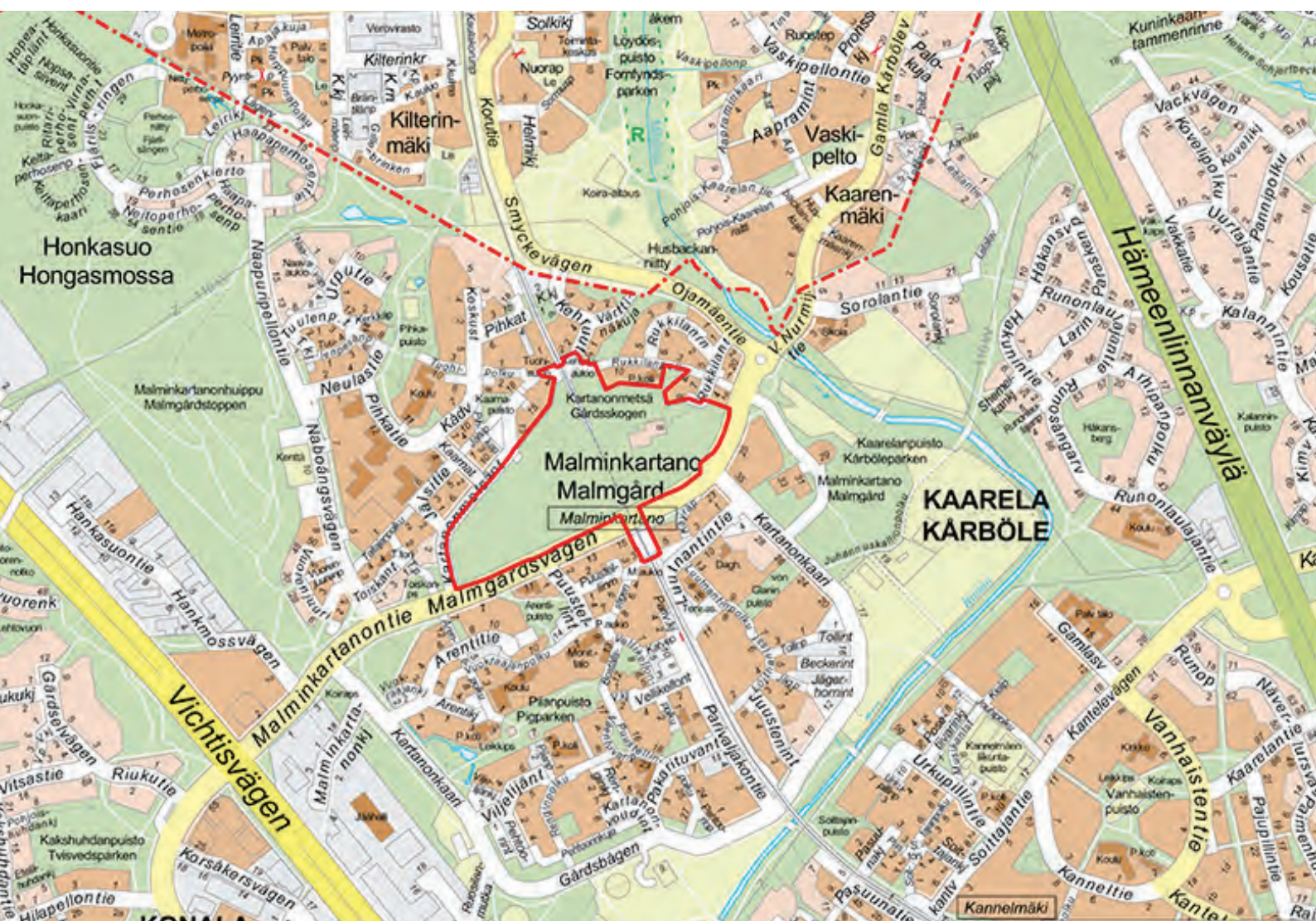




Malminkartanon keskiosan suunnittelukilpailu Kutsukilpailu

14.10. 2021 - 28.1. 2022
Arvostelupöytäkirja

SPONDA



Sijaintikartta

Arvostelupöytäkirja

Malminkartanon keskiosan suunnittelukilpailu

Kutsukilpailu 14.10. 2021 - 28.1. 2022

Taitto

Mikko Oja, WSP Finland Oy

Kartat ja kuvat

Helsingin kaupunki, ellei kuvatekstissä mainita toisin.
Ehdotusten yhteydessä olevat kuvat ovat kilpailijoiden.

Kansien kuvat

Kilpailutyö "Latvus"

Malminkartanon keskiosan suunnittelukilpailu

Kutsukilpailu

Sisällysluettelo

1	Kilpailun tiedot	2
1.1	Kilpailun järjestäjä, luonne ja tarkoitus	2
1.2	Kilpailun osallistujat	2
1.3	Palkkiot	2
1.4	Palkintolautakunta	2
1.5	Kilpailun säännöt	2
1.6	Kilpailun vaiheet	2
1.7	Kilpailijoiden kysymykset	3
1.8	Kilpailuehdotusten saapuminen	3
1.9	Palkintolautakunnan kokoukset	3
1.10	Ehdotusten näytteillepano	3
1.11	Jatkotoimet kilpailun jälkeen	3
2	Kilpailun lähtökohdat ja tavoitteet	4
2.1	Malminkartanon alueen uudistus	4
2.2	Kilpailualue ja ympäristö	4
2.3	Kilpailun tavoitteet	5
3	Kilpailuehdotusten arvosteluperusteet	7
4	Yleisarvostelu	8
4.1	Yleistä	8
4.2	Arkkitehtoninen kokonaisuus	9
4.3	Ilmastoviisaat ratkaisut	9
4.4	Asukkaiden yhteisöllisyyttä ja osallisuutta edistävät ratkaisut	10
4.5	Kaupunkitilojen viihtyisyys, toimivuus ja korkeatasoisuus	10
4.6	Liittyminen kaupunkirakenteeseen, maisemaan ja toiminnalliseen kokonaisuuteen	10
4.7	Toteutus- ja jatkokehityskelpoisuus	11
4.8	Kokonaistaloudellinen kestävyys ja tehokkuus	11
5	Ehdotuskohtainen arvostelu	12
5.1	Kylämäki	12
5.2	Latvus	16
5.3	Malminkartanon Neliapila	21
5.4	Otava	26
6	Kilpailun tulos	30
6.1	Kilpailun tulos	30
6.2	Palkintolautakunnan suositukset	30
6.3	Arvostelupöytäkirjan allekirjoitus	31
6.4	Nimitietojen avaus	32

1 Kilpailun tiedot

1.1 Kilpailun järjestäjä, luonne ja tarkoitus

Sponda Oy järjesti yhteistyössä Helsingin kaupungin kanssa suunnittelukilpailun Malminkartanon keskiosan, Kartanonmetsän, aluekokonaisuudesta. Alueelle on tarkoitus sijoittaa asuinrakentamista sekä liike- ja palvelutiloja.

Kilpailu järjestettiin yksivaiheisena kutsukilpailuna.

Kilpailun tarkoituksena oli löytää Malminkartanon keskiosasta asemakaavan muutoksen pohjaksi arkkitehtonisesti ja kaupunkivallisesti korkeatasoinen kokonaisuunnitelma, joka muodostaa laadukasta, kaupunginosaa yhdistävää kaupunkiympäristöä, johon liittyy myös viher- ja virkistysalueita.

1.2 Kilpailun osallistujat

Kilpailun järjestäjä kutsui kilpailuun neljä suunnitteluryhmää:

- ARCO Architecture Company
- Jaakkola Arkkitehdit
- Schauman & Nordgren Architects
- Verstaas Arkkitehdit

1.3 Palkkiot

Kullekin kilpailuun osallistuneelle ja hyväksytyn kilpailuehdotuksen jättäneelle työryhmälle maksettiin palkkiona 35 000 € (+ alv 24 %).

1.4 Palkintolautakunta

Palkintolautakuntaan kuuluvat:

Sponda Oy:n nimeäminä:

- Christian Airas, Development Director, Sponda Oy, palkintolautakunnan puheenjohtaja
- Pirkko Airaksinen, Head of ESG, Sponda Oy
- Tapio Järvi, Development Manager, Sponda Oy

- Klaus Kurko, Associate Director, Sponda Oy
- Jouko Pöyhönen, Senior Advisor, Sponda Oy
- Helsingin kaupungin nimeäminä:
- Suvi Tyynilä, tiimipäällikkö, arkkitehti, Helsingin kaupunki, kaupunkiympäristötoimiala
- Tytti Wiinikka, arkkitehti, Helsingin kaupunki, kaupunkiympäristön toimiala
- Antti Mentula, arkkitehti, Helsingin kaupunki, kaupunkiympäristön toimiala

Suomen Arkkitehtiliiton nimeämänä:

- Marja Sopanen, arkkitehti SAFA

Palkintolautakunnan sihteerinä on arkkitehti Mervi Savolainen, WSP Finland Oy.

Palkintolautakunta kuuli seuraavia asiantuntijoita:

- Oula Rahkonen, maisema-arkkitehti, Helsingin kaupunki, kaupunkiympäristön toimiala
- Taina Toivanen, liikennesinööri, Helsingin kaupunki, kaupunkiympäristön toimiala
- Jarkko Nyman, insinööri, Helsingin kaupunki, kaupunkiympäristön toimiala

1.5 Kilpailun säännöt

Kilpailu järjestettiin Suomen Arkkitehtiliiton kilpailusääntöjen mukaisesti.

1.6 Kilpailun vaiheet

Kilpailuaika käynnistyi 14.10.2021 ja päättyi 28.1.2022.

Kilpailuseminaari järjestettiin 14.10.2021.

Kilpailukysymyksiä sai jättää 7.1.2022 asti.

1.7 Kilpailijoiden kysymykset

Kilpailijat esittivät määräaikaan mennessä yhteensä 8 kysymystä. Kysymykset ja palkintolautakunnan niihin antamat vastaukset toimitettiin kilpailijoille sähköpostitse.

1.8 Kilpailuehdotusten saapuminen

Kilpailuohjelman mukaisessa määräajassa toimitettiin yhteensä neljä kilpailuohjelman mukaista ehdotusta, jotka kaikki hyväksyttiin mukaan arviointiin.

