikin ennen muuta tuomariston arvio siitä, millaisen uuden aiheen siltaehdotukset toisivat Aleksanterinkadun katunäkymiin.

Suunnittelupaikka sijaitsee Lahden urbaanissa ytimessä. Aleksanterinkatu noudattelee Turun ja Viipurin välisen keskiajalla syntyneen maantien linjaa, ja sitä on kaupungin ensimmäisestä asemakaavasta lähtien suunniteltu kaupungin leveänä pääkatuna. Aleksanterinkatu on osa kaupunkirakennustaiteellista kohtisuorien akselien sommitelmaa: pari korttelia suunnittelupaikasta länteen katu risteää torin kohdalla Mariankadun kanssa, ja historiallisen maantien linja yhdistyy näin kirkon ja kaupungintalon väliseen, Mariankadun muodostamaan akseliin. Kadun varrella suunnittelupaikan tuntumassa sijaitsee useita suomalaisen arkkitehtuurin historian kannalta merkittävien arkkitehtien rakennuksia. Näiden rakennusten ilmettä samoin kuin kadun pitkä näkymää on

muokattu monin kohdin vuosikymmenten kuluessa. Vuosina 1900–1960 Aleksanterinkadun näkymäkselin poikki kulki Loviisan–Vesijärven rautatie omalla sillallaan suunnittelupaikan läheisyydessä, joskin silloisen ydinkeskustan ulkopuolella. Aleksanterinkadun pitkittäisnäkymissä hahmotuu merkittävä osa Lahden keskustaa, lännessä kadun päätteenä lisäksi Hiihtostadion ja Salpausselkä. Kadun talviajan ilmeelle tunnusomaiseksi on muodostunut Tapani Aartomaan 1980-luvun alussa suunnittelema valoteos.

Kaikki ehdotukset toisivat toteutuessaan pitkälle näkyvän poikittaisen elementin Aleksanterinkadun historialliselle näkymäkselille. Yksityinen silta muodostuisi merkittäväksi visuaaliseksi kiinnekehäksi julkisessa katutilassa. Pitkien katunäkymien sijasta etenkin sillan lähiympäristöä hallitsisi poikittainen rakenne kadun ilmatilassa. Aleksanterinkatu laskee länteen, joten sillan valaistus tulisi erottumaan taivasta vasten kaukaisemmassakin läntisessä päässä katua. Kauempaa idästä tarkasteltuna silta taas asettuisi kadun päätteen horisonttlinjan tuntumaan ja muodostuisi silloinkin painokkaaksi aiheeksi katutilassa.

Sillan kaupunkitilallista merkitystä oli haastavaa arvioida kilpailijoiden esittämien havainnekuvien perusteella. Palkintolautakunta pyrki lähestymään näitä kuvia kriittisesti: Yhtäältä pohdittiin, onko muussa aineistossa esitetyt ratkaisut esitetty perspektiivikuvissa luotettavasti. Toisaalta palkintolautakunta hankki useita asiantuntija-arvioita siitä, millaisia muutoksia jatkosuunnittelussa jouduttaisiin tekemään kilpailuvaiheen rakenteisiin. Useammassa ehdotuksessa arkkitehtonisen ilmeen kannalta keskeisiä ovat säärasitukselle altistuvat puupinnat. Asiantuntijalausuntojen perusteella vaikutti todennäköiseltä, että näitä pintoja jouduttaisiin suojaamaan muilla rakenteilla tai pinnoitteilla. Paitsi rakenneteknisiä ratkaisuja myös ilmanvaihto-, lämmitys- ja jäähdytystekniikan tarvetta arvioitiin asiantuntijalausuntojen perusteella. Lausunnot vaikuttivat osaltaan ehdotuskohtaiseen arviointiin sekä palkintolautakunnan antamiin jatkosuosituksiin.

