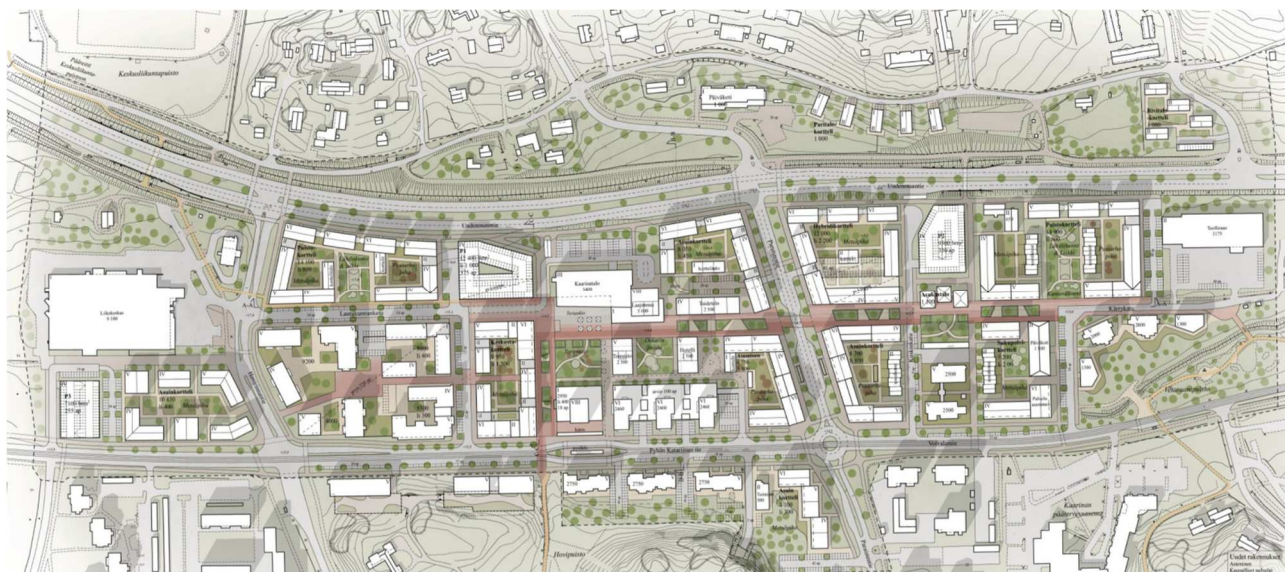


Kaarinan keskustan yleinen ideakilpailu

# ARVOSTELUPÖYTÄKIRJA



# 1 Kilpailutekniset tiedot

## 1.1 Kilpailun järjestäjä, luonne ja tarkoitus

Kaarinan kaupunki järjesti yhdessä Suomen Arkkitehtiliitto ry:n (SAFA) Kaarinan keskustan alueen maankäytön suunnittelusta yleisen suunnittelukilpailun. Kilpailualue käsitti Kaarinan ydinkeskustan ja sen koko oli 39 ha. Lisäksi alueeseen liittyi kolme tarkastelualuetta.

Kaarinan keskustan asema Turun kaupunkiseudun kaupunkirakenteessa on muuttumassa. Kaarinan keskustan länsipuolelle suunnitellaan Kaarinan läntistä ohikulkutietä jolle Turun suunnasta Paraisille ja saaristoon menevä liikenne tulee pääosin siirtymään. Tällöin kilpailualueen pohjoisosaa länsi-itä -suunnassa halkaisevan Uudenmaantien, mt 110:n, liikennemäärät tulevat laskemaan ja nykyistä tiealuetta on otettavissa muuhun maankäyttöön.

Kilpailun tavoitteena oli saada aikaan viihtyisä ja houkutteleva keskusta, jossa halutaan asua, yrittää ja tehdä töitä. Tavoitteena oli tilamuodostukseltaan, materiaaleiltaan ja mittakaavaltaan inhimillinen asuin- ja työympäristö. Tavoitteena oli palvelujen säilymisen ja kehittymisen turvaaminen keskustan vetovoimaa lisäämällä ja kompensoimalla väheneviä liikennevirtoja keskustan asukasmäärän kasvattamisella. Alueen suunnittelussa toivottiin innovatiivisuutta energia-, asumis- ja liikenneratkaisujen sekä monella tapaa kestävien ratkaisujen osalta.

## 1.2 Osanotto-oikeus

Ideakilpailu oli avoin kaikkien maiden henkilöille ja oikeushenkilöille EU-pakotteiden alaisia henkilöitä tai oikeushenkilöitä lukuun ottamatta.

Kilpailun tuomariston ja valmistelutyöryhmän jäsenet, asiantuntijat, kilpailusihteeri sekä kaikkien näiden yhtiökumppanit tai läheiset olivat esteellisiä osallistumaan kilpailuun. Esteellinen oli myös henkilö, joka oli osallistunut kilpailuhankkeen tai kilpailun valmisteluun tai niihin liittyvään päätöksentekoon tai sen valmisteluun.

Kilpailu oli hankintalain mukainen suunnittelukilpailu. Kilpailusta julkaistiin hankintailmoitus julkisten hankintojen ilmoituskanavalla Hilmassa.

Kilpailukutsu julkaistiin Kaarinan kaupungin verkkosivuilla ja kilpailusta tiedotettiin SAFA:n verkkosivujen kilpailukalenterissa sekä muilla SAFA:n viestintäkanavilla. Kilpailun oli omat sivut osoitteessa [www.kaarina.fi/keskustakilpailu](http://www.kaarina.fi/keskustakilpailu).

## 1.3 Palkinnot ja lunastukset

Palkintoina jaettiin 140 000 euroa, joka päätettiin jakaa kilpailuohjelmasta poiketen seuraavalla tavalla:

Kaksi toista sijaa suuruudeltaan 50 000 euroa

Lisäksi jaettiin neljä lunastusta suuruudeltaan 10 000 euroa.

Palkinnot maksettiin SAFA:n kautta.

Palkintojen lisäksi tuomaristo päätti jakaa kolme kunniamainintaa.

## 1.4 Tuomaristo

Tuomaristoon kuuluvat Kaarinan kaupungin nimeäminä:

Harri Virta, kaupunginjohtaja, tuomariston puheenjohtaja

Marjo Uotila, kaupunkikehityslautakunnan puheenjohtaja

Sari Hukkanen, kaupunkikehityslautakunnan varapuheenjohtaja

Hannu Rautanen, kaupunginvaltuuston jäsen

Åsa Gustafsson, kaupunginvaltuuston jäsen

Päivi Liuska-Kankaanpää, kaupunkikehitysjohtaja, arkkitehti SAFA

Taina Riekkinen, kaupunginarkkitehti, arkkitehti

Jyrki Haapasaari, tekninen johtaja, DI

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen nimeämänä:

Matti Kiljunen, projektipäällikkö, liikennesuunnittelija, DI

sekä Suomen Arkkitehtiliiton nimeäminä:

Hannu Huttunen, professori, arkkitehti SAFA

Alexi Myyryläinen, arkkitehti SAFA

Tuomariston puheenjohtajana toimi kaupunginjohtaja Harri Virta.

Tuomariston jäsenistä Suomen Arkkitehtiliiton kilpailusääntöjen tarkoittamia ammattijäseniä olivat Päivi Liuska-Kankaanpää, Taina Riekkinen, Jyrki Haapasaari, Matti Kiljunen, Hannu Huttunen ja Alexi Myyryläinen

Tuomaristo muodosti työvaliokunnan, jonka jäseninä olivat Päivi Liuska-Kankaanpää, Taina Riekkinen, Jyrki Haapasaari, Matti Kiljunen, Hannu Huttunen ja Alexi Myyryläinen

Kaupallisten palveluiden osalta asiantuntijana toimi Tuomas Santasalo ky.

Tuomariston sihteerinä toimii Tarmo Mustonen, arkkitehti SAFA.

Asiantuntijat ja sihteeri eivät osallistuneet tuomariston päätöksentekoon.

## 1.5 Kilpailuohjelman hyväksyminen

Kilpailussa noudatettiin Suomen Arkkitehtiiton kilpailusääntöjä. Kilpailuohjelma liitteineen oli kilpailun järjestäjän, tuomariston ja Suomen Arkkitehtiiton kilpailutoimikunnan hyväksymä.

## 1.6 Kilpailun ohjelma-asiakirjojen luovutus

Kilpailuohjelma muu kilpailumateriaali oli saatavilla sähköisessä muodossa kilpailun verkkosivuilta.

Kilpailuohjelman liitemateriaali on tarkoitettu vain kilpailukäyttöön tässä kilpailussa.

## 1.7 Kilpailun aikataulu

Kilpailu käynnistettiin 15.12.2022.

Kilpailualueen esittely pidettiin 24.1.2023. Kilpailukysymykset piti jättää viimeistään 7.2.2023. Kysymykset esitettiin anonyymisti kilpailun verkkosivun kautta. Tuomariston vastaukset kilpailukysymyksiin julkaistiin 21.2.2023 kilpailun verkkosivuilla.

Kilpailuehdotusten palauttaminen oli mahdollista 4.4.–14.4.2023. Kilpailuaika päättyi 14.4.2023 klo 15:00.

Tuomaristo kokoontui 25.4., 11.5., 1.6., 14.6., 17.8., 31.8 ja 8.9.