Ehdotusten nimimerkit olivat:

- Kylämäki
- Latvus
- Malminkartanon Neliapila
- Otava

1.9 Palkintolautakunnan kokoukset

Palkintolautakunta kokoontui yhteensä viisi kertaa.

Kokoukset pidettiin 11.10.2021, 2.2.2022, 16.2.2022, 9.3.2022 ja 11.4.2022.

1.10 Ehdotusten näytteillepano

Yleisöllä oli mahdollisuus esittää kommentteja kilpailuehdotuksista Helsingin kaupungin Kerro kantasi -verkkopalvelun kautta. Kommentteja saatiin yhteensä 825 kappaletta. Kommentit on toimitettu palkintolautakunnan käyttöön.

1.11 Jatkotoimet kilpailun jälkeen

Jatkotyö pyritään käynnistämään välittömästi kilpailun ratkettua. Tavoitteena on, että asemakaavan viitesuunnittelua jatketaan voittaneen ehdotuksen tekijän kanssa.

Kilpailun tulos toimii pohjana alueen tulevalle kaavoitukselle. Alueen asemakaavat laaditaan vaiheittain. Vuoden 2022 aikana aloitettavassa ensimmäisessä asemakaavassa huomioidaan myös kilpailun aikana saatu yleisöpalautte. Kaavoituksen yhtey-

dessä kehitetään edelleen alueen asuntokortteleiden suunnitelmia ja tarkennetaan liikenne-, huolto- ja pysäköintijärjestelyjä. Myös viheralueiden ja hulevesien suunnitelmat tarkentuvat. Tavoitteena on viihtyisä, kodikas ja turvallinen asuinympäristö. Asukkailla ja muilla osallisilla on mahdollisuus jättää mielipiteitä jatkossa kunkin kaavahankkeen yhteydessä.

2 Kilpailun lähtökohdat ja tavoitteet

2.1 Malminkartanon alueen uudistus

Helsingin kaupunkistrategian myötä vanhojen alueiden täydennysrakentamisen merkitys ja arvo täysin uusien asuinalueiden rinnalla on kasvanut viime vuosien aikana. Positiivinen muutos lisää hyvinvointia ja saa aikaan kestävästä kasvua kaupungille. Siksi Helsinki on käynnistänyt uudenlaisen poikkitoimialaisen kaupunkiuudistuksen mallin, jonka yhdeksi pilottialueiksi on valittu Malminkartano-Kannelmäki.

Malminkartano on valittu yhdeksi Helsingin kaupunkiuudistusalueeksi. Kaupunki on sitoutunut parantamaan julkisten tilojen (kuten katujen, aukoiden ja puistojen) kuntoa ja yleisesti alueen viihtyisyyttä ja turvallisuuden tunnetta. Uudistustyötä tehdään kaupungin toimesta monialaisen yhteistyön kautta, jossa alueen toimijoilla on suuri merkitys.

Malminkartanossa on nykyisin n. 9 000 asukasta. Pääosin se on rakentunut 1970-80-luvulla. Malminkartanolle tyypillinen piirre on sekoittunut rakenne, jossa kerrostalot ja pientalomaisemmat rakennukset sekä asunnot ja työpaikat lomittuvat. Kaupunkikuvallisesti alueelle on omaleimaista leikkisyys ja kokeileva tyyli. Materiaaleina on käytetty punatiiltä ja puuta.

2.2 Kilpailualue ja ympäristö

Kilpailualue sijoittuu Malminkartanon kaupunginosan keskelle Malminkartanontien, Kartanonmetsäntien ja Rukkilanpolun asuinkortteleiden väliin. Kilpailualueelta on noin 10 km Helsingin keskustaan ja noin 1,2 km

Myyrmannin kauppakeskukseen Vantaalle. Kilpailualueen kokonaispinta-ala on noin 17 hehtaaria ja siihen kuuluu kiinteistö 4:19, kortteli 33292/1 ja katualueita.

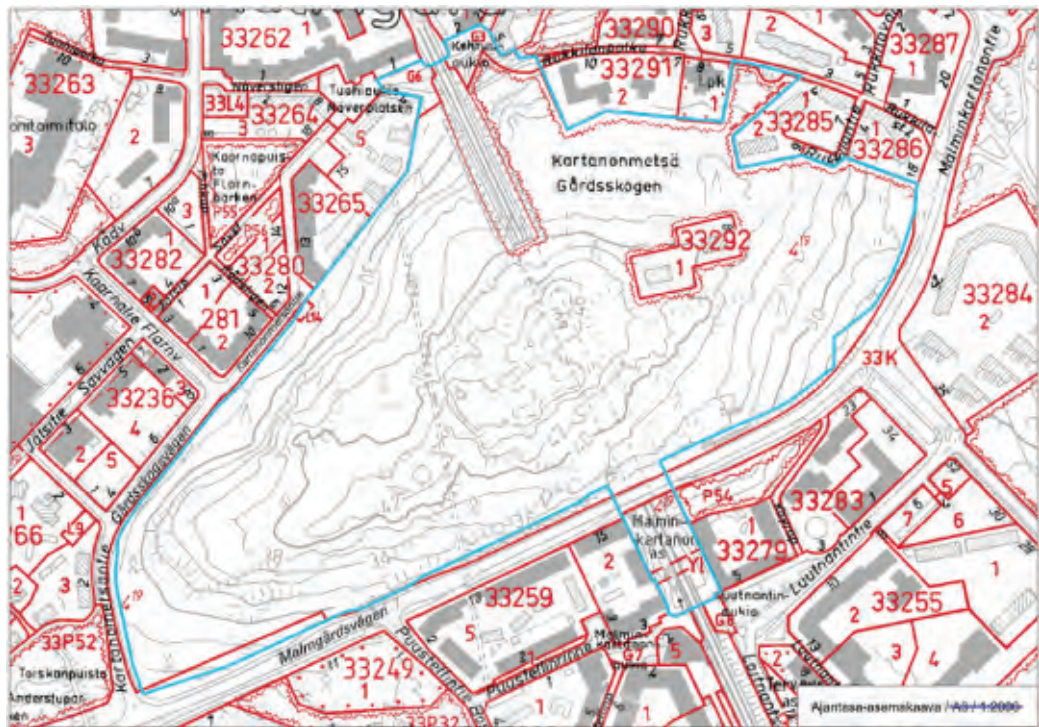
Kilpailualue on tällä hetkellä pääosin luonnontilassa olevaa metsää. Korkeimmassa kohtaa on paikoin avokalliota, jossa mänty on hallitseva puulaji. Matalammat kohdat reuna-alueilla ovat rehevämpiä sekametsäalueita. Alue rajautuu etelässä Malminkartanontiehen, jonka eteläpuolen asuinalue on selvästi alempana. Pohjois-, itä- ja länsiosa rajautuvat asuinalueeseen. Suunnittelualueen keskellä on kaksi pienkerrostaloa, jotka ovat yksityisessä omistuksessa. Alueen alikulkee junarata tunnelissa. Kilpailualueeseen kuuluu myös kulku Kartanonmetsästä juna-asemalle tunnelin pohjois- ja eteläosaan.

Yleiskaavassa alue on asuinvaltaista aluetta, virkistys- ja viheraluetta sekä lähikeskustaa. Rakentamisen tehokkuudeksi on määritetty 1,0-2,0. Rautatietunnelin reunaan on varattu pyöräbaanalle tilavaraus.

Viheralue on sijoitettu keskelle suunnittelualuetta. Lisäksi asuntoalueet sisältävät viheralueita.

Kilpailualue on osin asemakaavoitettu ja osin kaavoittamaton, mutta alueen nykytilanne ei vastaa voimassa olevaa asemakaavaa. Tämän kilpailun myötä asemakaavaa muutetaan tarvittavilta osin uusien suunnitelmien toteuttamiseksi.

Malminkartanoa ympäröi kaksi tärkeää luontokokonaisuutta, Malminkartanonhuipun täyttömäki ja Mätäjoen laakso sekä näihin liittyvät luontoalueet. Molemmat alueet ovat tärkeitä virkistyslistien ja ekologisten yhteyksien näkökulmasta, ja niiden kautta kulkee maakuntakaavan viheryh-



Ajantasa-asemakaava

teystarve. Kartanonmetsä on laaja ja yhtenäinen metsäalue, joka nykyisellään vahvistaa Malminkartanonhuipun ja Mätäjoenlaakson välistä puustoista yhteyttä. Alueen rakentamisen ja metsäalan vähenemisen myötä yhteys Kartanonmetsän läpi heikkenee ja sitä pyritään vahvistamaan eteläisellä vihersormella. Suunnittelussa tuli ottaa huomioon heikentyvän puustoisien yhteyden sovittaminen uuteen kaupunkirakenteeseen ja vastapainoksi parantaa yhteyden virkistyksellistä merkittävyyttä.

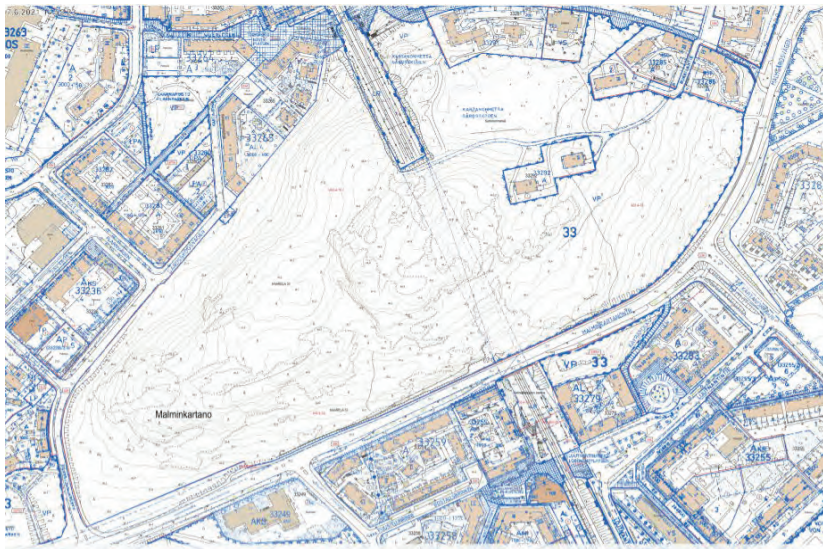
Kilpailualueen keskelle jää metsäalue, joka on nykyisin osittain asemakaavoittamatonta ja osittain puistoksi kaavoitettua. Metsäalue on Malminkartanon maisemakuvan ja lähivirkistystyksen kannalta tärkeä metsäalue. Alue tulee kaavoituksen myötä pienene-mään, mutta sen toiminnallisuutta ja saavutettavuutta tulee samalla parantaa nykyisestä. Maisemakuvan kannalta on erityisen tärkeää säilyttää Kartanonmetsän lakialue luonnonmukaisena metsäalueena.