Lahden kaupunki asetti ehdotukset verkkosivuilleen ja keräsi niistä palautetta. Palkintolautakunta tutustui palautteeseen ja palautteen teemoista keskusteltiin. Palautetta pidettiin monilta osin arkkitehtonisestikin tarkkanäköisenä. Tuomaristo teki kuitenkin ratkaisunsa yleisökyselyn tuloksista riippumatta.

Ehdotuskohtainen arvio

Ehdotus nro 1 nimimerkki “Hiljain”



Havainnekuvien perusteella “Hiljain” toisi katutilaan hyvin läpinäkyvän, minimalistisen ja helposti hahmotettavan rakenteen. Siltarakenne muodostuisi neljästä liimapuupilarista koostuvien välitukien ja poikkipalkkien kantamasta kotelosta, jonka ala- ja yläpohjina toimisivat viilupuuelementit ja jonka lasiseinät toteutettaisiin laminoiduista lasilaatoista.

Ehdotus on minimalistisuudessaan hallittu ja tyylikäs. Yleisilmeen viehätys perustuu selkeän puurakenteen keveyteen ja suurten lasipintojen tuomaan läpinäkyvyyteen. Läpinäkyvyyden kääntöpuolena rakenteen ilmeessä on liiketilamaisuutta. Hotellivieraat päätyisivät kulkemaan ikään kuin näyteikkunan kautta. Sisätila olisi myös altis kuumenemiselle kesäaikaan. Toisaalta rakenteen pituuskaltevuus ei tunnu olevan täysin sopuisuudessa äärisuorakulmaisen rakenteen kanssa.

Lisäksi pystysuuntainen liimapuurakenne lasilaattojen välissä, keskellä siltaa, saa turhankin painokkaan aseman. Neljän pilariin ryhmät loisivat kadulle häkkipäiset pienoistilat, joille ei ole osoitettu käyttöä. Sillan sisällä niukka rakennekorkeus johtaisi matalaan ja mahdollisesti ahdistavaan kulkuväylään. Esitetyt alakatto- ja massalattiaratkaisut peittäisivät kantavan rakenteen viilupuupinnat sillan käyttäjiltä.

Neljästä siltaehdotuksesta tämän suunnitelman katutilaa visuaalisesti katkaiseva vaikutus olisi vähäisin, mikäli se olisi mahdollista toteuttaa ja ylläpitää esitetyssä hahmossaan. Sillan taakse jäävät Aleksanterinkadun talvalot erottuisivat rakenteen läpi, jolloin valosarja voisi olla hahmotettavissa pitkissä näkymissä kokonaisuudessaan. Myös puurivin linja hahmotuisi sillan läpi. Heijastukset ja lasin likaantuminen rajoittaisivat kuitenkin käytännössä aineettomuuden vaikutelmaa. Lisäksi täydennykset rakenteisiin muuttaisivat sillan luomaa yleisvaikutelmaa merkittävästi. Esimerkiksi kaiteen lisäämisellä kulkuväylälle olisi suuri vaikutus rakenteen ilmeeseen.

Esitystavaltaan “Hiljain” on turhankin viitteellinen ja osin riittämättömästi tutkittu, mikä herättää epäilyn keskeneräisyydestä. Esimerkiksi välttämättömän puunsuojauksen vaikutus vallitsevasti puurakenteisen ehdotuksen ilmeeseen ei käy ilmi mustavalkoisista havainnekuviista. Liimapuupilarit olisi suojattava rakenteellisesti tai maalaamalla, mikä on huomioitu kustannusarviossa mutta ei kuvissa. Myös tuulikuormien huomioiminen muuttaisi todennäköisesti ehdotuksen ilmettä havainnekuviista poikkeavaksi.

Ilmanvaihto- sekä lämmitys- ja/tai jäähdytystekniikan integroinnin mahdollisuus rakenteeseen jää epäselväksi, samoin lumen putoamisen esto. Puurakenteen ja täydentävien rakenteiden kuten pellitysten eroa on vaikea hahmottaa havainnollistavista kuvista. Siltarakenteen alapinta ja sisätilan sisäkattopinta korostuisivat katutilassa, mutta näiltä osin puurakenne ilmeisesti peittyi ehdotuksessa muista materiaaleista toteutettujen kerrosten taakse. Palkintolautakunta piti todennäköisenä, että minimalistiseen puurakenteeseen ja melko abstraktiin esitystapaan perustuvan ehdotuksen viehätys ei säilyisi käytännön toteutuksessa.