Työvaliokunta kokoontui 24.5., 7.6., 9.8.

Nimikuoret avattiin 11.10.

Kilpailun tulosten julkistaminen 27.10.2023

Yleisökommentointi avoinna kilpailun verkkosivuilta 12.10.–12.11. 2023.

## 1.8 Kilpailuehdotusten hyväksyminen

Kilpailuun saapui 40 ehdotusta, joista kilpailuun hyväksyttiin 38 ehdotusta. Yksi ehdotuksista oli palautettu kahteen kertaan ja kaksoiskappale poistettiin teknisenä poistona. Yksi kilpailuehdotus palautettiin kilpailuehdotusten palautusajan ulkopuolella vastoin ohjeita planssimuodossa. Tuomaristo hylkäsi ehdotuksen kilpailuohjelman vastaisena.

## 2 Kilpailun tavoitteet

### 2.1 Kestävä ja kaunis rakennettu ympäristö

- Kaarinalla tulevaisuudessa on selkeä, kaupunkimainen keskusta, jossa rakentamisen korkeus on maltillista;
- Keskusta on kaunis, kestävä ja vetovoimainen paikka asua, yrittää ja tehdä töitä;
- Keskustan korttelirakenne luo laadukasta, kaikille asukasryhmille sopivaa elinympäristöä;
- Keskustan sekoittunut kaupunkirakenne mahdollistaa erilaisten toimintojen yhdistämisen;
- Keskustaan syntyy kestävää ja muuntojoustavaa rakennetta
- Rakennetun ympäristön ja viherrakentamisen luonteva kietoutuminen toisiinsa tekee kaupunkiympäristöstä viihtyisän ja toimivan ympäri vuoden;
- Keskusta on kaikissa ratkaisuissa ekologisesti ja sosiaalisesti kestävä.

### 2.2 Keskustan saavutettavuus ja keskustassa liikkuminen

- Kaarinan keskusta on saavutettavissa kaikilla liikkumismuodoilla;
- Keskustan liikkumisympäristö on viihtyisä, turvallinen ja esteetön ympäri vuoden;
- Pysäköintiratkaisut, jotka mahdollistavat pysäköintitilan merkittävän vähentämisen;
- Sujuva tavaralogistiikka sekä saatto- ja liityntäliikenteen tarpeet on otettu huomioon;
- M110:n ympäristö kehittyy katumaisena kaupunkiympäristönä vähentäen tien keskustaa hajauttavaa ja alueita erottavaa vaikutusta.

### 2.3 Hyvinvointia tukevat vehreät kaupunkitilat ja kytkeytyneisyys viher- ja virkistysalueisiin

- Keskusta tarjoaa vehreän, viihtyisän ja turvallisen ympäristön kohtaamisille, kulttuurille ja monipuoliselle kaupunkielämälle ympäri vuoden;
- Ulkotilat ovat melulta suojattuja ja houkuttelevat ulko-oleskeluun;
- Julkisen kaupunkitilan suunnitteluratkaisut tukevat kaupunkilaisten aktiivisuutta, hyvinvointia ja yhteisöllisyyttä kaikkina vuodenaikoina;
- Viheralueiden ja kaupunkitilojen suunnittelussa huomioidaan erilaisten käyttäjien mahdollisuus sekä eri väestöryhmien tarpeet;
- Ydinkeskustaa ympäröivät virkistysalueet, kytkeytyvät keskustarakenteeseen sujuvin yhteyksin.

## 2.4 Monipuoliset palvelut ja yhteisölliset toimitilat

- Keskustan kaupallinen ydin tarjoaa monipuoliset mahdollisuudet liiketoiminnan harjoittamiseen ja yritysten väliseen yhteistyöhön;
- Keskusta tarjoaa monimuotoista palvelu-, kulttuuri- ja tapahtumatarjontaa;
- Uudet toimitilat tukevat yhteisöllistä työskentelyä, lisäävät työpaikkojen määrää ja kannustavat toimijoiden väliseen verkostoitumiseen.

# 3 Suunnitteluohjeet

## 3.1 Suunnitteluohjeet koskien eri osa-alueita

### Yleistä

Kilpailijoiden toivottiin muodostavan suunnitteluryhmiä, joissa on monipuolisesti kaupunkisuunnittelun, arkkitehtuurin, maisema-arkkitehtuurin, ja liikennesuunnittelun asiantuntijoita. Kilpailijan tehtävänä oli visioda Kaarinan tuleva muutos valtatievarsialueesta kaupungin keskustaksi, jolla on positiivinen paikan henki.

### Rakennuskanta

Osa rakennuksista voitiin kokonaisratkaisun niin edellyttäessä korvata uudisrakentamisella. Kilpailuehdotuksessa tuli ottaa kantaa Kaarina-talon laajennukseen, jonka ohjeellinen koko oli yhteensä n. 5000 k-m<sup>2</sup>. Liiketiloja laajennuksesta oli n. 500 k-m<sup>2</sup>, loppuosa kaupungin tarvitsemia toimistotiloja. Kaarina-talo on kaarinalaisten olohuone ja sellaisena sen toivotaan säilyvän ja kehittyvän. Kilpailuehdotuksessa saattoi esittää Kaarina-taloon liitettäviä muita toimintoja kuten toimistoja, kulttuuritiloja ja palveluja kilpailijan harkinnan mukaan. Tilat voivat tukea uudenlaista työteon mallia tai monipuolistaa ja tukea talon toimintoja. Näitä tiloja saattoi lisätä tilaohjelmaan kilpailijan harkinnan mukaan.

### Palvelut, yritys- ja työtilat sekä toiminnot

Keskustan alueella pidettiin tavoitteena sekoittunutta kaupunkirakennetta. Kilpailijan esittämän ratkaisun tuli mahdollistaa erilaisten toimintojen sijoittaminen ja sekoittaminen kortteleissa, tukea tilojen monikäyttöisyyttä sekä pitää kaupunkirakenne elävänä eri vuorokauden ja vuoden aikoina. Ideoidun käytön toivottiin lisäävän alueen houkuttelevuutta myös seudullisesti. Toimintojen toivottiin lisäävän yhteisöllisyyttä, viihtyisyyttä ja kaupunkilaisten hyvinvointia. Erilaisia toimintoja, palveluja, yritys- ja työtiloja toivottiin sijoitettavan kortteleihin siten, että saadaan aikaan keskustamaista kaupunkiympäristön elävyyttä. Umpinaisia ensimmäisen kerroksen julkisivuja tuli välttää, erityisesti kevyen liikenteen käyttämien katujen varsilla.

## Asuntorakentaminen

Keskustaan poikkeavien ja sen palveluita käyttävien asiakkaiden määrä tulee laskemaan Kaarinan läntisen ohikulkutien valmistuttua. Keskustaan elinvoiman kannalta on tärkeää, että jatkossa kilpailualueelle sijoittuu myös riittävä määrä asukkaita turvaamaan palveluiden säilymistä ja niiden kehittymistä. Asuinkortteleiden tuli olla laadukkaita, houkuttelevia kaikille väestöryhmille ikäryhmästä ja sosioekonomisesta asemasta riippumatta. Sekä asuntojen että pihojen luonnonvalon saantiin tulee kiinnittää huomiota. Tavoitteena oli laadukas asuinympäristö. Kaavallisen ratkaisun oli mahdollistettava sekä asuntojen että korttelipihojen suojaaminen melulta siten, että ristiriita keskustatoimintojen ja asumisen välillä minimoidaan. Rakentamisen määrä riippui mm. kilpailijan esittämistä liikenne- ja pysäköintiratkaisujen vapauttamasta korttelimaan määrästä sekä kilpailijan kyvystä hyödyntää kilpailualueen pinta-alaa laadukkaan ympäristön luomiseksi.

## Luonto ja virkistys

Viherreittien tuli olla jatkuvia ja käytettäviä. Yhteyksiä etelässä Hovipuistoon sekä pohjoisessa Liikuntapuistoon tuli parantaa. Alueelle tuli sijoittaa aktiiviseen käyttöön soveltuva puistoalue/puistoalueita, jota/joita liikennemelu ei häiritse. Viherrakentamisen määrää tuli kasvattaa.

## Liikenne

Mt110:n ympäristöä tuli kehittää katumaisena kaupunkiympäristönä. Uudenmaantien suunnittelussa tuli huomioida, että tie toimii jatkossakin erikoiskuljetusreittinä. Tieratkaisun tuli mahdollistaa erikoiskuljetukset. Kävelyille- ja pyöräilylle varatut alueet ja reitit tuli suunnitella esteettömäksi, turvalliseksi, toimivaksi ja viihtyisiksi. Reittien tuli olla jatkuvia ja yhdistää ympäröivät alueet. Liikenteellisten ratkaisuiden tuli tukea kestävien liikkumismuotojen valintaa.