2.3 Kilpailun tavoitteet

Yleistä

Suunnittelukilpailun tavoitteena oli löytää kokonaissuunnitelma alueen muuttamiseksi veto-voimaiseksi Malminkartanoa täydentäväksi asuinalueeksi, jossa säilytetään merkittävä osa nykyistä viheraluetta. Aluetta tuli kehittää monipuoliset toiminnot kokoavaksi kokonaisuudeksi, jossa nykyiset ja tulevat toiminnot sijoittuvat luontevasti yhteen ja ovat helposti saavutettavissa.

Suunnitelman tuli olla Malminkartanon henkeen sopiva, kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtonisesti korkeatasoinen, ekologisesti kestävä sekä ratkaisuna toiminnallisesti ja taloudellisesti toteuttamiskelpoinen.



Ote ylaiskaavasta

Kaupunkikuvalliset tavoitteet

Suunnitelman toivottiin vahvistavan Malminkartanoon syntyneitä omaleimaista kaupunkikuvaa ja nostavan alueen profiilia ja houkuttelevuutta korkealaatuisilla ratkaisuilla. Malminkartanolle tyypillinen piirre on sekoittunut rakenne, jossa erilaiset rakennustypologiat sekä asunnot ja työpaikat lomittuvat.

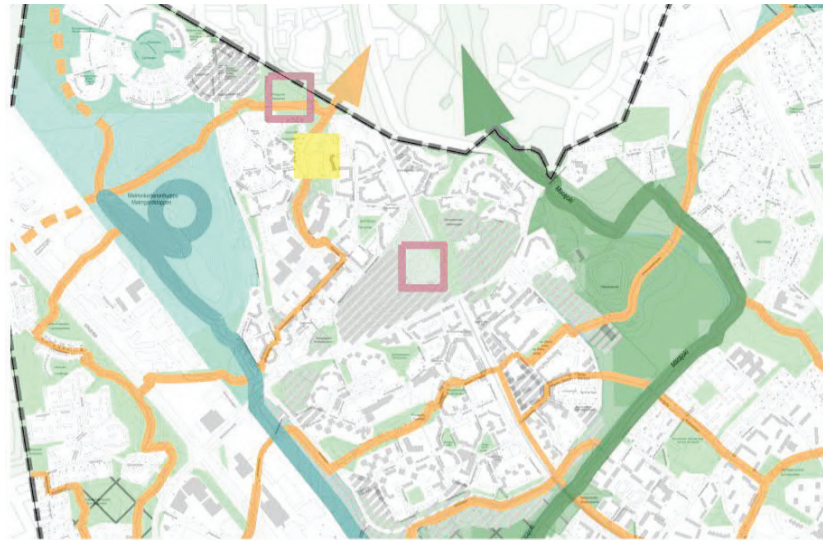
Lähtökohtana suunnittelulle oli urbaani, rakennuksin rajattu kaupunkitila sekä rakennusten ensimmäisen kerroksen aktiivisuus, joista toivotaan syntyvän mielenkiintoista kävelypainotteista ympäristöä. Tavoitteena oli, että puurakenteita ja/tai tiiltä käytetään persoonallisella tavalla siten, että suunnittelualue sopii luontevasti kaupunginosan ilmeeseen, mutta tuo siihen uuden värikkään kerrostuman. Yleisilme ei saanut olla liian ankara, kokeilevuus ja kiinnostavat ratkaisut kuuluvat Malminkartanoon. Kokonaisuuden tuli olla lämminhenkinen ja rento.

Tavoitteena oli muodostaa kortteli- ja puistoalueista tapahtumarikas, kävelyyn ja viihtymiseen houkuttava tilasarja. Kilpailualue on erittäin näkyvällä paikalla ja on osa kehittyvää Malminkartanon keskustaa.

Ilmastonmuutoksen hillinnän ja sopeutumisen tavoitteet tuottavat osuutensa kaupunkikuvasta.

Tavoitteena oli tuottaa alueella aurinkoenergiaa, rakentaa viherkattoja ja suunnitella piha-alueet vihertehokkaiksi. Hulevesien viivytysratkaisut tuli suunnitella siten, että ne rikastavat kaupunkikuvaa sekä korttelipihoilla että yleisellä alueella.

Rakennetun ympäristön tuli tukea yhteisöllisyyden muodostumista ja turvallisuudentunnetta. Syntyvän uuden kaupunkikerrostuman tuli olla mielenkiintoinen ja puhutteleva eri ikäiset asukkaat huomioiden.



Tavoitteellinen viher- ja virkistysverkosto

Toiminnallinen kokonaisuus ja liittyminen ympäristöön

Alueen suunnittelussa tuli huomioida, miten kilpailualue liittyy:

- Malminkartanontielle
- juna-asemien laiturialueille
- Malminkartanonaukiolle, Luutnantinaukiolle, Tuohiaukiolle ja Kehruuaukiolle
- ympäröiviin viheralueisiin ja -verkostoon
- ympäröiviin rakennuksiin
- katuverkkoon, reittiverkostoihin ja joukkoliiketeeseen.

Jokaisessa korttelissa tuli olla vähintään yksi liike-, työ-, työpaja-, tms. tila, jossa on näyteikkuna ja oma sisäänkäynti. Lisäksi suunnitelmassa tuli käydä ilmi, miten alueen läpikulku ja julkisten alueiden toiminnot on suunniteltu.

Malminkartanon juna-aseman laitureiden tasolta tuli kilpailussa osoittaa hissiyhteydet ylös uudelle rakentamisalueelle, vähintään Malminkartanontien tasolle.

Tavoitteena oli myös luonnonvalon lisääminen asematunneliin.

3 Kilpailuehdotusten arvosteluperusteet

Keskeisenä ehdotusten arvosteluperusteena oli se, kuinka hyvin ehdotuksessa toteutuvat kilpailuohjelmassa kuvatut kilpailun tavoitteet. Arvostelussa kiinnitettiin erityisesti huomiota seuraaviin ominaisuuksiin.

- ratkaisun arkkitehtoninen kokonaisuote vahvistaa asetettuja alueellisia kehittämistavoitteita ja alueen imagoa houkuttelevana asuinalueena
- asukkaiden yhteisöllisyyttä ja osallisuutta edistävät ratkaisut
- kaupunkitilojen viihtyisyys, toimivuus ja korkeatasoisuus
- liittyminen kaupunkirakenteeseen, maisemaan ja toiminnalliseen kokonaisuuteen
- suunnitelmien toteutus- ja jatkokehityskelpoisuus
- ratkaisu on kokonaistaloudellisesti kestävä ja tehokas

Arvostelussa painotettiin ratkaisun yleistä laatua. Kokonaistaloudellisesti kestävä ja tehokas ratkaisu pidettiin tärkeämpänä kuin yksityiskohtien virheettömyyttä.

4 Yleisarvostelu

4.1 Yleistä

Kilpailuehdotukset tarjosivat selkeästi toisistaan poikkeavia ratkaisumalleja Malminkartanon keskiosan kehittämiseksi. Kilpailu osoitti siten hyödyllisyytensä. Arvioitavaksi toimitetuissa töissä oli huomioitu kilpailun tavoitteet pääosin hyvin ja niistä löydettiin kiinnostavia ajatuksia alueen jatkosuunnittelun pohjaksi.

Kilpailun kautta haettiin ratkaisumallia alueen uudelle kaupunkirakenteelle eikä tehtävään voida löytää yhtä oikeaa vastausta. Ehdotukset olivatkin alueen kokonaisratkaisultaan erilaisia, mikä palvelee hyvin alueen jatkosuunnittelua. Ehdotuksissa esiteltiin riittävän erilaisia liikenneratkaisuja ja korttelirakenteita. Näin ne vastasivat kilpailun tavoitteisiin ja osoittivat, että alue on ratkaistavissa eri tavoin.

Kaikissa ehdotuksissa oli noudatettu riittävällä tarkkuudella kilpailuohjelmassa ilmoitettuja kerrosalatavoitteita. Jonkin verran vaihtelua esiintyi ratkaisujen vaihteittain toteutettavuudessa. Esitetyt pysäköintiratkaisut noudattivat pääpiirteissään annettuja suunnitteluohjeita, mutta yksityiskohtaisemmista ratkaisuista löytyi eroavaisuuksia, jotka vaikuttavat myös ratkaisujen toteutettavuuteen.

Ehdotuksissa on noudatettu melko hyvin suunnitteluohjetta, jonka mukaan viheralueen tulee pääosin rajautua nykyisen +40 korkeuskäyrän mukaisesti ja Kartanonmetsän lakialue säilyttää viheralueena.

Yhdenkään ehdotuksen ei katsottu sellaisenaan soveltuvan alueen kaavoituksen pohjaksi. Tämän vuoksi arvioinnissa korostui suunnitelmien kehityskelpoisuuden arviointi.

Palkintolautakunnan jäsenten lisäksi muita asiantuntijoita käytettiin arvioimaan maisema-arkkitehtuuria ja liikenneratkaisuja.

4.2 Arkkitehtonnen kokonaisote

Kilpailuehdotuksissa esitettyjen rakennusten arkkitehtuuri oli pääosin mielenkiintoista. Koska alue tulee toteutumaan vaihteittain, on kokonaisratkaisun hyvä kestää vaihtelua. Osassa ehdotuksia arkkitehtuuri oli hyvinkin vaihtelevaa ja monipuolista, toisissa ratkaisu perustui enemmän yhtenäisemmän arkkitehtuurin ajatukseen.