Ehdotus nro 2 nimimerkki "Halo"



Ehdotuksessa "Halo" keskeistä on kiiltävän teräspinnan luoma visuaalinen efekti kaupunkitilassa. Ehdotus tavoittelee taideteoksen pikemmin kuin sillan luonnetta peilaaviksi kiillotettuine heijastuspintoineen. Siltarakenne muodostuisi mastopilarien kantamasta teräsristikosta, jonka varaan muotoon valssatut, kiiltäviksi hiotut rst-levyt kiinnitettäisiin. Peilaavat levyt muodostaisivat sillan itäpuolelle kuperan ja länsipuolelle koveran julkisivupinnan. Myös sillan päällysrakenteen alapinta on esitetty ehdotuksessa vapaamuotoisena heijastavana rst-pintana. Siltaehdotuksessa on kaksinkertainen lasikatto, jonka sisempi lasi diffusoi valoa. Valkobetoniset seinät täydentäisivät sisätilan unenomaiseksi suunniteltua tunnelmaa. Näkymiä ulos olisi pienistä viistoista kurkistusaukoista, jotka

lävistävät julkisivurakenteen.

Selostuksen mukaan ehdotus pyrkii luomaan maamerkin ja yllättämään kadulla kulkijan, tarjoutuen nähtävyydeksi ja "peiliselfien" taustaksi. Kilpailija asemoi näin ehdotuksensa wow-arkkitehtuurin kategoriaan. Selostuksen mukaan ehdotuksessa on pyritty häivyttämään hankkeen lähtökohta "julkisen kaupunkitilan haltuun ottavasta yksityisestä ylikukulusta". Sulkiessaan yksityiset toiminnot lähes umpinaisten julkisivujen taakse ja luodessaan katutilaan sisätiloihin liittymättömän erikoiseffektin ehdotus kuitenkin myös korostaa hankkeelle ominaista yksityisen ja julkisen jännitettä. Toisaalta ehdotuksen vahvuutena voi pitää yksityisen ylikululiikenteen suojaamista katutilan katseilta.

Ehdotuksen esitystapa on huolellista ja tutkittua ja rakenteen detaljointi laadukasta. Esimerkiksi sillan visuaalinen irrottaminen julkisivuista rakenteen sisäänvedolla on toimiva ja hallittu. Lumen kertymisen estäminen on ratkaistu uskottavasti. Tarvittavalle talotekniikalle järjestyisi todennäköisesti tilaa. Monikerroksinen rakenne herättää kuitenkin myös kysymyksiä huollettavuudesta.

Vaikka ehdotus on ulkomitoiltaan ehdotuksista suurin, kulkuväylä on melko kapea ja matala. Sisäperspektiivikuva on sikäli harhaanjohtava, että siinä tilaa kuvataan kohdasta, jossa jo lähestytään sillan päätä. Pidemmässä näkymässä siltaa pitkin vaikutelma olisi merkittävästi ahtaampi.

Silta loisi täysin uuden elementin, rohkean taideteoksen Aleksanterinkadun katutilaan ja pitkään näkymään. Se ottaisi oman tilansa ja vaatisi huomiota puurivien ja talvivalojen lomassa, katkaisten puurivien linjan ja talvivalojen tarinan. Sillan vaikutus katunäkymiin vaihtelisi vuodenajan, vuorokauden hetken, säätilan ja liikenteen mukaan. Sillan päällysrakenteen alapinnalla olisi suuri merkitys kadulla liikkujan kokemuksessa, joten sen huolellinen muotoilu on yksi ehdotuksen ansioista.