## Pysäköinti- ja paikoitusratkaisut, mitoitusnormit

Alueen pysäköinti tuli ratkaista monentyyppisiä paikoitusratkaisuja käyttäen. Kilpailualueelle tuli osoittaa eri toimintojen vaatima pysäköinti sekä lyhytaikaiseen että pitkäaikaiseen paikoitukseen. Osa paikoituksesta oli mahdollista esittää keskitettyinä ratkaisuina siten, että pysäköinti oli kohtuullisen lyhyellä kävelyetäisyydellä kohteesta. Vuorottaispysäköintiä oli myös mahdollista käyttää harkitusti. Riittävä esteettömyys oli otettava huomioon autopaikkoja sijoitettaessa. Alueelle tuli sijoittaa riittävästi turvallisia polkupyörien pysäköintipaikkoja sekä pysäköintipaikkoja mahdollisille uusien liikennemuotojen kulkuvälineille. Lyhytaikaista paikoitusta vaativat saattoliikenne, kodinhoito ja kuljetuspalvelut tuli myös huomioida. Lähtökohtaisesti voitiin käyttää mitoituksena 1 autopaikka / 100 k-m<sup>2</sup>. Autopaikkojen lopullinen tarve ja määrä jäi kilpailijoiden harkittavaksi.

## Tekniset verkostot

Kilpailija saattoi perustellusta syystä esittää olevien teknisten verkostojen siirtämistä.

## Ilmasto-ohjelman tavoitteet

Kilpailuehdotuksessa tuli huomioida Kaarinan kaupungin ilmasto-ohjelman tavoitteet.

## Ympäristön häiriötekijät

Kilpailuehdotuksessa tuli estää melun kulkeutumista kilpailualueen asuinympäristöön. Puistoalueiden tuli olla melutasoltaan alhaisia. Samoin liikenteen aiheuttamat meluhaitat oli huomioitava kävelyn ja pyöräilyn alueilla ja reiteillä.

## Vaiheittainen toteuttaminen

Kilpailijan tuli esittää alueen vaiheittainen toteuttaminen sekä tilapäisten käyttöjen mahdollisuudet siten, että keskustasta rakentuu myös keskeneräisenä miellyttävää ja toiminnallisesti monipuolista ympäristöä. Koska päätöstä Kaarinan läntisen ohikulkutien toteuttamisesta ei ole, tuli erityisesti tiehen liittyvien kortteleiden toteuttaminen olla vaiheistettavissa.

# 4 Yleisarvostelu

## 4.1 Yleistä

Kilpailuun oli jätetty 38 arvostettavaksi kelpuutettua ehdotusta, mikä on lähellä viime vuosien tilastojen mukaista yleistasoja asemakaavallisen ideakilpailun tyyppisissä tavoitteiden asettelultaan monitahoisissa kilpailuissa, ja ehdotukset antavat riittävän määrän vaihtoehtoja kilpailualueen jatkosuunnittelun pohjaksi. Yksikään ehdotuksista ei ole ratkaissut vaikeaa tehtävää täydellisesti, mutta monissa ehdotuksissa on kiinnostavia ja käyttökelpoisia osaratkaisuja ja detaljeja, joita jatkosuunnittelussa voidaan hyödyntää monipuolisesti. Parhaissa ehdotuksissa varsinaisen kilpailualueen kaupunkirakenteen ja kaupunkikuvan muodostama kokonaisuus on ehjä, hallittu ja korkeatasoinen.

Kilpailuehdotusten taso on kokonaisuudessaan osalta hyvä, mutta osaa ehdotuksista leimaa jonkinasteinen varovaisuus. Yllättäviä ja omaperäisiä lähestymistapoja on ehdotuksista harvassa, mutta ehdotusten parhaimmistossa kilpailualueen mahdollisuuksia on tutkittu huolella ja hyödyntäen harkitusti kaupunkirakenteen olemassa olevia elementtejä, kehittäen ympäristöä suhteessa niihin ja täydentäen rakennetta kaupunkikuvaa eheyttävällä tavalla ja vahvistaen alueen luonnetta kaupungin palvelujen ja aktiviteettien keskittymänä.

Kilpailijat ovat kaikissa ehdotuksissa panostaneet erityisesti pääteiden rajaamaan keskusta-alueeseen ja sen kehittämiseen kaupunkikuvallisesti ja -rakenteellisesti



tiivimpään ja toiminnallisesti aktiiviseen muotoon. Parhaat ehdotukset tarjoavatkin tältä osin erittäin hyviä ratkaisumalleja alueen yleiskaavalliselle uudelleentarkastelulle ja asemakaavoitukselle.

Ydinkeskustan ulkopuolisen alueen tarkastelun osalta ehdotukset vaihtelevat suuresti. Suurten päivittäistavarakaupan yksiköiden käsittelyssä on nähtävillä varovaisuutta, joka voidaan tulkita myös realismiksi, mutta joissakin ehdotuksissa on tuotu esiin radikaalimpia ratkaisuja market-ympäristön integroimiseksi viihtyisään kaupunkimaiseen rakenteeseen.

Liikenneinfran suhteen pääosassa ehdotuksista on pitäydytty nykyisessä katuverkossa, mutta ehdotukset sisältävät myös oivaltavia tapoja kehittää katuverkkoa ja -tilaa tiiviimmäksi kaikkia liikkumisen muotoja paremmin palveleviksi ja ilmeeltään kadun luonteisiksi tekemättä totaalaisia muutoksia linjauksiin. Kilpailun tavoitteiden kannalta keskeiset ja tärkeimmät kysymykset – kävelykeskustan kehittäminen ja pysäköinnin ratkaiseminen tiiviiseen kaupunkirakenteeseen integroiden – on ehdotuksissa ymmärretty ja otettu huomion keskipisteeksi. Ehdotuksista löytyy myös hyviä ja perusteltuja linjausvaihtoehtoja nykykaduille. Useimmissa ehdotuksissa on paljon tilaa vieviin kiertoliittymiin suhtauduttu kriittisesti ja tarjottu niiden tilalle toisenlaisia risteysratkaisuja.

Uudenmaantien kehittäminen osaksi keskustan kaupunkirakennetta on ollut ongelmallinen tehtävä, jonka osalta moni kilpailijoista on nostanut kädet pystyyn ja säilyttänyt tien linjauksen ennallaan. Joissakin ehdotuksissa on kiinnostavalla tavalla tutkittu linjauksen siirtoa etelään Hovirinnantien ja Paraistentien risteysten välissä. Tämä on tarjonnut lisätilaa ja uusia mahdollisuuksia tien pohjoispuolen käsittelylle. Ehdotuksien pohjalta voidaan konkreettisesti havaita Uudenmaantien ja tien pohjoispuolen kehittämisen kytkeytyvän merkittäväällä tavalla toisiinsa, mikä on keskusta-alueen laajentamisen kannalta tärkeä kilpailun esiin tuoma havainto.

Valtaosa kilpailijoista on keskittynyt varsinaiseen kilpailualueeseen ja jättänyt ohjelmassa tarkastelualueet vaille suurempaa huomiota. Tämä on kilpailun kannalta valitettava asia, mutta ei sinänsä heikennä kilpailun kokonaissaldoa. Varsinaisen kilpailualueen osalta ehdotukset toimivat hyvin ilman tarkastelualueiden käsittelyä.

## 4.2 Kilpailualue

### Keskusta-alue

Kilpailuohjelma antoi tekijöille melko vapaat kädet kaupunkirakenteen luonteen ja rakentamisen määrän ideointiin. Tavoitteiksi oli asetettu mm. kaupunkimaisuus, rakennusten maltillinen korkeus, toiminnoiltaan sekoittunut, kestävä ja muuntojoustava rakenne sekä viihtyisyys ja turvallisuus. Kaupunkitilojen edellytettiin olevan vehreitä, melulta suojattuja, aktivoivia sekä kaikkina vuodenaikoina yhteisöllisyyttä ja hyvinvointia tukevia. Kaupan ja palvelujen merkitystä korostettiin keskustan elävöittäjinä.

Kerrosalalle ei ohjelmassa määritetty tarkkaa tavoitetta. Yläluokan ehdotuksissa määrä asettuu välille 168 900 (Kaariz) – 217 200 k-m<sup>2</sup> (Korttelit, pihat ja puut). Tämä antaa hyvän osviitan alueen jatkokehitykseen. Autopaikoituksen määrä jätettiin niin ikään kilpailijan harkittavaksi, vaikka ohjeelliseksi mitoitusnormiksi annettiin yksi

autopaikka sataa kerrosalaneliometriä kohden. Harkinnan mahdollisuus jakaa kilpailutyöt kahteen lähes samankokoiseen ryhmään: ehdotuksista kaksikymmentäyksi päätyy pitäytymään annetussa ohjeellisessa normissa, tai hyvin lähellä sitä ja hieman alle puolet ehdottaa autopaikkainnormin höllentämistä. Määrän vähentämistä voidaan perustella ennusteilla tulevaisuuden liikenne- ja ratkaisujen tuomista muutoksista.