Vaikka kilpailuehdotusten kokonaisratkaisut poikkesivat toisistaan, oli rakentaminen niissä pääasiassa keskitetty alueen reunoille viheralueen ja ympäröivien katujen väliin.

Malminkartanontien varteen oli ehdotuksissa sijoitettu rakennuksia sekä kadun suuntaisesti että kohtisuoraan sitä vastaan. Molemmissa ratkaisuissa on hyviä puolia; kadun suuntaiset rakennukset muodostavat selkeän rajauksen viheralueen ja katutilan väliin, kohtisuoraan katua vastaan asettuvat rakennukset taas avaavat näkymiä viheralueen ja katutilan välille.

Pientalojen tai muun pienimitäkaavaisen asuinrakentamisen sijoittamista alueelle ei ole pidetty järkevänä. Tehokkaamman rakentamisen avulla viheralueen laajempi säilyminen on mahdollista.



Ilmakuva pohjoisesta

4.3 Ilmastoviisaat ratkaisut

Kaikissa ehdotuksissa oli suunnitteluohjeiden mukaisesti tutkittu ilmastoviisaita ratkaisuja. Kaikissa ehdotuksissa oli myös mainittu puurakentaminen yhtenä rakentamisen tapana ja tutkittu hulevesien hallintaa. Rakentamisesta aiheutuvaa maa-ainesta oli esitetty käytettäväksi esimerkiksi hulevesirakenteissa.

Ehdotuksissa Kylämäki, Latvus ja Neliapila oli kuvattu myös energian tuotantotapoja, kuten esimerkiksi maalämmön, aurinkoenergian ja muiden uusiutuvien energiamuotojen tuotantoa. Tämän lisäksi ehdotuksissa oli huomioitu rakennusten suuntaamista ja ikkunoiden kokoa sekä mikroilmastoa.

Ehdotuksessa Otava ei erikseen nostettu ilmastoviisaita ratkaisuja teemaksi. Kestävää kehitystä oli painotettu kustannustehokkuuden näkökulmasta, mutta erilaisten ilmastoviisaita ratkaisuja ei esitelty.

4.4 Asukkaiden yhteisöllisyyttä ja osallisuutta edistävät ratkaisut

Kaikissa ratkaisuissa yhdeksi yhteisöllisyyttä edistäväksi ratkaisuksi oli esitetty katutasoon sijoitettuja toimintoja. Lisäksi ehdotuksissa Kylämäki, Latvus ja Neliapila yhteisöllisyyttä edistäviä ratkaisuja olivat mm. erilaiset yhteistilat, kattoterassit ja työpajatilat. Ehdotuksessa Otava ei yhteisöllisyyttä tuotu erikseen esiin. Toriaukiot ja niiden ympärille sijoitetut liiketilat voidaan katsoa yhteisöllisyyttä edistäviksi ratkaisuiksi.

4.5 Kaupunkitilojen viihtyisyys, toimivuus ja korkeatasoisuus

Rakennusten ensimmäiseltä kerrokselta toivottiin aktiivisuutta, jotta alueelle syntyisi mielenkiintoista kävelypainotteista ympäristöä. Kaupunkikuvallisesti merkittäviin kohtiin tuli kävelytasossa esittää toiminnallisia tiloja ja palveluja. Palveluiden sijoittamista lähelle nykyistä asemaseutua on pidetty luontevana. Kilpailun eräs tavoite on ollut Malminkartanontien elävöittäminen, joka tulisi pystyä toteuttamaan muuttamatta nykyisiä liikennejärjestelyitä täysin. Näihin tavoitteisiin oli kilpailuehdotuksissa paneuduttu melko hyvin.

4.6 Liittyminen kaupunkirakenteeseen, maisemaan ja toiminnalliseen kokonaisuuteen

Luonnon monimuotoisuuden ja virkistykseen kannalta luonnontilaisena säilytettävän Kartanonmetsän laajuus on tärkeä, mutta oleelliseksi on arvioinnissa katsottu etenkin sen liittyminen ympäristöön. Tärkeinä on pidetty itä-länsi -yhteyttä viheralueen sisällä sekä selkeitä sisäänkäyntejä viheralueelle. Kilpailuehdotuksissa havaittiin puutteita etenkin viheryhteyden jatkumisessa itään Mätäjoenlaaksoon. Kilpailuehdotuksissa esitetyt ratkaisut vahvistivat myös näkemystä siitä, että metsäalueen maastonmuotojen vuoksi osa reiteistä on tarkoituksenmukaista toteuttaa kevyemmin ja linjata esteettömät reitit lähemmäs rakennuksia.

Sekä ehdotuksessa Latvus että Kylämäki viheralueverkoston kehittäminen on mahdollista, mutta edellyttäisi itäpäädyn miettimistä uudestaan. Ehdotuksessa Latvus verkoston kehittäminen olisi helpointa. Ehdotuksessa Kylämäki itäpää on rakennettu tehokkaasti, joten alueen avaaminen edellyt-

täisi rakentamisen volyymin siirtoa toisaalle, esimerkiksi lähemmäs aseman seutua. Latvus säilyttää tärkeän itä-länsi -yhteyden, mutta metsää on säilytetty enemmän ehdotuksessa Kylämäki.

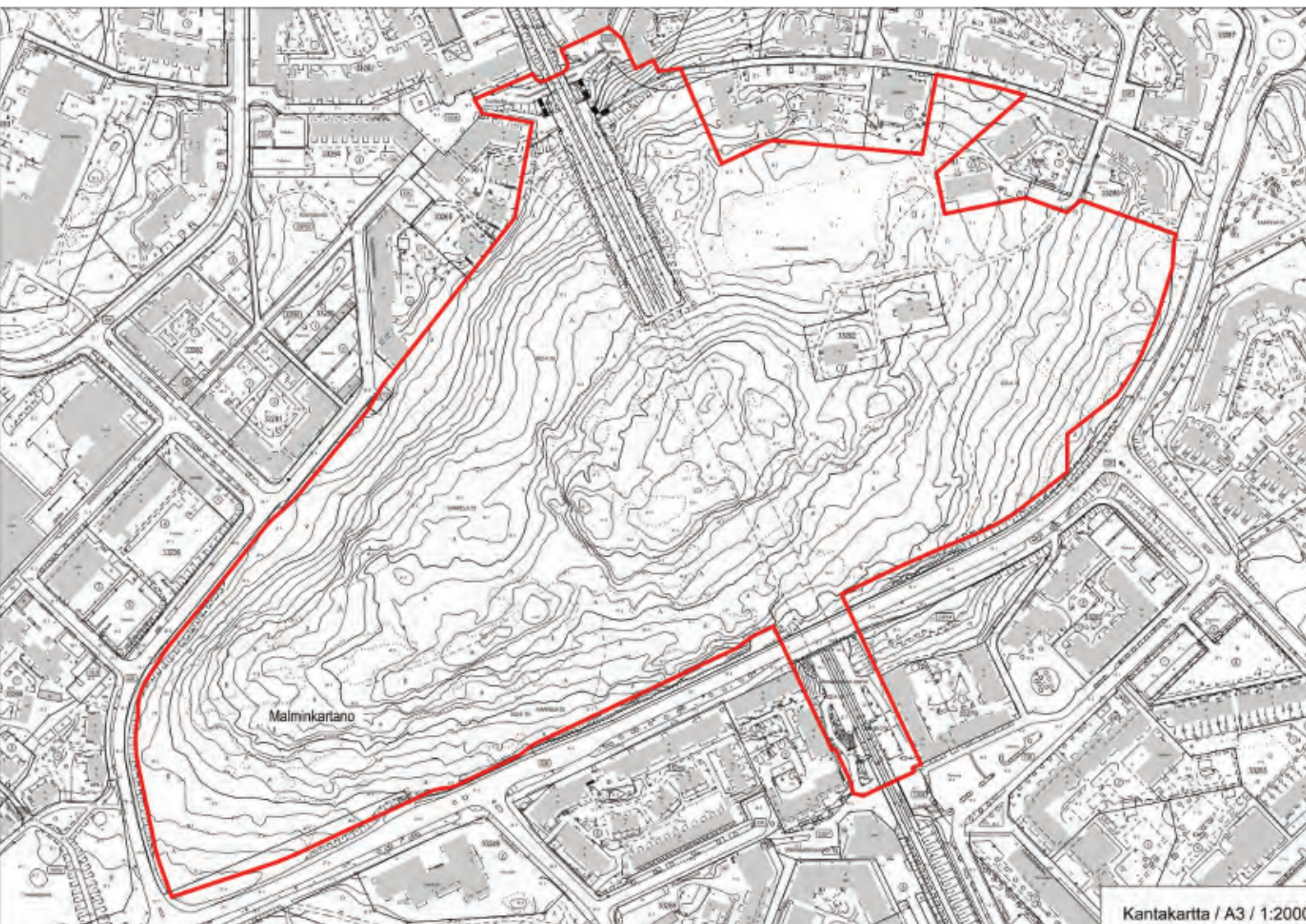
Ehdotuksessa Neliapila viheralueverkoston kehittäminen edellyttäisi luopumista typologioista, jotka eivät ole riittävän tehokkaita. Tämä edellyttäisi huomattavaa muutosta suunnitelmassa.

Ainoastaan ehdotuksessa Otava on tutkittu uutta rakentamista alueen nykyisten talojen paikalle.

Alueen tarkastelussa korostuu yleensä liittyminen etelään, mutta myös pohjoisuunta on tärkeä: sen kautta johdatetaan asukkaat palveluiden äärelle.

4.7 Toteutus- ja jatkokehityskelpoisuus

Kaikissa ehdotuksissa oli toteutuskelpoisia osia ja tarpeita jatkokehityksille. Haasteita oli esimerkiksi pientalomaisissa rakentamismassoissa, jotka ovat tähän paikkaan turhan tehoton ratkaisu. Lisäksi haasteita oli viheryhteyksien jatkuvuudessa erityisesti alueen itäreunassa. Ehdotuksista kehityskelpoisimmaksi arvioitiin Latvus. Ehdotuksessa Otava oli vähiten toteutuskelpoisia kohtia ja eniten haasteita jatkokehitystä ajatellen.