Siltaehdotuksen toteuttamiseen liittyisi kuitenkin merkittäviä teknisiä haasteita. Rst-julkisivujen saumattomaksi hiominen ja kauttaaltaan peilaavaksi kiillotus olisi äärimmäisen vaativaa. Säilyisikö visuaalinen efekti kiinnostavana ja houkuttelevana lämpötilavaihteluissa sekä sään ja katu ympäristön pitkäaikaisrasituksissa? Entä käyttäytisikö rst-pinta todella visuaalisesti kuten perspektiivikuissa? Sillan luomaa visuaalista efektiä on erittäin haastavaa arvioida luotettavasti yksittäisten havainnekuvienvä perusteella. Voimakkaaseen optiseen tehokeinoon liittyy myös vaaratilanteen riski: koverat pinnat saattaisivat keskittää heijastuvaa valoa hallitsemattomasti siten, että kadulla liikkuja häikäistyisi äkillisesti. Rakennetta ei siksi voi pitää kadulla liikkujien kannalta turvallisena.

Palkintolautakunnan arvion kannalta ratkaisevaa oli, että sillan arkkitehtoninen luonne katutilassa jäisi lähes täysin yhden kortin eli peilipintojen tuottaman visuaalisen efektin varaan. Peilipintojen toteutettavuus esitetyn kaltaisina vaikutti liian epävarmalta. Näyttävän peili-efektin hintana silta myös peittäisi ja katkaisisi laajalti katunäkymiä.

Ehdotus nro 3 nimimerkki "Lento"



"Lento" on ehdotuksista ainut, jossa sillan päiden välinen korkeusero on tematisoitu rakennemuotoilun lähtökohtana. Kumartuva liimapuupilari ikään kuin kantaa sillan päällysrakennetta selässään. Päällysrakenteen ilme perustuisi vaihtelevasti heijastavaan kerrokselliseen julkisivuun, joka toistaisi ympäristön sävyjä. Teräsristikon varaan toteutettu julkisivurakenne koostuisi ulkopinnan rei'itetyistä alumiinilevyistä sekä niiden taustalle asettuvasta peilaavasta teräksestä ja ikkuna-aukotetuista julkisivuelementeistä. Toisena välitukena toimisi teräspilari puurivin lomassa.

Silta hahmottuu rakennuksena yhdistämiensä rakennusten välissä. Päällysrakenteen ja liimapuupilarin yhdistelmä luo mielenkiintoisen kokonaishahmon, vaikka kaartuva liimapuupilari ei olekaan rakenteellisesti aivan tarkoituksenmukainen. Kokonaishahmossa voi nähdä viitteitä kalustemuotoiluun. Havainnekuvasssa sillan päällysrakenne sulautuu pehmeästi sinisen hämärään iltataivaaseen. Todellisuudessa rakenne saattaisi hahmottua paljon havainnekuvasssa esitettyä raskaampana ja konttimaisena. Myös teräksinen välituki häipyä havainnekuvasssa puurivin lomaan mutta erottuisi todellisuudessa useimmissa valaistustilanteissa selvemmin. Tämä välituki vaikuttaa ylipäättään hiukan irralliselta sillan kokonaishahmossa.

Silta erottaisi yksityisen ylikulun katutilasta omaan, katseilta suojattuun tilaansa. Sisäperspektiivinäkymässä kulkuväylä hahmottuu selkeästi rakennuksen sisätilana pikemmin kuin ylikulkusiltana. Perspektiivikuva esittää kuitenkin sillan sisäisen kulkuväylän epärealistisen avarana; katselupiste tuskin sijaitsee sillalla.