Tavoitteeksi asetettu vihreä keskusta on otettu huomioon varsin hyvin kaikissa ehdotuksissa. Vihreiden, osittain ympäristöön avautuvien ja osaltaan myös julkista kaupunkitilaa elävöittävien korttelipihojen teema on varsin suosittu kaikissa luokissa. Maltillisen rakennuskorkeuden on suuressa osassa ehdotuksista nähty tarkoittavan neljästä kuuteen kerroksisia taloja. Osassa ehdotuksista on korttelirakenteisiin sekoitettu onnistuneesti myös kaupunkipientaloja. Olemassa oleva kaupunkirakenne, erityisesti keskusta-alueen lounaisnurkassa Hovirinnantien ja Pyhän Katariinan tien risteyksessä olevat korttelit on monissa töissä otettu rakenteen mittakaavan ja jäsentelyn lähtökohdaksi. Parhaissa töissä uudisrakentaminen nivoutuukin luontevasti vanhaan rakenteeseen. Haasteellista monelle kilpailijalle on ollut sovittaa Pyhän Katariinan tien varteen rakentumassa olevat kahdeksankerroksiset pistetalot yhteen tavoitteeksi asetetun kaupunkimaisemman tilarakenteen kanssa. Monessa ehdotuksessa läntisin pistetalo ja sen maanpäällinen pysäköintihallin seinä on hyväksytty Kaarina-talon eteen esitetyn aukion yhdeksi sivuksi. Joissain ehdotuksissa (esimerkiksi Korttelit, pihat ja puut) pistetalon pohjoispuolelle esitetään tilaa rajaavampaa rakennetta keskeisen aukion tueksi. Osa ehdotuksista taas ottaa nimenomaisesti pistetalon keskeiseksi kaupunkitilaa muodostavaksi teemaksi. Tästä esimerkkinä ehdotus ”Saaret”. Vaikka pistetalo rakennustyyppinä tavallaan mahdollistaakin toivotun vihreyden soljumisen rakenteen läpi, on tuomaristo silti arvottanut korkeammalle töitä, joissa rakennukset rajaavat tilaa selkeämmin, perinteistä kaupunkitilakäsitystä noudattaen.

Vaikka kyseessä on ideakilpailu, on tuomaristo nähnyt tarpeelliseksi tarkastella kriittisesti myös idealismin astetta. Toteutettavuuden varmistamiseksi on pohdittu esimerkiksi, missä määrin ehdotetun rakeisuuden tai runkosyvyyksien tulisi vastata ”rakentamisen realiteetteja” ja/tai onko jokin ehdotettu malli kehitettävissä jatkossa rakennustalouden kannalta edullisempaan suuntaan, mikäli se osoittautuisi tarpeelliseksi.

Kävelyalueen ja kaupallisen keskustan laajuudessa ja jakautumisessa on suurta ehdotuskohtaista vaihtelua. Kilpailijat ovat joutuneet itsenäisesti arvioimaan, minkä kokoiset alueet ja miten hajautetut tai keskitetyt palvelu- ja liikerakennukset ovat realistisia ja voisivat toivottavasti mahdollisimman hyvin kohdata tulevaisuuden tarpeet, joista kellään ei ole varmaa tietoa muuttuvassa maailmassa. Enemmistöä ehdotuksista yhdistää kuitenkin länsi-itä-suuntainen raitti, joka muodostaa toiminnallisen, palvelut kokoavan selkärangan Uudenmaantien ja Pyhän Katariinan tien väliselle alueelle, mitä on pidettävä luontevana ratkaisuna.

## Marketit ja muut palvelut

Palvelujen sijoitteluperiaatteella on keskeinen asema keskustan elävöittämisessä. Harkitulla sijoittelulla huolehditaan palveluiden elinvoimaisuudesta ja saavutettavuudesta. Keskustamaisen kaupallisen rakenteen tulee olla riittävän jatkuvaa. Katkoja tulee välttää, koska muista erilleen jäävällä palvelulla on riski jäädä syrjään, ja toisaalta aktiivinen rakenne houkuttelee jalkautumaan ja käyttämään aikaa ja hyödyntämään palveluja keskustassa. Arvostelussa on siksi pyritty arvioimaan palvelurakenteen keskittämistä ja koheesiota. Katkot palvelurakenteessa on nähty riskeinä, kun taas pyrkimys välttää katkoja tai eheyttää nykytilanteesta johtuvaa kaupan ja palveluiden hajanaista rakennetta on nähty vahvuuksina.

Olemassa olevaan rakenteeseen liittyy haasteita. Palvelurakenteen jatkuvuuden kannalta voi jossain määrin ongelmallisena pitää Hovirinnantien, Pyhän Katariinantien, Lautakunnankadun ja Puntarikadun rajaama asuinkorttelia, jossa ei ole rakennettua liiketilaa ja jonka sokkelit erityisesti Lautakunnankadulle ovat lähiömäisellä tavalla umpinaisia, eivätkä mahdollista palvelujen sijoittumista kivijalkaan. Oma haasteensa alueen jatkokehittämisessä on se, miten pystytään turvaamaan Pyhän Katariinantien varren asuinrakennusten kivijaloissa toimivien liiketilojen saavutettavuus ja liittyminen uusiutuvaan kaupalliseen keskustaan, mikäli sen painopiste siirtyy Lautakunnankadun ja Oskarinkadun linjalle.

Suhtautuminen olemassa oleviin päivittäistavarakaupan kiinteistöihin jakaa ehdotuksia hyvinkin paljon. Osa jättää ne nykyiselleen ja osassa ehdotuksista niihin ehdotetaan mittaviakin toimenpiteitä. Kilpailuohjelmassa niihin ei pyydetty esittämään toimenpiteitä, joten asia jäi kilpailijan harkittavaksi. Käsittelemättä jättämistä ei näin ollen ole pidetty suoranaisesti virheenä, mutta ideakilpailun luonteen mukaisesti hyviä ja kokonaisratkaisua tukevia ajatuksia, joissa olemassa olevien kauppojen kehittäminen on nivottu osaksi alueen kokonaiskehitystä, on arvostettu.

## Asuminen ja asuinkorttelit

Kilpailun tavoitteiden mukaisesti asuminen ja asuinkorttelit muodostavat keskustan kaupunkirakenteen rungon. Kilpailuohjelmassa ei esitetty tavoitteellista kerrosalaa asumiselle ja odotetusti kilpailuehdotusten välillä oli suurta hajontaa asumisen määrässä. Asuinkerrosala alan määrä vaihteli 60 000:sta 230 000:een ja mediaanin asettuessa ääripäiden keskivaiheelle. Asukasmäärän lisäyksen keskiarvo on lähellä 3000:a uutta asukasta kilpailualueelle. Suurimmassa osassa parhaista ehdotuksista asuinkerrosala oli jonkin verran yli keskiarvon. Kilpailun tuloksen perusteella voidaan arvioida, että tavoitteeksi asetettu rakennusten maltillinen mittakaava on 4...6 kerrosta ja kilpailualueelle syntyy uudisrakentamisen kautta asuntoja noin 3000...3500 asukkaalle.

Eri ehdotukset tarjosivat monipuolisen valikoiman erityyppisiä asuinkortteliratkaisuja, joiden koko, sijainti ja muoto vaihtelivat tiiviistä ja pienestä umpikorttelista laaja-alaisiin ja avoimiin korttelirakenteisiin. Tuomaristo piti parhaina suunnitelmia, joissa korttelien hahmo niiden sulkeutuneisuudesta tai avonaisuudesta riippumatta oli selkeä ja rajapinta julkisen ja yksityisen tilan välillä oli hahmotettavissa. Lisäksi arvostettiin korttelien pihatilojen riittävää väljyyttä

suhteessa ympäröivien rakennusten korkeuteen ja asuinkortteleiden aktiivista suhdetta katutilaan erityisesti keskustan aukoiden ja kävelyraittien varsilla. Onnistuneita ratkaisuja tuomaristo näki erityisesti yläluokan ehdotuksissa ”Korttelit ja kävelykatu”, jonka korttelit jakautuivat hierarkkisesti eritasoiisiin osiin ja tarjosivat kiinnostavia ’puoliyksityisiä’ pihatiloja ja taskupuistoja, jotka rikastivat sekä julkista katutilaa että asuinkorttelia onnistuneella tavalla. Ehdotuksen ”Korttelit, pihat ja puut” tekijä tarjosi toimivan puoliavoimen korttelityypin, joka korttelien rajapinnan avonaisuudesta huolimatta säilytti selkeän rakenteensa ja korosti kaupunkirakenteen vehreyttä ja kaupunkiluonnon merkitystä urbaanin kaupunkitilan tasa-arvoisena osana.

Valtaosa kilpailijoista on rakentanut ehdotuksensa kerrostalojen ja niiden perustypologian varaan. Tämä onkin luontevaa, kun tavoitellaan keskustamaisen tiivistä ja kerrosluvultaan keskikorkeaa 4..6-kerroksista rakennetta ja riittävää väestöpohjaa riittävän monipuolisten palvelujen takaamiseksi. Toteutuksen kannalta yleisesti asuntotuotannossa olevat talotyyppit tuovat varmuutta, mutta eivät välttämättä vastaa kaikkiin tarpeisiin.