Kantakartta

4.8 Kokonaistaloudellinen kestävyys ja tehokkuus

Kilpailuohjelman liitteenä olleessa "Malminkartanon asemaseudun kallioresurssiselvityksessä" kuvattiin rajoitteita rakentamiselle kallion alueella. Sen vuoksi rakentamista rautatietunnelin päälle ei ole pidetty hyvänä ratkaisuna.

Kaikissa ehdotuksissa oli esitetty paikoin hyvin pienimittakaavaista rakentamista, jossa rakennusten kerroskorkeus oli varsin matala. Tavoitteena on säilyttää mahdollisimman laaja viheralue, joten hyvin tehoton rakentaminen koetaan epätoivottavana suuntana.

Luontevan pysäköintiratkaisun löytäminen Rautatietunnelin pohjoispuolen alueelle on osoittautunut haastavaksi tehtäväksi. Esimerkiksi Kylämäessä esitetty siltamainen pysäköintilaitos on teknisesti hankala ja kallis; Latvuksessa rinteiden päälle lähelle tunnelia esitetty suuri pysäköintitalo saattaa olla vaikea toteuttaa.

5 Ehdotuskoh- tainen arvostelu

5.1 Kylämäki

Ehdotus perustuu johdonmukai-
seen ajatukseen rakentamisen
sijoittumisesta alueen reunoille.
Rakentaminen kehystää kilpai-
lualueutta ja tukeutuu pääosin
nykyiseen katuverkkoon. Ratkaisun
ansiosta suuri osa nykyisestä vihe-
ralueesta on voitu jättää raken-
tamatta ja metsäaluetta säästää
laajamittaisesti. Tämä on suunni-
telman vahvuus, mutta ratkaisu
jättää myös avoimia kysymyksiä.
Uudisrakentaminen sijoittuu melko

luontevasti täydentämään nykyistä
kaupunkirakennetta. Länsipään
käsittelyssä on vahva näkemys
uuden rakentamisen liittämisestä
ympäristöön ja se on onnistuneem-
paa kuin muissa ehdotuksissa.
Pohjoisrinteen puolelle on esitetty
ehkä jo liikaakin rakentamista.
Alueen itäosassa uudisrakenta-
minen tukkii kokonaan yhteyden
Mätäjoenlaaksoon, mitä on
pidetty ongelmallisena. Ratkai-
suna puuttuvan viheryhteyden
luomiselle olisi ainoastaan itäosaan
esitetyn uudisrakentamisen
poistaminen ja kerrosalan sijoit-
taminen toisin, mikä muuttaisi
suunnitelmaa merkittävästi.



Asemapiiirustus



Ilmakuva etelästä

Ehdotuksen massoittelemuratkaisu säilyttää ehdotuksista laajimmin nykyistä metsäistä virkistysaluetta. Rakennusten sijoittaminen pääasiassa kilpailualueen reunoille ja paikoittaisten aukkojen jättäminen kortteleiden väliin säästää metsäisen selänteen roolia vahvana osana Malminkartanon kaupunginosaa. Viheralueen liittyminen kaupunkirakenteeseen juna-aseman kohdalta olisi kuitenkin voinut olla ehdotettua korostetumpi. Länsipääty kytkeytyy kohtalaisesti virkistysverkostoon, mutta kokonaisuutena puistoalue ei liity selkeästi ympäröivään verkostoon. Julkisten ulkotilojen

käsittely jää ehdotuksessa hyvin viitteelliseksi. Ehdotuksessa Kartanonmetsän nykyinen itä-länsisuuntainen puustoinen yhteys katkeaa. Viheralueelle on esitetty riittävästi sisäänkäyntejä, mutta esitetyt rakentamattomat vyöhykkeet ovat melko leveitä. Porttimainen ratkaisu voisi olla parempi vaihtoehto, jonka avulla muodostuisi selkeitä paikkoja. Ehdotus vastaa tyydyttävästi annettuihin suunnitteluohjeisiin viherverkoston ja luontoarvojen kannalta.



Aluejulkisivu Malminkartanontieltä

Ehdotuksessa on ulkosyöttöinen liikenneratkaisu ilman varsinaisia alueen sisäisiä katuja. Ratkaisun ansiosta säilyvän viheralueen pinta-ala on suuri. Viheralueen puolelle ei ole tuotu katuja, mikä luo selkeän rajan rakennusten ja puiston välille. Jää kuitenkin avoimeksi, onko ratkaisumalli toiminnallisesti mahdollinen vai edellyttäisikö malli katujen lisäämistä.

Suunnitelman arvioiminen liikenteellisesti on hankalaa. Jää osin epäselväksi, mitkä yhteydet on osoitettu millekin kulkumuodolle. Ajoyhteydet pysäköintikellareihin on esitetty eri piirroksissa toisistaan poikkeavilla tavoilla. Ajo rakennusten alla sijaitsevaan pysäköintiin on esitetty suoraan ympäröiviltä kaduilta rakennusten väliin jäävien tilojen kautta. Nämä eivät kuitenkaan voi olla tonttiliittymiä vaan tonttien väliin jääviä katuja, joiden tulee toimia myös jonotustilana pysäköintiin. Liikennekaavion perusteella huoltoliikenteen ratkaisujen toimivuus jää epäselväksi. Huollon järjestäminen pysäköintikellarin kautta vaikuttaa hankalalta lähtökohdalta. Suunnitelmassa ei ole esitetty, miten alueen vieraspysäköinti on ajateltu hoidettavan.

Kokonaisratkaisu on melko yleispätevä ja olisi mahdollista toteuttaa usealla eri rakennustyyppillä. Pääosa rakennuksista on sovitettu korkeudeltaan viheralueen puustoon.

Alueen länsiosassa rakennukset on suunnattu kohtisuoraan katuja vasten ja näin rakentaminen ei tuki näkymiä viheralueen suunnasta. Rakennukset nousevat yhtenäisen jalustan päältä. Jalustaan sijoittuva pysäköinti mahdollistaa hyvin vaihteellisuuden, vaikkakin jotkin korttelit kytkeytyvät toisiinsa kansipysäköinnin kautta toteutuksessa. Muuhun rakenteeseen verrattuna rakennusmassat tunnelin molemmissa päissä vaikuttavat hieman ylisuurilta. Korttelisuunnitelmassa on esitetty kiinnostava kaksiosainen puukerrostalo, jonka asunnosta suurin osa avautuu kahteen suuntaan. Malminkartanontien liiketilan potentiaalia ei ole osoitettu kovin selkeästi. Asema-aukio on alueella keskeinen paikka ja kaipaisi sen vuoksi vahvempaa käsittelyä. Kauppa on esitetty hieman väärään paikkaan, parempi sijainti olisi lähempänä asemaa. Päiväkodin sijainti aseman lähellä on toimiva. Yhteisöllisyyttä lisääviksi keinoiksi on esitetty kattoviljelyä, taloyhtiöiden yhteisiä tiloja sekä kivijalkakerrosten yhteis- ja työtiloja.



Esitetyt rakennusmassat ovat pääosin selkeitä ja toteuttamiskelpoisia. Ne myös sopivat kooltaan puurakentamiseen. Ehdotuksessa esitetyn siltamaisen pysäköintilaitoksen rakentaminen tunnelin päälle on haasteellista. Etenkin alueen länsi- ja pohjoisosassa pysäköinti on vahvasti keskitettyä,

mikä hankaloittaa vaiheittain rakentamista. Pohjoisen tunnelin suuaukon viereen sijoittuvan teras-soituvan rakennuksen huoltoliikenteen ratkaisut jäävät epäselviksi. Rakentaminen on jaettu kolmeen vaiheeseen ja sen kokonaislaajuus on 100.000 kem2.



Näkymä Malminkartanontieltä

5.2 Latvus

Ehdotuksen kokonaissuunnitelma on hyvin selkeä. Rakentaminen sijoittuu melko tiiviille vyöhykkeelle kilpailualueen reunoille ja alueen keskellä säilyy Itä-länsisuuntainen puustoinen yhteys. Ehdotus on varmaotteinen ja esitetty kokonaisuus melko yhtenäinen. Suunnitelma liittyy luontevasti ympäristöönsä, myös kilpailualueen luoteispuolen uudempaan kaupunkirakenteeseen. Ehdotuksessa on myös paneuduttu hakemaan rakentamiselle sopivaa henkeä.

Rakentaminen ympäröivien katu-
jen varteen on ratkaistu selkeästi
ja rakennusten suuntaamisen
ansiosta metsä näkyy kadulle
rakennusten lomasta. Pienempien
rakennusten esittäminen metsän
puolelle ei kuitenkaan ole pidetty
hyvänä ratkaisuna. Niiden osalta
esitetty maankäyttö on paikoin
tuhlailevaa ja rakentaminen tulisi
ratkaista toisin. Suunnitelmassa esi-
tetään kiinnostava ehdotus muun-
tojoustavasta pysäköintilaitoksesta.
Laitokset ovat kuitenkin hyvin
massiivisia ja poikkeavat mitta-
kaavaltaan muista rakennuksista.