Lähes täysin läpinäkymättömänä silta katkaisisi Aleksanterinkadun valotaideteoksen sarjan samoin kuin puurivien linjat. Toisaalta kaksoisjulkisivu tarjoaisi katutilan elävöittämisen mahdollisuuden: Selostuksessa esitetään valaistustaiteen integroimista uloimpien julkisivukerrosten väliin. Integroidun valaistuksen teknistä toteutusta ei kuitenkaan ole esitetty. Toisaalta uloimman julkisivukerroksen rei'itys mahdollistaa taideaiheen luomisen valaistuksesta riippumattakin. Siltajulkisivujen metallipinnat heijastelisivat ympäristön sävyjä tavoilla, joita on vaikeaa ennakoida yksittäisten havainnekuviin perusteella. Joka tapauksessa sää- ja valaistustilanne vaikuttaisi melko vahvasti sillan ilmeeseen, ja ympäristön sävyjen toistuminen heijastuksissa auttaisi jossain määrin sulauttamaan siltaa ympäristöönsä. Julkisivupintojen kunnolla olisi suuri merkitys pintojen heijastusvaikutuksiin.

Sillan rakennesuunnittelu ja detaljointi on pääosin erittäin huolellista. Merkittävin muutos esitettiin ratkaisuihin liittyisi todennäköisesti liimapuupilariin: säärasituksille altistuvana puupintaa olisi suojattava maalaamalla tai rakenteellisesti. Puurakenne ei myöskään voisi ulottua kadun pinnan tasoon, vaan tulisi irrottaa siitä jonkinlaisella jalustarakenteella. Teräksen ja puun erilaisia lämpöliikkeitä ei ole huomioitu suunnitelmissa täysin vakuuttavasti. Myös jyrkästi kaarevan liimapuukannattimen valmistukseen liittyisi haasteita, ja laaja puupinta voisi houkuttaa ilkivaltaan. Toisaalta monikerroksisen julkisivun uloimpien metallikerrosten väliin saattaisi kertyä lunta ja vettä, jotka aiheuttaisivat mekaanista ja kosteusrasitusta rakenteille. Lumen putoamisen estoa rakenteen katolta ei ole esitetty, mutta se olisi ratkaistavissa rakenneperiaatteen puitteissa. Talomainen päällysrakenne tarjoaisi todennäköisesti riittävästi asennustilaa tarvittavalle ilmanvaihto- ja lämmitystekniikalle.

Ehdotus toisi uuden rakennuksen osan Aleksanterinkadun ylle, laajaan katutilaan ja pitkiin näkyymiin. Palkintolautakunnan arvioon ehdotuksesta vaikutti lopulta ennen muuta rakenteen massiivisuus ja umpinaisuus. Silta peittäisi taakseen merkittäviä osia katunäkymistä. Palkintolautakunta ei vakuuttunut siitä, että sillan julkisivut toisivat katutilaan riittävän mielenkiintoisen ja myönteisen aiheen menetettyjen näkymien tilalle.

Ehdotus nro 4 nimimerkki "Seitti"



"Seitti" on mittasuhteiltaan siro ja esinemäinen siltarakenne. Nelihaaraisten teräspilarien kantama päällysrakenne koostuu puisista CLT-elementeistä, niihin rakenteellisesti liittyvästä terässauvojen muodostamasta ristikosta sekä lasilevyistä. Puupintoja on esitetty valaistaviksi siten, että ne korostuisivat lämpimän sävyisinä elementteinä katutilassa. Kilpailija perustelee selostuksessa ehdotustaan viitaten Lahden kalustemuotoilu- ja puuteollisuusperinteisiin.

Siltaehdotuksen muotoilu ja detaljointi on arkkitehtonisesti hallittua, joskin melko yllätyksetöntä. Ehdotuksen mielenkiintoinen aihe syntyy hoikista teräksisistä diagonaalisauvoista. Etenkin liikkeessä tarkasteltaessa kahden julkisivun diagonaalit loisivat päällekkäin asettuessaan vaihtelevia seittimäisiä kuvioita. Olennaista tämän vaikutelman toteutumiseksi olisi, että diagonaalit eivät kasvaisi merkittävästi

mahdollisessa jatkosuunnitteluvaiheessa. Käytännössä lasin heijastavuus ja likaantuminen rajoittaisivat jossain määrin seitti kuvion erottumista. Nelihaaraiset pilarit mukailevat onnistuneesti päällysrakenteen diagonaalien teemaa.