Jos katsotaan asumisvaihtoehtoja kysynnän näkökulmasta - millaista asumista Kaarinan keskustan potentiaalisten muuttajien toiveet ja tarpeet – muodostavat kiinnostavan ryhmän ehdotukset, joissa on esitetty monipuolisempaa kerrostalotypologiaa. Näissä kerrostalotypologiaa on rikastettu terassitaloilla ja luhtitaloilla ja täydennetty kerrostalovaltaista asumista terassitalojen ja luhtitalojen muodossa tai täydennetty kerrostalovaltaista asumista pienimittakaavaisemmilla tiiviillä asuinrakennuksilla kuten townhouse-tyyppisillä asuintaloriveillä tai hyödyntämällä kerrostalojen kattokerroksia omapihaisilla ”rivi-” tai ”omakotitaloilla”. Hyvinä esimerkkeinä rikkaammasta typologisesta asuinkorttelien käsittelystä ovat muun muassa ehdotukset ”Korttelit ja kävelykatu” sekä ”Luodot”. Samalla, kun rikas asuntotypologia monipuolistaan tarjontaa ja houkuttelee erilaisia ihmisryhmiä, se on näissä ehdotuksissa myös rikastanut kaupunkikuvaa ja tarjonnut mahdollisuuden hyödyntää mittakaavallista vaihtelua ilman, että on tarvinnut turvautua nykyään niin suosittuun korkeaan rakentamiseen ja sen tuomaan kaupunkitilan korostamiseen. Asuinkorttelien rajapinta julkiseen tilaan erityisesti maantasossa on keskeisessä asemassa, kun tavoitellaan sekoittunutta, erilaisia toimintoja yhdistävää ja aktiivista kaupunkitilaa. Erityisesti ydinkeskusta-alueella rajapinnan merkitys on suuri. Monissa ehdotuksissa asuinrakennusten maantasokerrokseen on esitetty hyvin yleisellä tasolla liiketilaa runsaastikin. Tavoite on hyvä, mutta olisi vaatinut, että ehdotuksissa olisi esitetty yksilöidympää kuvausta liiketilan luonteesta ja sen suhteesta sekä katu- ja aukiotiloihin että asuinrakennuksiin. Kellaritilojen rakentamisen vaikeus kilpailualueella aiheuttaa ongelmia maantasokerroksen tilojen jakamisessa asumista tukevien yhteis- ja varastotilojen ja ’kivijalkakauppojen’ kesken. Kiinnostavan ja sekä keskustatilaa aktivoivan että liiketoimintaa tukevan maantason tilallisia ja toiminnallisia ratkaisumalleja ja kaavioita olisi toivottu useammista ehdotuksista. Ehdotuksessa ”Luodot” oli paneuduttu ilahduttavalla tavalla ideoimalla ja illustroimalla rajapinnan toiminnallisia ratkaisuja ja julkisen tilan luonnetta ja ominaisuuksia lähituntumasta detaljoiduin esityksin ja leikkauksin, joskin ehdotuksen tarjoama yltäkylläinen ja kahviloiden määrä viittaa astetta suurempaan kaupunkikokonaisuuteen. Myös rajapintaa aktivoivia maantasoasumisen malleja - muun muassa omasisäänkäyntisiä asuntoja katutasossa - olisi odotettu tarjottavan useammassa ehdotuksissa. Viitteitä tästä on ehdotuksen ”Korttelit ja kävelykatu” townhouse-tyyppisten talorivien kuvauksessa.

Vastaavaa olisi voitu esittää myös kerrostalojen osalta. Kiinnostavalla tavalla monipuolisempaa hybriditalon mallia on kehitelty ehdotuksessa "Runoilijan löytöretki", jossa liike- ja kulttuuritilat yhdessä pysäköinnin kanssa yhdistyvät asumiseen tarjoten ydinkeskustaan soveltuvan pientalomaisen kattoasumistyyppin. Huolimatta siitä, että Uudenmaantien ajoneuvomäärät vuorokausitasolla eivät jatkossakaan tulle olemaan suuria, on autojen rengasmelu edelleen ongelma, mikäli tien katonopeuksia Kaarinan keskustan alueella ei rajoiteta radikaalisti ja tien luonnetta muuteta kadunomaiseksi. Melun vaikutus tien varsiin esitettyihin asuinkortteleihin, -sekä sisä-, että ulkotiloissa-, on kysymys, joka tulee ratkaista asemakaavatasolla siten, että rakennukset suojaavat ulkotiloja melulta ja asunnot voidaan suunnata pois melun suunnasta. Ehdotuksissa tien eteläpuolella ongelma on ratkaistu korttelia suojaavalla talomuurilla, jossa ilmansuuntien kannalta asuntojen suuntaaminen tiestä poispäin on luontevaa. Ehdotuksissa, joissa kortteleita on sijoitettu tien pohjoispuolella onnistuneesti, on korttelit kyetty loitontamaan tiestä ulommas ja nostamaan korttelin asuinkerrokset ja piha riittävän paljon tien pinnasta ja muodostamaan kaduntasoon korttelia suojaava melumuuri. Toimivia pohjoispuolen kortteliratkaisuja on ehdotuksissa "Aurora", "Kaariz", "Koto" ja "Sorbeti".

Asuinkorttelien pihat ovat avainasemassa sekä kaupunkiasumisen viihtyisyyttä että yhteisöllisyyttä tavoiteltaessa. Korttelipihat tarjoavat myös monipuoliset puitteet kaupunkiluonnon ja vehreyden kestävien mallien kehittämiseksi. Usein - myös kilpailualueella - nämä tavoitteet asettuvat pysäköinnin ratkaisujen kanssa vastakkain. Kaupunkirakenteen kehittämisen kannalta erityisen keskeinen ja ongelmallinen kysymys, pysäköinti, joka kilpailualueelle on haastavaa sijoittaa maan alle, on ehdotuksissa ratkaistu asuinkorttelien osalta erilaisin tavoin. Yleisimmät tavat voidaan jakaa malleihin, joissa pysäköinti on sijoitettu osittain tai kokonaan pihakannen alle, maantasopaikoitukseksi pihalle ja/tai kadun varsiin tai pysäköinti on keskitetty suuriin laitoksiin tai hajautettu pieniin korttelikohtaisiin laitoksiin. Kaikki vaihtoehdot ovat enemmän tai vähemmän kasvillisuuden ja yhteisöllisyyden kannalta ongelmallisia. Ehdotuksen "Korttelit ja kävelykatu" tekijä on ratkaissut pysäköinnin pihojen kannalta edullisella tavalla sijoittamalla pysäköinnin osin kortteleiden väliin muodostettujen pisto-/pihakatujen varsille poikittaispysäköintinä ja autopaikoista kolmeen harkitusti sijoitettuun sekä julkisia ja liiketiloja että asuinkortteleita palvelevaan pysäköintilaitokseen. Ratkaisun avulla etäisyydet asunnoista autopaikoille ovat säilyneet kohtuullisina ja asuinkorttelien pihat on voitu lähes kauttaaltaan pitää maanvaraisina. Pihojen toimivaa ratkaisua tukee ehdotuksessa lisäksi niiden onnistunut muotoilu ja riittävä koko.

Osassa muuten ansiokkaista kilpailuehdotuksista on asuinkorttelien mitoituksessa päädytty ratkaisuihin, jotka vaikeuttavat niiden toteutettavuutta asemakaavoituksessa, rakennussuunnittelussa ja tuottavat asuttavuuden kannalta vaikeita tilanteita. Liian pienet korttelit, joiden pihatilat jäävät ahtaiksi ja liian tiukka rakennusalan ja rakennusrungon mitoitus voivat olla jatkokehittelyn kannalta ongelmallisia. Myös asuintalojen rungon alle esitetyt paikoitustilat ovat harvoin realistisia tai toimivia. Ehdotukset, joissa toteutettavuuden näkökulma on huomioitu ja ymmärretty, tarjoavat paremmat edellytykset ideoiden toteutumiselle niiden jatkotyöstön yhteydessä. Tältä osin onnistunutta ja ammattitaitoista korttelimitoitusta edustavat ehdotukset "Kaariz" ja "Korttelit ja kävelykatu".

## Kestävä kaupunkirakenne

Kestävä kaupunkirakenne ja kestävyysvaatimus on ehdotuksissa huomioitu useimmiten vähintään selostuksessa julkituotuna tavoitteena. Konkreettiset suunnitelmat ja ratkaisut on kuitenkin monissa suunnitelmissa esitetty varsin viitteellisellä tasolla ja kuvattu etupäässä selostuksissa tavoitteiden ja osin myös toiveiden tasolla. Koska ehdotusten esitysmateriaali ja tiedostojen koko kilpailussa on rajoitettu, on myös selvää, ettei kestävyysvaatimusta kysymystä kilpailussa ole voitu esitellä kovin syvästi. Ehdotusten kirjo ja tarkempi perehtyminen selostuksiin antaa kuitenkin kuvan, että kilpailun antia on syytä tarkastella kaupunkiekologian ja ”vihreän kaupunkirakenteen” näkökulmasta. Suunnitelmat tarjoavat joitakin kiinnostavia ideoita, joiden toteuttamisen mahdollisuutta ja realistisuutta kannattaa arvioida vakavasti ja samalla peilata rakentamisen ratkaisuja mm. pysäköinnin osalta niihin.

## Liikennejärjestelyt

Liikenteen järjestäminen luontevalla tavalla on keskeistä keskustan kehittämisessä tavoitteiden mukaisella tavalla houkuttelevaksi, saavutettavaksi, viihtyisäksi ja turvallisesti ympäristöksi. Tärkeitä pohdinnan aiheita kilpailijoilla ovat olleet katuverkon lisäksi pysäköinnin periaatteet, kevyen liikenteen ja ajoneuvoliikenteen vyöhykkeet ja risteämät sekä keskustan kävelyalueen laajuus. Liikenteen ja pysäköinnin kytkeytymistä alueen palveluihin ja asumiseen sekä erilaisia vuoropysäköintiin liittyviä ratkaisuja on tutkittu huolellisesti. Kilpailun tuloksena saadut erilaiset ratkaisumallit tarjoavat hyvää osviittaa liikennejärjestelyjen kehittämiseksi.