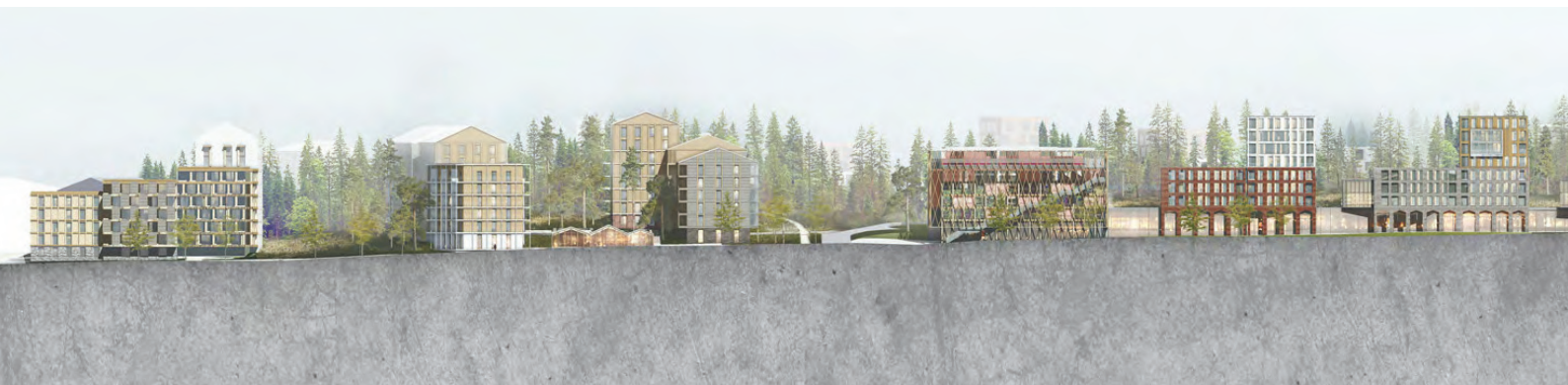
Asemapiirros

Virkistysverkoston kannalta ehdotus on kilpailun kehityskelpoisin ja yhteys Mätäjoenlaaksoon toimii. Ehdotus vastaa hyvin annettuihin suunnitteluohjeisiin viherverkoston ja luontoarvojen kannalta. Rakennukset on jäsennelty selkeästi Malminkartanontien ja Kartanonmetsäntien suuntaisiin vyöhykkeisiin, mikä mahdollistaa nykyisen metsäalueen liittymisen ympäröivään viher- ja virkistysverkostoon. Pienimpien kaksikerroksisten rakennusten sijoittaminen puiston laitaan pienentää tarpeettoman paljon viheraluetta, mutta kokonaisratkaisuna säilytettävien metsäisten alueiden priorisointi on ehdotuksista toimivin ja itä-länsisuuntainen puustoinen yhteys on mahdollista säilyttää. Erityisesti länsipäädyn uusi puisto ja juna-aseman kohdalle syntyvä aukiomainen tila liittävätkä puistoalueen selkeästi osaksi nykyis-

tä kaupunkirakennetta. Julkisten ulkotilojen osalta ehdotuksessa on osattu esittää oleelliset perusperiaatteet, joiden perusteella alueella on edellytykset kehittyä viihtyisäksi uudeksi asuin- ja viheralueeksi. Viheralueen itä-länsisuuntainen yhteys on ratkaistu muita ehdotuksia paremmin. Yhteys säilyy alueen läpi ja sisäänkäynti viheralueelle juna-aseman kohdalta on toimiva. Itäosan ratkaisu on kilpailun paras ja alueelle on jätetty riittävästi puustoa. Alueen länsipäätä pitäisi selkeyttää ja turhia reittejä karsia. Ehdotuksessa on kiinnostavia yksittäisiä ideoita kuten puukannet ja polkuverkosto, mutta suunnittelun tässä mittakavassa oleellisinta on viherverkoston jatkuminen. Ongelmallisia kohtia ovat viheralueen puolelle esitetyt pientalot, joiden ympärille jäävät viheralueet ovat liian kapeita.



Ilmaperspektiivi pohjoinen



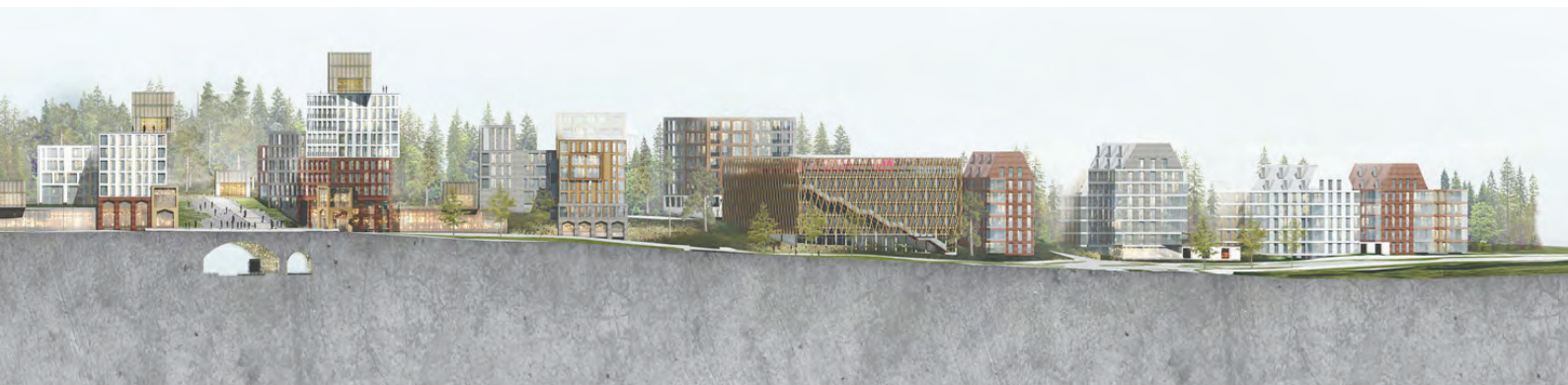
Julkisivu etelään.

Alueelle tärkeän Malminkartanon-
tien reunan ratkaisu on toimiva
ja sen käsittelyssä on sopivan
urbaani ote. Palveluita on sijoitettu
keskeisesti Malminkartanontien
varrelle lähelle rautatieasemaa.
Asemanseutu on ratkaistu vahvasti,
vaikka aukion rakentaminen on
ehkä turhankin massiivista. Poh-
joisreunan osalta suunnitelmassa
on kehittämistarpeita, eikä alueen
länsipään mahdollisuuksia ole
täysin hyödynnetty. Kylätalo on
kiinnostava elementti, mutta se
voisi päiväkodin tavoin sijaita
keskeisemmälle paikalle. Näin
ne voisivat palvella koko aluetta.
Yhteisöllisyyttä parantavia toimin-
toja on ideoitu paneutuneesti.

Liikenneratkaisujen osalta ehdotuk-
sessa on puutteita, mutta se on ke-
hityskelpoinen. Katuverkon pituutta
tulisi harkita. Suunnitelmassa on
ehdotettu paljon uusia tonttikatuja,
joiden tarkoitus on palvella ainoas-
taan tontille- ja huoltoajoa. Näin
laajan tonttikatuverkon toteut-
taminen ei ole perusteltua. Jat-
kosuunnittelussa tulisi tutkia, voiko
katuja osin korvata tontin sisäisillä
yhteyksillä. Esimerkiksi länsipäässä
tarvitaan katu pysäköintitaloon
asti, mutta muita katuja voisi karsia.

Suunnitelmassa on linjattu
korttelivälille puistoyhteyksiä,
jotka edellyttäisivät välisuojaiteita.

Välisuojatiet ovat liikenneturvalli-
suuden kannalta huono ratkaisu
ja niitä pyritään välttämään.
Kartanonmetsäntielle sellaista
voitaisiin harkita, mutta Malminkar-
tanontielle ei. Malminkartanontie
on vilkasliikenteinen alueellinen
kokoojakatu, joten sen yli ei voi
osoittaa aukiomaista shared
spacea suunnitelmassa ehdote-
tussa muodossa. Ratkaisun kehittä-
minen olisi kuitenkin kiinnostavaa,
koska paikan merkitseminen visu-
aalisesti tärkeäksi on perusteltua.
Kaikki tonttien pysäköinti vieras-
pysäköinteineen on osoitettu
neljään pysäköintilaitokseen, mikä
vaikuttaa toimivalta ratkaisulta.
Yksi pysäköintitaloista on kuitenkin
osoitettu eri kadun varrelle kuin osa
asuintaloista, joita laitos palvelee.
Niiden välinen huomattavan
pitkä matka voi käytännössä
johtaa siihen, että autoilijat pyr-
kivät oikaisemaan puiston läpi.



Suunnitelmassa on ehdotettu muutamien kadunvarsipaikkojen lisäämistä Malminkartanontien pohjoisreunalle. Määrä vaikuttaa kohtuulliselta, mutta asia edellyttäisi tarkempaa tutkimista.

Ehdotuksessa on esitetty puun ja innovatiivisten massiivirakenteiden käyttämistä. Ehdotetusta rakennusmateriaaleista tiilellä on omat etunsa, mutta sen esittäminen vähähiilisenä ei ole perusteltua.



Liikkuminen



Näkymä

Ehdotuksessa on paneuduttu erityisesti hulevesien käsittelyyn pohjaolosuhteiltaan erilaisilla alueilla. Ehdotuksessa on aineksia jatkosuunnittelun pohjaksi, vaikka ratkaisut kaipaavatkin kehittämistä. Syväälle viheralueen suuntaan sijoittuva rakentaminen on tehotonta. Sen poistaminen kasvattaisi viheralueen kokoa. Massoittelematon monimuotoisuus asettaa haasteita kustannustehokkuuden saavuttamiseen. Tunnelin päälle rakentamista radan molempien suuaukkojen kohdalla pitäisi miettiä uudestaan. Neljään pysäköintitaloon perustuva pysäköintiratkaisu on sekä ehdotuksen heikkous että vahvuus ja vaatisi tarkempaa tutkimista

asemakaavoituksessa. Pysäköintitalot vaikuttavat esitetyssä muodossaan ylimitoitetuilta sekä vaihteisuuden että kustannusten osalta. Vaiheittain rakentamisen kannalta niiden tulisi olla pienempiä ja sijaita tiheämmin. Radan pohjoispuolisen suuaukon viereen esitetyn pysäköintitalon sijaintia tulisi harkita. Jätteen imuputkijärjestelmä ei vaikuta toteuttamiskelpoiselta kallioisessa ympäristössä, jossa rakentaminen sijaitsee alueen reunoilla. Rakentaminen on jaettu viiteen eri rakennusvaiheeseen, joiden yhteenlaskettu laajuus on 101.000 kem².

Ehdotus jakautuu neljään osaan, joissa on käytetty toisistaan poikkeavia rakennustyyppejä. Tämän ansiosta alueelle muodostuu selkeästi erilaisia paikkoja. Osa rakennustyypeistä on maankäytöllisesti tuhlailuvia ja niiden ympärille muodostuvat viheralueet jäävät kovin pieniksi. Alueellisesti tärkeään länsikärkeen olisi toivottu selkeämpää ratkaisua.