Esitetyiltä poikkileikkausmitoiltaan päällysrakenne on neljästä ehdotuksesta pienin, mutta silti sisätila on suhteellisen avara. Sillan lämmitys-, jäähdytys- ja ilmanvaihtotarpeisiin ei kuitenkaan ole kiinnitetty riittävästi huomiota. Sisätilan ilmanvaihdon väitetään hoituvan syrjäyttävänä ilman talotekniikkaa, mikä ei ole uskottavaa. Mahdollisessa jatkosuunnittelussa siltarakenteeseen olisi integroitava tekniikkaa ja rakennekerroksia, jotka kasvattaisivat ala- ja yläpohjaa ja siten kokonaisrakennekorkeutta. Sisätilan ja sillan alapinnan valaistuksesta on esitetty selostuksessa melko pitkälle vietyjä ideoita, mutta valaistustekniikan integrointi raken teisiin jää epäselväksi.

CLT-levyt ovat osin suojassa säärasituksilta päällysrakenteen pohjassa ja yläpinnan vesieristeen alla. Silti niiden kestävytyteen samoin kuin terässauvojen ja CLT:n yhdistämiseen liittyy Suomen voimakkaasti vaihtelevissa lämpö- ja kosteusoloissa riskejä. Rakennedetaljointi voisi johtaa esitetyllä tavalla toteutettuna paikallisiin kylmäsiltoihin ja kondenssiveden kertymiseen. Myös CLT-levyjen akustiset ja mekaanisen kestävyuden ominaisuudet jalankulkurasituksella tulisi tutkia mahdollisessa jatkosuunnittelussa tarkemmin. Lumen kertyminen katolle on esitetty estettäväksi lämmityskaapelein.

Kuten muutkin ehdotukset tämäkin siltaratkaisu toisi uuden vahvan elementin Aleksanterinkadun keskeiseen katutilaan ja pitkiin näkyymiin. Rakenteen luonne ylikulkusiltana kävisi selkeästi ilmi kadulla liikkujille. Sillan avoimuuden ja yksityisen käyttötarkoituksen välille jäisi jännite, mutta teräsdiagonaalien verkoston vuoksi yleisvaikutelma ei olisi näyteikkunamainen. Mikäli silta onnistuttaisiin toteuttamaan ja ylläpitämään esitetyllä tavalla läpinäkyvänä ja keveänä, puurivien ja talvivalojen jatkumo voisi olla hahmotettavissa katutilassa sillasta huolimatta.

Tuomaristo arvosti ennen muuta tapaa, jolla teräs, puu ja lasi yhdistyvät ehdotuksessa ilmapiksi arkkitehtoniseksi kokonaisuudeksi. Siltaehdotuksen keskeisten vahvuuksien säilyttämiseen mahdollisessa toteutussuunnittelussa liittyisi kuitenkin merkittäviä haasteita. Yhtäältä olisi vaalittava rakenteen keveyttä ja läpinäkyvyyttä ja toisaalta varmistettava, ettei katutilasta näkyviä rakenteellisia puupintoja jouduttaisi peittämään muilla rakennekerroksilla. Sisätilan alakattopinta ja siltarakenteen alapinta korostuisivat katutilassa, ja niitä tulisi jatkosuunnittelussa kehittää kuin julkisivuja.

Kilpailun tulos

Työskentelyssään palkintolautakunta arvioi siltaehdotuksille asetettujen tavoitteiden toteutumista. Kilpailuohjelmassa keskeiseksi tavoitteeksi mainittiin Aleksanterinkadun arvokkaan kaupunkitilan kehittäminen. Kadulla liikkujalle mikään esitetyistä siltaratkaisista ei tarjoaisi uusia toiminnallisia mahdollisuuksia eikä katutilassa viihtymistä tukevia uusia elementtejä. Sillan vaikutus katutilaan painottuisi uuden arkkitehtonisen aiheen luomiseen kadun ylle sekä näkymien rajaamiseen ja peittämiseen. Minkään ehdotuksista ei voitu näiltä osin katsoa kehittävän Aleksanterinkadun katutilaa selkeästi parempaan suuntaan. Arvioinnissa keskityttiinkin pohtimaan, mikä ehdotuksista olisi ennakoitavilta vaikutuksiltaan myönteisin.