Mahdollisimman luontevan ja tehokkaan liikenteellisen rungon muodostaminen on oleellista. Mikäli alueelle halutaan kevyelle liikenteelle ja jalankululle varattu, viihtymään houkutteleva kävelykeskusta, on ajoneuvoliikenteestä tehtävä jossain määrin ulkösyyttöinen, jolloin pystytään välttämään tarpeettomia risteyksiä ainakin ydinkeskustassa. Parhaat ehdotukset tukeutuvatkin Uudenmaantien, Paraistentien, Hovirinnantien ja Pyhän Katariinantien muodostamaan kehään.

Pysäköinnin järjestämisessä suosittu ratkaisu on ollut Uudenmaantien ja keskustan välisen korkeuseron hyödyntäminen - ja toisaalta myös häivyttäminen - pihakansien ja niiden alle sijoitettujen pysäköintihallien avulla. Toinen perusratkaisu on pysäköintitalot, joiden kokoluokasta ja sijoittelusta on useita huolellisia tutkielmia. Myös maantasopysäköintiä on tutkittu osassa ehdotuksista hyvinkin tarkasti, mistä hyvänä esimerkkinä on ehdotus ”Paras kaupunki”. Useimmissa ehdotuksissa

Risteyksien käsittely muodostaa oman teemansa, joka jakaa ehdotuksia esimerkiksi kiertoliittymien säilyttäjiin, lisääjiin ja poistajiin. Nimimerkki ”Aamu” ehdottaa Paraisten tien ja Uudenmaantien risteykseen suurta kiertoliittymää, joka eriyttää ajoneuvoliikenteen ja kevyenliikenteen turvallisesti omille tasoilleen. Ratkaisu on sinänsä teknisesti onnistunut, mutta ristiriidassa tavoitellun katumaisuuden kanssa. Toisen ääripään muodostavat ”Auroran” tapaan ehdotukset, joissa myös olemassa liikenneympyrät on poistettu.

Muutamissa ehdotuksissa olevaa katuverkkoa karsitaan. Nimimerkki ”Metsän kaiku” ehdottaa Paraistentien Mt110:n ja Pyhän Katariinantien välisen osuuden poistamista

niin, että orgaanisesti kasvavan "kaupunkikylän" ajoneuvoton alue jatkuu keskeytyksettä kilpailualueen läpi.

Kilpailuohjelmassa edellytetty Uudenmaantien (Mt110) ympäristön kehittäminen katumaiseksi kaupunkiympäristöksi on saanut hyvin erilaisia tulkintoja. Osa ehdotuksista tekee hyvinkin rohkeita uusia linjauksia, kun taas osa vaikuttaa käytännössä ohittaneen tämän osan tehtävänantoa, jolloin jää hieman auki, onko kyseessä tietoinen kannanotto vai unohdus. Parhaiten haasteeseen vastanneissa töissä Uudenmaantien luonne on kyetty muuttamaan uskottavalla tavalla kaupunkimaiseksi. Se, miten katumaiseksi ja hitaasti ajettavaksi Uudenmaantie keskustan kohdalla muutetaan vaikuttaa oleellisesti mm. liittymien määrään ja sijoitteluun. Sopivimman ratkaisun löytäminen edellyttää huolellista suunnittelua sekä kaupungin ja valtion intressejä yhteensovittavaa vuoropuhelua.

Pikaraitiotien suosituin linjaus kulkee Pyhän Katariinantien kautta. Poikkeuksen muodostaa ehdotus "Katariina", jossa pikaraitiotie on tuotu Oskarinkadulle ja pääpysäkki Kaarina-talon edustalle. Ratkaisu on omintakeinen ja alueen ytimen saavutettavuutta urbaanilla tavalla vahvistavana varsin onnistunut. Vain muutamassa ehdotuksessa pikaraitiotie on jätetty aiheena kokonaan käsittelemättä.

### **Uudenmaantien pohjoispuoli**

Erityisen ongelmalliseksi kilpailussa osoittautui tavoitteissa esitetty Uudenmaantien pohjoispuolen integroiminen tiiviimmin osaksi keskustan kaupunkirakennetta sekä yhteyksien osalta että täydentämällä keskustan korttelirakennetta tien pohjoispuolelle. Merkittävä osa kilpailijoista näyttää nostaneen kädet pystyyn ongelman edessä ja jättäneen myös itse valtatie bulevardisoinnin tutkimatta. Osassa ehdotuksista haaste oli otettu vastaan. Nämä suunnitelmat osoittavat, että ongelmaan on olemassa varteen otettavia ratkaisumalleja. Kilpailu kuitenkin kertoo myös, että valtatie linjauksen siirto Hovirinnan ja Paraistentien liittymien välissä tarjoaa mahdollisuuden sekä luoda tiestä ydinkeskustan kohdalla puistokatumaista tilaa että samalla parantaa edellytyksiä pohjoispuolen kortteleille. Linjauksen siirto mahdollistaa myös valtatie korkeusaseman laskemisen ja helpottaa pohjoispuolen kortteleiden istuttamista topografialtaan vaikeaan maastoon. Kiinnostavia ratkaisuja on esitetty mm. ehdotuksissa "Aurora" ja "Korttelit, pihat ja Puut". Uudenmaantien, Mt 110:n, bulevardisointi ja ajonopeuksien radikaali pienentäminen keskustan kohdalla tarjoaa keskustan pohjois-etelä -suuntaiselle yhteydelle valtatie yli tasossa ilman monella tapaa hankalia tunneli- ja siltavaihtoehtoja.

### **Paloaseman tontin ratkaisu**

Paloaseman tontti kuuluu kilpailualueeseen, mutta on saanut monissa ehdotuksissa valitettavan vähän huomiota. Se on kuitenkin sijainniltaan merkittävässä paikassa Paraisten suunnalta Kaarinan keskustaan saavuttaessa. Tontin uudelleen käyttö on myös maankäytön kannalta pieni, mutta oleellinen kysymys, johon kilpailun avulla toivottiin ratkaisua. Parhaissa ehdotuksissa tontti on kyetty luontevalla tavalla liittämään osaksi keskustan taajamarakennetta ja täydentämään ja eheyttämään sekä Pyhän Katariinan tien että Paraistentien katutilaa kuten mm. ehdotuksissa "Kaarina ja Camillo", Korttelit ja kävelykatu", "Paras Kaupunki" sekä "Runoilijan löytöretki".

## 5 Ehdotuskohtainen arviointi

### 5.1 Yläluokka (7):

12.

Kaariz

(P)



Ehdotuksessa uusi rakenne liittyy luontevalla tavalla olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Alueen länsireunaa rajaavien rakennusten kaareva linja, joka



liittää ne vanhaan rakennuskantaan ja osaksi suurmaisemaa on ansiokas. Rajapintojen käsittely on muiltakin osin hallittua. Myös kilpailualueen sisäiset toiminnot on käsitelty varmaotteisesti.



Alueen rungon muodostaa raitti, jota jäsentää kolme aukiota: Leikkiplaza, Kulttuurialue ja Kauppa-aukio. Raitin käsittely ja jaksottaminen pienillä eriluonteisilla aukioilla toimii hyvin. Kaksi supermarketia on koottu kauppa-aukion äärelle Paraistentien länsipuolelle, jolloin Hovirinnantien itäpuoli on vapautunut asuinrakentamiselle. Lidl ehdotetaan poistettavaksi nykyiseltä paikaltaan, jolloin syntyy tilaa kaupunkimaiselle rakenteelle. Uusi 1500 k-m<sup>2</sup> liiketila, johon liittyy pysäköintitalo, tarjotaan Kaarina-talon vierestä.

Uudenmaantien linjaus on säilytetty, eikä tien korkeusasemaa ole muutettu. Korkeusero keskusta päin on hyödynnetty ja häivytetty pysäköintihalleissa. Tien keskellä oleva viherkaista on ehdotettu poistettavaksi ja tila kavennettavaksi katumaiseksi 2 + 2 kaistaiseksi. Erikoiskuljetukset onnistuvat, kunhan ne otetaan huomioon istutuksia suunniteltaessa. Katutilaksi muuttamista ei ole uskallettu viedä aivan loppuun asti, vaan luonne on jäänyt muutoksista huolimatta edelleen hieman tiemäiseksi. Yhteydet pysäköintilaitoksiin Uudenmaantieltä on tarkasteltava huolellisesti jatkosuunnittelussa, etteivät ne muodostu haitaksi pääkadun toimintaa. Raitiotien pysäkit on tuotu Pyhän Katariinantien pohjoisreunaan Kulttuurialueen jatkeeksi, mikä on kiinnostava kannanotto ja kannattaa tarkastella mahdollisessa raitiotien detaljisuunnittelussa. Kävely- ja pyöräily-yhteydet jatkuvat luontevasti. Pysäköintimitoitus on turvallinen 1 ap/87 k-m<sup>2</sup>. Esitetty liikennetarkaisu on realistinen, vaiheittain toteutettavissa ja joustava. Alueen sisällä esitetyt pysäköinti- ja katuratkaisut ovat muokattavissa korttelirakenteen vaatimusten mukaisesti jatkosuunnittelussa.