Malminkartanontien varressa rakentaminen sijoittuu muurimaisena rakenteena tiiviisti kadun varteen ja on melko massiivista. Lamellit sulkevat näkymiä ja heikentävät yhteyksiä viheralueelle. Niiden lyhentäminen ja irrottaminen toisistaan väljentyisi vaikutelmaa.





Ilmakuvasovitus pohjoisesta

Kolmikerroksiset rakennukset viheralueen reunalla tuntuvat liian tehottomilta. Pohjoisreunan alueilla rakennukset sijoittuvat väljemmin ja lohkaisevat suuremman osan viheralueesta. Kartanometsäntien varren tiensuuntaiset lamellit estävät näkymiä alueen ja sen ympäristön välillä. Ympyrätalojen sopivuus paikkaan herättää kysymyksiä; asukkaiden näkymät ovat hienoja, mutta rakennusten ympärille jää runsaasti yksityiseksi hahmottuvaa tilaa. Rinnekortteli pistetaloineen edustaa sinänsä viehättävästi puistomaista asumista ja 1950-luvun tunnelmaa, mutta rakennusten sijoittelun vuoksi ympärillä oleva viheralue jää rikkonaiseksi.

Rakentamisen sijoittaminen riittävän kauas rautatietunneleista on hyvä ratkaisu. Näkymä asemalaiturilta on harmoninen ja Malminkartanontien varren rakentaminen asemanseudun näyttää havainnekuvassa luontevalta.

Työn vahvuuksia ovat viheralueelle johtavat porttiratkaisut etenkin alueen länsipäässä sekä asemanaukion sisäänkäynti eteläpuolella. Viheralue on rakentamisen vuoksi kaventunut mutta sen itä-länsisuuntainen yhteys säilyisi ilman itäpään pysäköintitaloa. Poikittaisia viheryhteyksiä ei ole esitetty. Lähestymissuunta pohjoisesta voisi olla kutsuvampi.

Ehdotuksessa on säästetty melko hyvin nykyistä Kartanonmetsän puustoista viheraluetta. Alueen luoteisreunan Rinnekorttelin ja Metsäkortteleiden pistetalomaiset sijoittelut vähentävät kuitenkin paikoin liikaa metsäistä aluetta suhteessa rakennusten tehokkuuteen. Karsimalla typologioita ja keskittämällä rakentamista alueen reunoille olisi voitu säästää laajemmin nykyistä puustoa. Nyt ehdotuksessa itä-länsisuuntainen puustoinen yhteys heikkenee huomattavasti.

Ehdotus vastaa tyydyttävästi annettuihin suunnitteluohjeisiin viherverkoston ja luontoarvojen kannalta. Ehdotuksessa on esitetty useita hyviä periaatteellisia ratkaisuja viheralueiden ja -rakenteiden sijoittamiselle kallioista metsäaluetta säästäen. Julkisten

ulkotilojen käsittely on ideatasolla hyvää, mutta verkostollinen liittyminen ympäristöön olisi voinut olla selkeämpää ja vahvempaa.



Näkymäkuva Malminkartanontieltä



Aluejulkisivu EE Malminkartanontie

Ehdotuksessa on pyritty säilyttämään puustoa ja avokalliopintoja osana korttelialueiden katu- ja piha-alueita. Hulevesien hallinnassa on pyritty nostamaan veden kierto- kulku näkyväksi osaksi kaupunkimaisemaa viivytys- ja imeytyspainanteiden ja -rakenteiden avulla. Yhteisöllisyyttä lisääviksi keinoiksi on esitetty korttelien yhteisiä piharakennuksia ja kivijalkoihin sijoittavia puolijulkisia yhteistiloja kuten polkupyöräverstaita ja työpajatiloja. Päiväkoti sijoittuu turhan kauas Malminkartanon asemasta.

Suunnitelmassa on esitetty tarpeettoman laaja tonttikatuverkosto, jonka tarkoitus on palvella ainoastaan tontille- ja huoltoajoa. Luoteisreunan Rinnekortteliin johtava ajoreitti vaikuttaa liian jyrkältä. Koska Malminkartanontie on vilkasliikenteinen alueellinen kokoojakatu, sen kohdalle sijoitettua shared spacea ei voida toteuttaa esitetyllä tavalla.

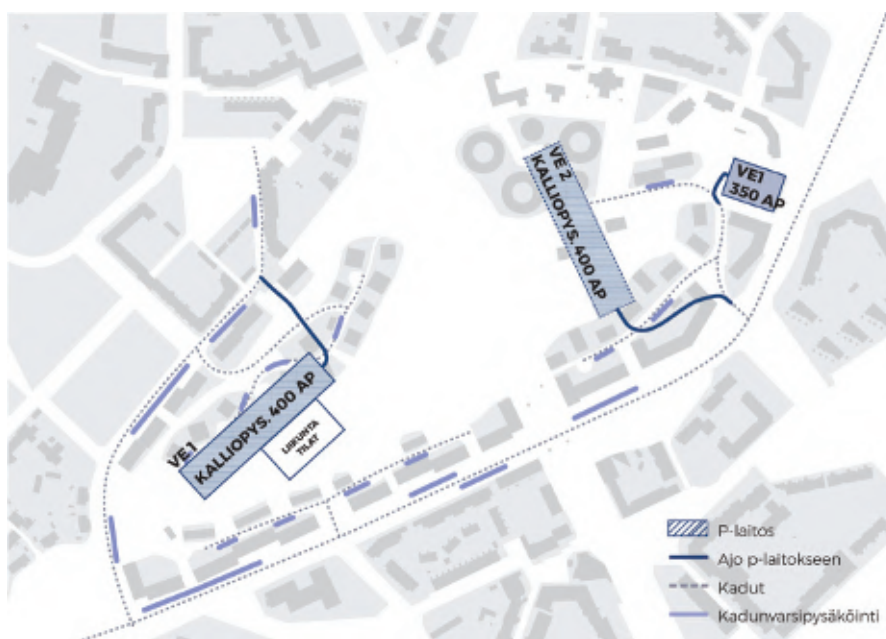
Kilpailuohjelmassa esitettiin, että huolto tulee hoitaa tontilla, mutta tästä huolimatta kaduille on esitetty lukuisia huoltotaskuja. Malminkartanontielle on myös osoitettu paljon kadunvarsipaikkoja ja huoltotaskuja. Sen vuoksi katupuille jää varsin vähän tilaa. Malminkartanontiestä on kuitenkin tavoitteena tehdä mahdollisimman vehreä.

Suunnitteluohjeissa oli annettu mahdollisuus sijoittaa pysäköintiä kallioluolaan. Koska pysäköinti on ehdotuksessa sijoitettu pääosin kallioon, sen määrä näyttää vähäisemmältä kuin maanpäällisiin pysäköintiratkaisuihin tukeutuviassa ehdotuksissa. Mikäli kalliopysäköinnistä jouduttaisiin luopumaan, muuttaisi se suunnitelmaa merkittävästi. Läntisestä kalliopysäköinnistä puuttuu yhteys Malminkartanontien varren rakennuksiin. Kalliopysäköintiin tukeutuva pysäköintiratkaisu ei todennäköisesti ole toteutettavissa kustannustehokkaasti. Kalliota ei välttämättä voi käyttää pysäköintiin esitetyssä laajuudessa. Pysäköinnin keskitäminen suuriin kallioluoliin on etenkin vaihteellisuuden kannalta haasteellista. Myös pysäköintitalon sijaintia tulisi harkita.

Rakentaminen on jaettu neljään eri rakennusvaiheeseen ja sen kokonaislaajuus on 99.250 kem².