Palkintolautakunta kokoontui kerran hyväksymään kilpailuasiakirjat ja neljä kertaa arvioidakseen ehdotuksia. Arviointi oli haastavaa, sillä palkintolautakunnan näkemysten ja asiantuntijalausuntojen perusteella mikään ehdotuksista ei olisi toteutettavissa sellaisenaan kilpailijoiden esittämässä muodossa. Toisaalta havainnekuvia pidettiin osin harhaanjohtavina. Erityisen perusteellisesti punnittiin vahvimpina pidettyjä ehdotuksia "Lento" ja "Seitti". Lopulta palkintolautakunta päätyi valitsemaan voittajaksi ehdotuksen numero 4, nimimerkki "Seitti".

Kilpailun tulos ei ole palkintolautakunnan kannanotto sillan rakentamisen puolesta. Kilpailun tarkoituksena oli, että Lahden kaupunki voi tulosten perusteella arvioida siltahankkeen kaupunkikuvallista vaikutusta ja kehittämismahdollisuuksia. Kilpailuohjelmassa asetetut tavoitteet toteutuvat palkintolautakunnan arvion mukaan parhaiten voittaneessa ehdotuksessa. Siksi palkintolautakunta suosittelee, että ylikulkusillan soveltumista suunnittelupaikalle arvioidaan jatkossa ehdotuksen "Seitti" pohjalta. Jatkoarvioinnissa on pohdittava erityisesti, millaiseksi kulttuurihistoriallisesti arvokas katutila muodostuisi, jos ylikulkusilta toteutettaisiin.

Arvioitaessa voittaneen ehdotuksen vaikutusta katutilaan on tärkeää huomioida haasteet, joita rakenteellisen keveyden ja läpinäkyvyyden säilyttämiseen mahdollisessa jatkosuunnittelussa liittyisi. On selvää, että ehdotus kadottaisi viehätysensä, jos seittimäisen teräsrakenteen tai pilareiden dimensiot kasvaisivat merkittävästi. Myös puupintojen korostuminen katutilassa arvioitiin ehdotuksen vahvuudeksi, jota ei tulisi uhrata muiden suunnittelutavoitteiden paineessa. Sillan sisäkattopintaa sekä siltarakenteen alapintaa tulisikin mahdollisessa jatkosuunnittelussa kehittää kuin julkisivuja, sillä ne määrittävät tärkeiltä osin sillan ilmettä katutilassa. Toisaalta näkyvät julkisivuteippaukset tai ripustukset sisätilassa tuhoaisivat ehdotuksen siron ja selkeän yleisilmeen. Mahdollisessa jatkokehittelyssä olisi myös tutkittava, kuinka katutilaan voitaisiin siltarakenteen myötä luoda uusia toiminnallisia tai viihtyvyttä lisääviä aiheita.

Pöytäkirjan allekirjoitus 26.5.2021

Olli Vormisto, toimitusjohtaja, Osuuskauppa Hämeenmaa

Ari Järvinen, kiinteistöjohtaja, Hämeenmaan Kiinteistöt Oy

Armi Patrikainen, kaupunkikuva-arkkitehti, arkkitehti SAFA, Lahden kaupunki (rakennusvalvonta)

Anne Karvinen-Jussilainen, kaupunginarkkitehti, arkkitehti SAFA, Lahden kaupunki (kaupunkisuunnittelu)

Riitta Niskanen, tutkija, FT, Lahden kaupunki (museo)

Hanna Hyvönen, arkkitehti SAFA, FM, kilpailutoimikunnan valitsema ammattijäsen

Esko Rechartt, DI, Ramboll Oy

Tuomas Helin, arkkitehti SAFA, Lahden kaupunki

Antti Pirhonen, arkkitehti SAFA, Planest Oy

Tekijätietojen julkistaminen

Pöytäkirjan allekirjoituksen jälkeen kilpailun vaihtoluovollinen sihteerini avasi kilpailijoiden toimittamat tekijädokumentit.