Uudenmaantien pohjoispuolelle sijoitettujen asuinkortteleiden sijoittelu on vapautunutta, mutta samalla hallittua ja niiden mittakaava on hyvä. Korttelinmuodostus on onnistunutta ja persoonallista ja rakennusmassojen suhde tiehen on mielenkiintoinen. Rakennusten kulmien muutokset vähentävät kaiun syntymistä liikenneympäristössä. Liikenteellisesti pohjoispuoli tukeutuu Viipurintiehen.

Keskusta-alueella asuinrakennusten pysäköinti on sijoitettu pääasiassa rakennusten pohjakerrokseen. Pysäköinti on hajautettu onnistuneesti niin, että se sijoittuu mahdollisimman lähelle asuntoja, mutta kellariin sijoitettu pysäköinti on aina jossain määrin ongelmallinen ratkaisu, koska se heikentää asutosuunnittelun mahdollisuuksia. Päivittäistavarakauppojen pysäköinti on sijoitettu rakennusten ylempiin kerroksiin, mikä on tehokas ja kaupunkikuvan kannalta toimiva ratkaisu.



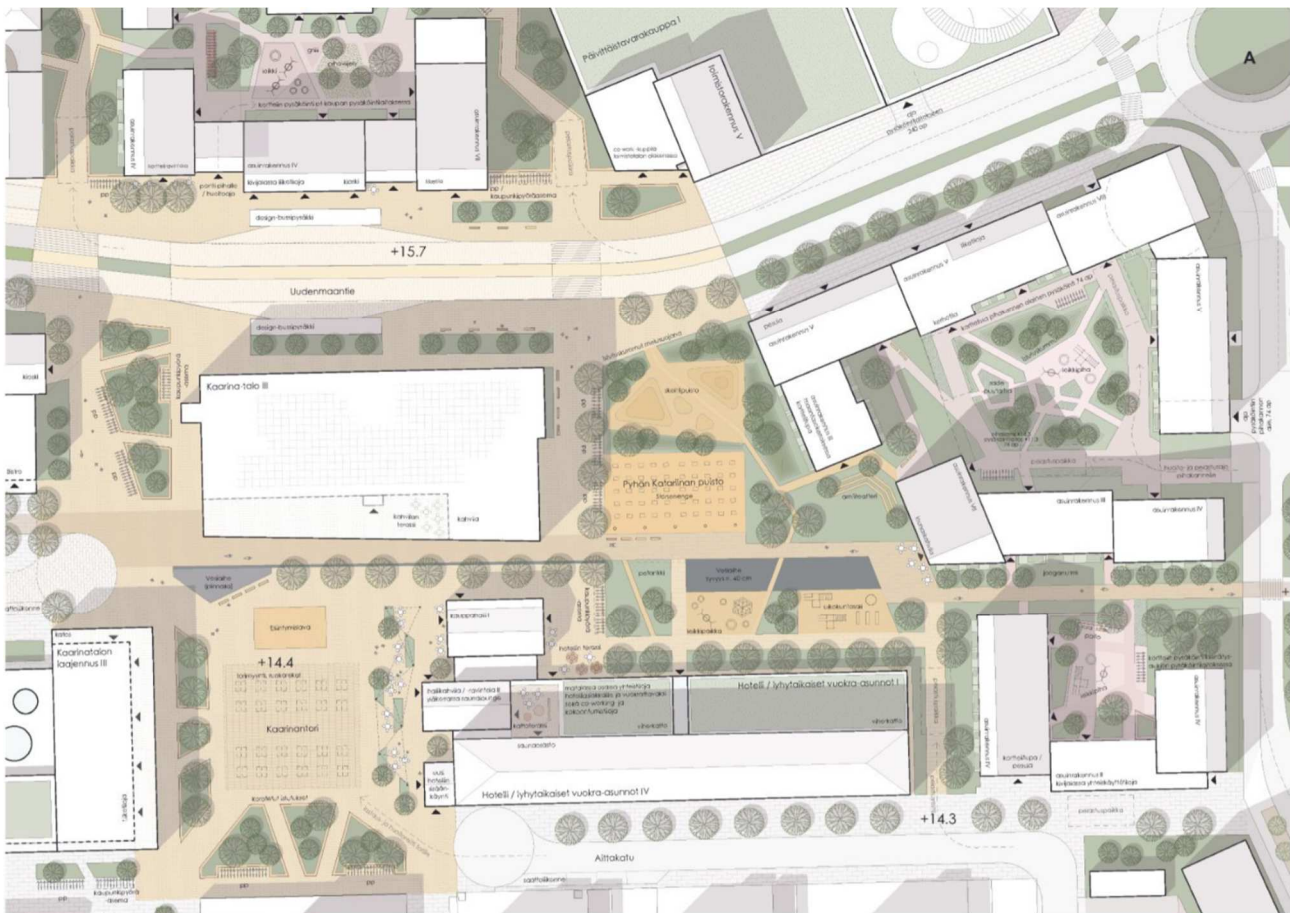
Kaupat esitetään ryhmitettäväksi raitin itäpään muodostuvan torin ympärille. Lopputulos on kaupan synergian, asiakasliikenteen ja myös kaupan isoihin ajoneuvoihin perustuvan logistiikan kannalta mielekäs. Päivittäistavarakaupan keskittämällä on toki myös kääntöpuolensa, koska etäisyys läntisiltä alueilta kasvaa, millä on vaikutusta erityisesti jalkaisin asioiville. Joka tapauksessa ratkaisu yhdistää peltomarkettien helpon saavutettavuuden ja ryhdikkään kaupunkimaisen ilmeen luontevaksi kokonaisuudeksi.

Ehdotus jäsentää kaupunkitilaa avaamalla puistoja keskusraitilta Uudenmaantielle ja myös sen yli. Ratkaisu on kaupunkikuvan kannalta mielenkiintoinen ja hengittävä. Meluntorjunnan kannalta näin avoin ratkaisu edellyttää Uudenmaantien muuttamista hitaasti liikennöidyksi kaduksi. Kaarina-talolle on jätetty varsin komeasti omaa tilaa, mutta sommittelu korottaa sen jopa hiukan hierarkkisesti ylikorostuneeseen asemaan suhteessa ympäristöön. Kauppojen väliin sijoitettu Uudenmaantien ylittävä puistoakseli poimii oivaltavasti teatterirakennuksen sommitelman osaksi.

Paloaseman tontti on jätetty käsittelemättä. Oskarintalon muokkaaminen ”Kaarinan kaapelitehtaaksi” on ekologisuudessaan oikeamielinen ratkaisu. Purkaminen ja sitä kautta tontin potentiaalın vapauttaminen julkista tilaa selkeämmin rajaavalle uudisrakentamiselle on kuitenkin rakennuksen kunto huomioiden täysin mahdollista ja kaupunkikuvallisesti jopa toivottavaa.

Rakennusten massoitelussa ideana on katutilaa rajaaville matalahkoille jalustoille sommitellut noppamaiset rakennusmassat. Pyrkimyksenä on säilyttää valon ja näkymien kannalta riittävä avoimuus, jonka tekijä näkee Kaarinalle umpikortteleita luontevampana ratkaisuna. Saman typologian toisto esitetyssä laajuudessa manifestoi konseptia kuitenkin ehkä liiankin suurpiirteisesti. Vaihtelevuutta olisi lisättävä jatkosuunnitteluvaiheessa. Rakennusten ulkomitat ovat hyvin maltillisia, joten noppiin sijoitetuista asunnoista saadaan valoisia ja näkymiä voidaan avata moneen suuntaan. Pistetalojen välinen etäisyys on kuitenkin monessa kohtaa niin pieni, että yksityisyydestä huolehtiminen voi huolellisellakin planisuunnittelulla muodostua haasteelliseksi. Mahdollisessa jatkotyöstössä tulee rakennusten väliset etäisyydet ja talojen typologiat tarkastella niin, että hyvien näkymien lisäksi myös riittävä yksityisyys toteutuu. Lisäksi, vaikka ilmapalla peruskonseptilla onkin perustelunsa, kaipaisi kaupunkirakenne erityisesti torin ympäristössä selkeämpää tilan rajausta. ”Kulttuuriauktion” länsireunalla rajauksesta puuttuu volyymia ja kun rajausta jää heikoksi myös sen itälaidalla, jossa sitä rajaa entisen virastotalon pääty, sekä etelässä, siellä sijaitsevan yksittäisen pistetalon takia, jää aukio kokonaisuudessaan rajaukseltaan turhan epämääräiseksi ja löysäksi. Pistetalokonseptista poikkeamisella voitaisiin saavuttaa aukion kannalta ryhdikkäämpi lopputulos. Kokonaisratkaisu kuitenkin kestää talotyyppien kriittisen tarkastelun.