Liikenneverkko

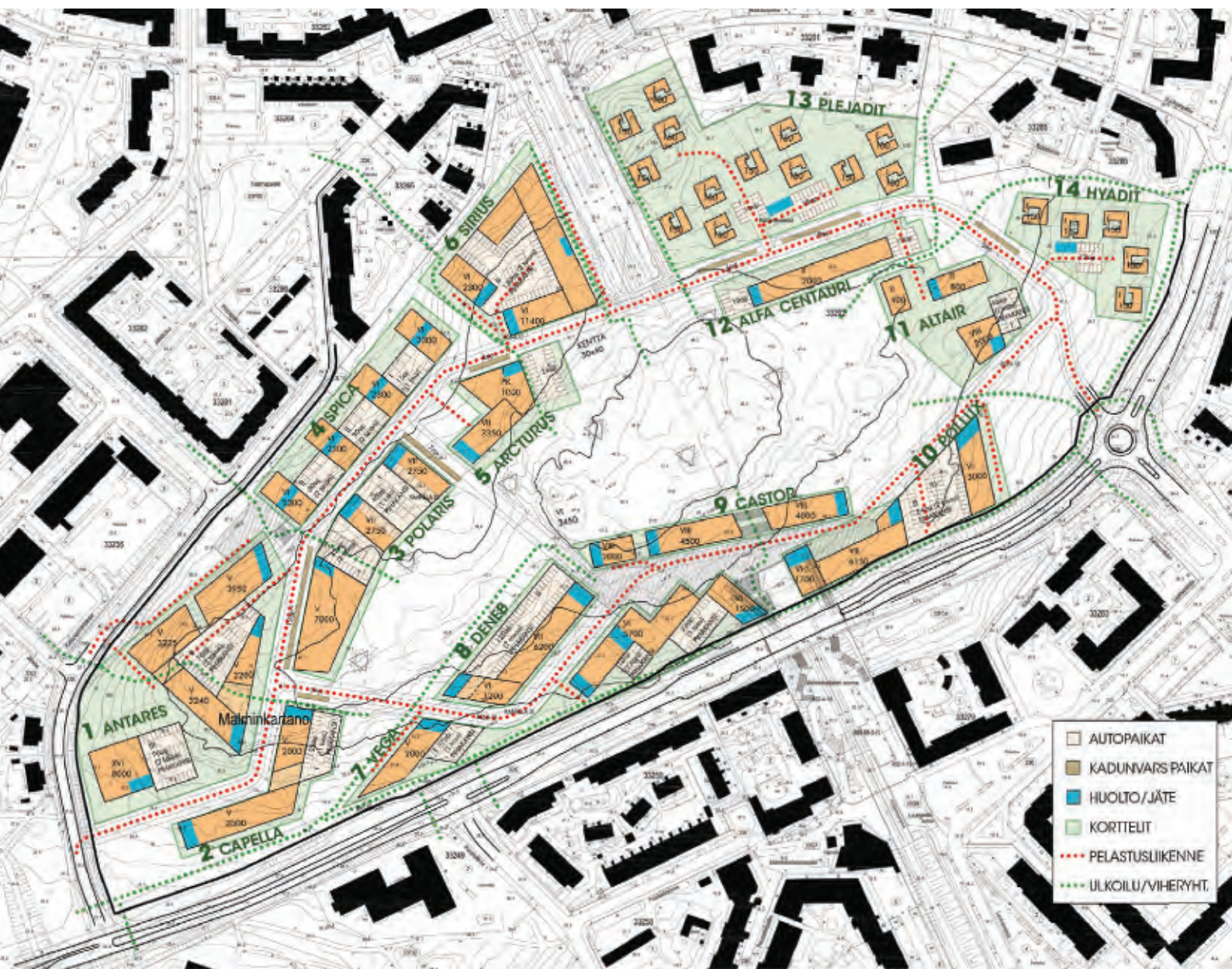


Pysäköintiratkaisut VE 1 ja VE 2

5.4 Otava

Ehdotus on rohkea ja ennakkoluuloton, mutta herättää runsaasti kysymyksiä. Kaikkia suunnitteluohjeita ja lähtökohtia ei ehdotuksessa ole otettu huomioon. Tekijän kuvailemat tavoitteet ja esitetty suunnitelma eivät ole täysin linjassa keskenään. Kokonaisratkaisun maankäyttö on tuhlailevaa ja vain pieni osa viheralueesta jää rakentamatta. Viheraluetta on käsitelty alueen sisäisenä puistona, joka sulkeutuu ulkopuolisilta.

Ilmakuvasovitusten perusteella rakentamisen mittakaava tuntuu ylisuurelta. Etenkin luoteispuolella rakentaminen on massiivista ja rakennukset varjostavat myös toisiaan. Toisaalta on esitetty myös tehotonta, välttäen rakennettua pientaloaluetta. Uutta rakentamista on esitetty myös alueella sijaitsevien rakennusten paikalle.



Asemapiirustus



Ilmakuvasovitus pohjoisesta

Ehdotuksessa on runsaasti erilaisia talotypologioita, mikä tekee kokonaisvaikutelmasta jossain määrin epäyhtenäisen. Malminkartanontien näkymä ja aluejulkisivu eivät kiinnitä suunnitelmaa erityisesti Malminkartanoon. Ehdotus vastaa huonosti annettuihin suunnitteluohjeisiin viherveston ja luontoarvojen kannalta. Ehdotuksessa rakennettavat tontit vievät suuren osan kilpailualueesta ja jäljelle jäävät viheralueet esitetään suhteellisen rakennetuiksi. Valittu massoittelu ei säilytä alueen läpi nykyisin kulkevaa puustoista

yhteyttä tai liitä sitä selkeästi osaksi ympäröivää viher- ja virkistysverkostoa. Muodostuvat viheralueet palvelevat lähinnä uutta asuin-aluetta, eivät Malminkartanoa laajemmin. Viheralueelle on esitetty runsaasti rakennettuja virkistystoimintoja, joille sinänsä voi olla kysyntää asukasmäärän kasvaessa, mutta luonnontilaista metsää ei juuri jää jäljelle. Ehdotuksessa on esitetty hulevesiä viivyttämistä viherkatoilla, sadepuutarhoissa, rakennetuissa hulevesialtaissa sekä maanalaisilla viivytyrakenteilla.



Aluejulkisivu, Malminkartanontien pohjoisreuna

Tarkemmin esitetyissä pohjapiirroksissa näkyy asutosuunnittelun vahva osaaminen. Osa alueen rakennuksista on kuitenkin esitetty hyvin syvärunkoisina. Alueen pohjois- ja itäreunojen atriumtalot on suunniteltu varmaotteisesti, mutta yksikerroksisten pientalojen esittämistä alueelle on pidetty ongelmallisena; pientaloihin perustuva maankäyttö on tehotonta ja rakennukset myös sijoittuvat melko varjoisaan paikkaan.

Suunnitelmassa on huomioitu hyvin liikenteen lähtökohdat ja reittien suuntaus halutuille turvallisille kadunylityspaikoille. Suunniteltua katuja on kuitenkin hyvin paljon ja se pilkkoo tarpeettomasti puistoa. Uudet kadut muodostavat kehän kilpailualueen sisälle ja ne johtavat osin myös rakentamattoman alueen läpi. Katujen linjauksissa ei ole huomioitu maastonmuotoja.

Esitetyt pysäköintiratkaisut vaativat tarkempaa tutkimista. Kartanonmetsäntien lounaispuolisten korttelien pysäköintiratkaisu on esitetty hieman epähavainnollisesti; ajo pysäköintikansien tasoille tapahtuu ilmeisesti eri suunnista, mutta alatasen ajoreittejä ei ole esitetty havainnekuvin tai pysäköintijärjestelyissä.

Esitetyn infran määrän vuoksi suunnitteluratkaisu vaikuttaa kalliilta ja hankalalta toteuttaa. Rakentaminen on jaettu neljään eri rakennusvaiheeseen ja sen kokonaislaajuus on 110.000 kem².



Maisemasuunnitelma

6 Kilpailun tulos

6.1 Kilpailun tulos

Palkintolautakunta päätti yksimielisesti valita kilpailun voittajaksi ehdotuksen Latvus, joka parhaiten täytti kilpailun tavoitteet ja antaa parhaat mahdollisuudet alueen jatkokehittämiseksi.

Lisäksi palkintolautakunta päätti jakaa kunniaininnon ehdotukselle Kylämäki, jonka erityisiä ansioita ovat metsäistä virkistysaluetta laajasti säilyttävä massoitelluratkaisu sekä vahva näkemys alueen länsipään käsittelyssä.

6.2 Palkintolautakunnan suositukset

Palkintolautakunta esittää, että suunnittelua asemakaavamuutoksen pohjaksi laadittavaksi viitesuunnitelmaksi jatketaan voittaneen ehdotuksen tekijöiden kanssa.

Jatkosuunnittelussa ehdotuksen kehittämiseksi tulee huomioida em. arvosteluiden lisäksi erityisesti seuraavia asioita:

- säilytettävän metsän laajuuteen tulee kiinnittää erityistä huomiota
- yksi- ja kaksikerroksisten rakennusten karsiminen
- rautatietunnelin päälle osoitetun rakentamisen poistaminen
- asuinkerrosalan tarkistaminen edellä mainitut seikat huomioiden
- viheryhteyden kehittäminen alueen itäpäässä
- katuverkon pituuden tarkistaminen
- pysäköintilaitosten koon ja sijainnin tarkistaminen
- alueen länsipään selkeyttäminen
- palveluiden sijainnin tarkistaminen
- shared space -ratkasun kehittäminen



Kilpailutyö "Latvus"

6.3 Arvostelupöytä- kirjan allekirjoitus

Palkintolautakunta hyväksyi
arvostelupöytäkirjan.

Helsingissä 11.4.2022

Christian Airas, puheenjohtaja

Pirkko Airaksinen

Tapio Järvi

Klaus Kurko

Jouko Pöyhönen

Suvi Tyynilä

Tytti Wiinikka

Antti Mentula

Marja Sopanen

Mervi Savolainen, sihteeri

6.4 Nimitietojen avaus

Palkintolautakunta avasi ehdotusten nimikuoret ja ehdotusten tekijöiksi osoittautuivat seuraavat henkilöt tai työryhmät:



Ehdotus "Kylämäki"



Ehdotus "Latvus"

Verstas Arkkitehdit Oy

Väinö Nikkilä, tekniikan kandidaatti

Jussi Palva, arkkitehti SAFA

Riina Palva, arkkitehti SAFA

Ilkka Salminen, arkkitehti SAFA

avustajat

Tommi Junnola, arkkitehti SAFA

Juho Manka, arkkitehti SAFA

Leevi Kerola, arkkitehti

Sanni Sipilä, arkkitehti

tekijänoikeus

Verstas Arkkitehdit Oy

Arco Architecture Company

Tom Cederqvist

Jessica Eerikas

Sara Frankenhaeuser

Tomas Nordström

Stefan Ochsner

Arno Stenbäck

Maisema-arkkitehtuuri-
toimisto Näkymä oy

Yrjö Ala-Heikkilä

Lilja Palmgren

tekijänoikeus

Arco Architecture Company



Ehdotus "Malminkantanon Neliapila"

Schauman & Nordgren Architects

Ted Schauman, arkkitehti SAFA
Jonas Nordgren,
arkkitehti MAA/SAR
Lasse Vejlgård Kristensen,
arkkitehti MAA/RIBA
Kristian Kontula, arkkitehti SAFA
Caterina Pini, arkkitehti MAA
Sara Spadinger, arkkitehti yo
Meeri Tolonen, arkkitehti yo
Bi Hongfei, arkkitehti yo

MASU Planning
Malin Blomqvist, maisema-arkkitehti
Sune Oslev, maisema-arkkitehti
Gauthier Durey, maisema-arkkitehti
Daniela Kietz, arkkitehti yo
My Louise von Christierson,
maisema-arkkitehti yo

avustaja
Mikko Tuunanen,
liikennesuunnittelu, WSP

tekijänoikeus
Schauman & Nordgren Architects
MASU Planning



Ehdotus "Otava"

Jaakkola Arkkitehdit Oy

Hannu Jaakkola, arkkitehti SAFA
Turo Halme, arkkitehti SAFA
Annika Jaakkola, taiteen maisteri
Tommi Tammisto, ark
yo, tekn.kand.
Tapani Kerttula, arkkitehti SAFA
Juho Lonkila, arkkitehti SAFA
Mika Smolander, arkkitehti SAFA
Sami Ourila, sisustusarkkitehti

Satu Siltanen, maisema-ark-
kitehti, maisema-arkkitech-
titoimisto Kokoma Oy
Taneli Nissinen, liikennesuun-
nittelija, Ramboll Oy

tekijänoikeus
Jaakkola Arkkitehdit Oy



Kilpailutyo "Latvus"

SPONDA