Ehdotus nro 1 nimimerkki "Hiljain"

Tekijänoikeus: Esa Ruskeepää, Josef Kolb

Tekijät:
Arkkitehtitoimisto Esa Ruskeepää Oy Esa Ruskeepää
+358 41 4604106 esa.ruskeepaa@era.fi
www.era.fi

Josef Kolb AG
Josef Kolb, Christoph Angehrn +41 71 466 72 20 c
christoph.angehrn@kolbag.ch www.kolbag.ch

Insinööritoimisto Pontek Oy Johan Rosqvist
+358 41 5456574 johan.rosqvist@pontek.fi www.pontek.fi

Ehdotus nro 2 nimimerkki "Halo"

Tekijänoikeus:
Aarti Ollila Ristola Arkkitehdit Oy

Työryhmä
Erkko Aarti, arkkitehti SAFA
Kuutti Halinen, arkkitehti SAFA
Lauri Kärpänoja, tekn. kand.
Arto Ollila, arkkitehti SAFA
Niina Rissanen, tekn. kand.
Mikki Ristola, arkkitehti SAFA

Rakennesiantuntija
Sweco Rakennetekniikka Oy
Hannu Uusitalo
Tomi Eloranta

Kustannusasantuntija
Sweco Rakennetekniikka Oy
Jyrki Rohila

Yhteyshenkilö
Erkko Aarti
erkko.aarti@aor.fi
+358407243995

Aarti Ollila Ristola Arkkitehdit Oy
Liisankatu 27 F 26
00170 Helsinki

Ehdotus nro 3 nimimerkki "Lento"

Tekijänoikeus: Arkkitehdit Rudanko + Kankkunen Oy

Tekijät:

Arkkitehtuuri:

Arkkitehdit Rudanko+Kankkunen Oy:

Työryhmä:

Anssi Kankkunen, Arkkitehti SAFA

Hilla Rudanko, Arkkitehti SAFA

Kuisma Rasilainen, Arkkitehti

Avustaja:

Aino Hukkanen, Arkkitehtiopiskelija

Siltarakenteiden suunnittelu, Buro Happold Engineering Ltd.

Työryhmä, siltainsinöörit:

Jack Trainor

Julia Karasinska

Simon Fryer

Davood Liaghat

Asiantuntijat:

Mikko Kaira, johtava arkkitehti, UKI Arkkitehdit Oy, rakennushistoria

Janne Rantanen, Infrayksikön johtaja, Rapal Oy, kustannusasiantuntija

Yhteystiedot:

Anssi Kankkunen

050 560 5797

info@rudanko-kankkunen.com

Ehdotus nro 4 nimimerkki "Seitti"

Tekijänoikeus:

Arkkitehtuuritoimisto B & M Oy ja WSP Finland Oy

Arkkitehtisuunnittelu, Arkkitehtuuritoimisto B & M Oy

Jussi Murole, arkkitehti SAFA

Tuomas Seppänen, arkkitehti SAFA

Jaakko West, arkkitehti SAFA

Siltasuunnittelu, WSP Finland Oy

Antti Silvennoinen, DI Olli Perälä, DI

Valaistussuunnittelu, WSP Finland Oy

Pia Salmi, TaM

Avustajat, Arkkitehtuuritoimisto B & M Oy

Kwangsung Kang, arkkitehti

Daniel Burneo Lyra de Lemos, arkkitehti Kristaps Kleinbergs, BSc

Yhteystiedot

Jussi Murole jussi.murole@bm-ark.fi, 040 - 511 9710

Tuomas Seppänen tuomas.seppanen@bm-ak.fi, 0400 - 575 517