## 13. Kasvun paikka (L)



Ehdotus on monipuolisesti tutkittu ja sen hallitseva idea on Uudenmaantien linjauksen radikaali siirto etelämmäksi keskeisten risteysten välissä ja tien koron laskeminen lähelle keskustan tasoa Kaarina-talon pohjoispuolella. Ratkaisu avaa kiinnostavalla tavalla mahdollisuuden kytkeä valtatie elimelliseksi osaksi keskustan katuverkkoa ja kaupunkirakennetta ja tarjoaa tien pohjoispuolelle riittävästi lisätilaa uudisrakentamiselle ja keskustan kaupunkirakenteen jatkamiselle pohjoiseen. Huolimatta tien madaltamisesta aiheutuneesta pohjoisrinteen jyrkkyydestä ja lievistä ahtaudesta suunnitelmassa esitetty uusi korttelirivi vaikuttaa toimivalta. Uudenmaantien katutila kytkeytyy aidosti keskustan rakenteeseen, ja korttelit liittyvät kohtalaisen hyvin pohjoispuolen pientaloalueeseen ja suojaavat sitä. Yhteys keskustan ja pohjoisen alueen välillä ratkeaa suojatein ja kevyin järjestelyin. Tältä osin ehdotus edustaa kilpailun parhaimmistoa.

Tekijän esittämä poikkeava ja kiinnostava ajatus on K-marketin korttelin toimintojen siirtäminen Uudenmaantien pohjoispuolelle Paraistentien risteuksen tuntumaan ja Hovirinnantien länsipuolelta vapautuvan tilan käyttäminen kokonaisuudessaan asuinkortteleina. Paraistentien risteykseen syntyy kahden marketin muodostama päivittäistavarakaupan keskittymä, joka hallitsee saapumista keskustaan erityisesti idän suunnasta - ratkaisu on tutkimisen arvoinen, vaikka se esitetyssä muodossaan vaikuttaa ahtaalta ja liikenteellisesti hankalalta ja korostaa paikallisesti autoilun asemaa kaupunkirakenteessa. Kaupalliselta rakentamiselta malli edellyttää

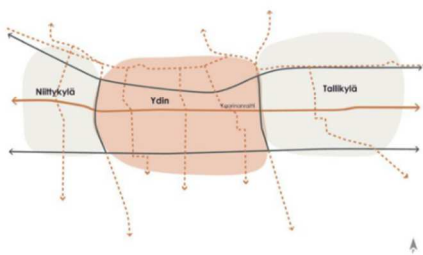
korkeatasoista arkkitehtuuria, mutta ehdotuksessa hahmoteltu hybridikortteliratkaisu tarjoaa siihen mahdollisuuden.

Pysäköinti on ehdotettu autoilulle varattujen katujen varsiin paikoituslaitoksiin ja sijoitettu osin uusien asuinkortteleiden kansipihojen alle. Hajauttaminen on ratkaistu onnistuneesti ulkosyöttöisen kehän varteen ja integrointi muiden toimintojen kanssa minimoi pysäköinnin kaupunkikuvallisen painon.

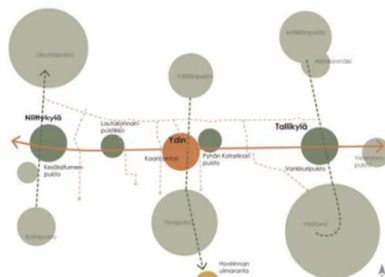
Ydinkeskusta on toimivasti vapautettu pääosin autoliikenteeltä ja pohjois-etelä-suunta on huomioitu kävelykeskusta suunnitelmassa. Työn ansiona on myös Uudenmaantien ja Pyhän Katariinan tien julkisen liikenteen integroiminen pysäkkeineen kävelykeskustaan. Aukiot muodostavat kiinnostavan tilasarjan Kaarina-talon ympärille, nostavat sen esiin kaupunkirakenteessa ja kytkevät luontevasti bulevardisoituun valtatiehen. Ratkaisu vaatii kuitenkin talon taustajulkisivun ja sisäänkäyntiyhteyksien kehittämistä jatkossa. Kaarina-talon laajennus torin länsipuolella on kaupunkirakenteen ja torin kannalta onnistuneesti sijoitettu, mutta suoraa sisäyhteyttä nykyiseen rakennukseen ei ole.

Oskarintalon säilyttäminen ja muuttaminen hotelliksi on tekijän tavoitteiden pohjalta looginen ja suunnitelman puitteissa sen korvaaminen uudisrakennuksella myös mahdollinen.

KESKUSTAN OSA-ALUEET



VIHERALUEET



KÄVELY JA PYÖRÄILY



Tekijä on paneutunut kiitettävän kokonaisvaltaisesti kilpailun ongelmiin. Ehdotus sisältää monia kiinnostavia ja myös kehityskelpoisia ratkaisuja, mutta kaupunkitilan muokkaaminen on jäänyt puolitiehen. Korttelirakenne on hajanaista, tilankäyttö paikoin ahdasta. Siirtymä keskustan suljetusta tai puoliavoimesta rakenteesta reuna-alueiden avoimiin kortteleihin on looginen ja toimiva, mutta voisi länsipäässä olla tiiviimpää ja rakenteeltaan selkeämpää. Suunnitelma vaatii eheytyä ja yksinkertaistamista, mutta on kehityskelpoinen.

Ehdotuksen esitystapa, jossa olemassa olevat rakenteet on esitetty haalealla, vaikeuttaa suunnitelman lukemista.

## 17. Korttelit ja kävelykatu (P)



Ryhdykäs ehdotus, joka perustuu nykyisiin tielinjauksiin. Teitä on kuitenkin määrätietoisesti kehitetty katumaisiksi ja vahvistettu nykyisen rakenteen eri osien liittymistä toisiinsa. Paraistentien ilmeen muutos bulevardityyppiseksi puistokaduksi ja kiertoliittymien harkittu osittainen poisto ovat onnistuneita ratkaisuja. Kävelykatualueita toreineen ja kevyenliikenteen raittia on myös kehitetty määrätietoisesti varioiden valittuja teemoja, mm. avaamalla raittia vuoron perään eri suuntiin torimaisiksi tai puistomaisiksi aukiotiloiksi ja paikoin myös korttelien pihoihin. Ankarasta koordinaatistosta huolimatta kaupunkitilasta muodostuu kiinnostava ja näkymiltään vaihteleva tilallinen kudosis, jota tukee myös rakennusten skaalan hillitty vaihtelu ja arkkitehtoninen artikulointi. Tekijä on hienovaraisesti ja hallitusti yhdistänyt moderniin kaupunkirakenteeseen klassisia piirteitä.

Pysäköinti on pääosin keskitetty erillisiin laitoksiin, joita on kolme. Etäisyydet pysyvät kohtuullisina, kun osa pysäköinnistä on sijoitettu suurempien asuinkorttelien kansi- ja puolepihojen alle. Tekijä on ehdotuksessa pyrkinyt maksimoimaan maantasopihan määrän ja työn yksi teema on metsäisten runsaspuustoisten ja puolijulkisten asuinpihojen sarja. Puoliavoimina ja kävelyreiteille avautuvina pihat tuovat onnistuneesti vehreyttä keskustan kaupunkikuvaan.



Korttelit ovat muodoltaan yksinkertaisia ja väljiä ja niiden rajauksen ovat selkeitä. Rakennusten jäsentely on mittakaavaltaan onnistunutta ja riittävän vaihtelevaa vastapainona ankaralle rakenteelle. Maltillinen symmetrian käyttö temaattisena elementtinä luo kaupunkirakenteelle vahvan identiteetin. Uudenmaantien muutokset ovat maltillisia, mutta tien ilmettä on kehitetty puistokatumaiseksi puuistutuksin ja sitä reunustavat korttelin on muotoiltu luontevalla tavalla siten, että rakennusrivistön avulla tien ja keskustan välinen korkeusero on hallittu luontevasti liittäen tien keskustarakenteeseen ilman suuria muutoksia sen luonteeseen tai linjaukseen. Tien pohjoispuolinen vapaa alue jää rakentamisen näkökulmasta niukaksi ja on jätetty viisaasti rakentamatta. Kaarina-talon jättäminen näkyviin tien suunnasta on selkeä valinta vaikkakin edustan laaja pysäköintialue heikentää talon hierarkkista asemaa. Tarpeellista yhteyttä Kaarina-talon tuntumasta tien pohjoispuolelle ei ole ratkaistu. Näiltä osin kilpailuohjelman tavoitteet eivät täyty.

Kaarina-talon laajennus talon kaakkoisnurkassa muodostaa muuta rakennuskantaan korkeampana keskustaan harkitun kiintopisteen, joskaan rakennuksen muotoilu ei tue sen hierarkkista asemaa keskeisenä julkisena rakennuksena eikä istu vaivatta Kaarina-talon arkkitehtuuriin. Valitettavasti tekijä on jättänyt K-marketin nykyiseen asuunsa ja toimivien korvaavien ratkaisujen esittäminen päivittäistavaramyymälöille on jäänyt keskeneräiseksi.

Kokonaisuutena ehdotus on huolella tutkittu, hyvin perusteltu ja tekijä rakentaa Kaarinan keskustalle kiinnostavan uusia ja vanhoja aihe yhteen kutovan hallitun ja rikkaan kaupunkirakenteen.

## 20. Korttelit, pihat ja puut (L)



Ehdotuksessa kaupunki täydentyy laajamittaisesti pitkälti vanhan rakennuskannan rakeisuuteen perustuen. Käsitelty alue on yksi kilpailun laajimmista, mitä voi pitää jo itsessään ansiokkaana suorituksena. Asuinkorttelien mittasuhteet ja rakentamisen korkeus muodostaa hyvää ympäristöä. Tavoitteeksi on otettu kaupunkimaisesti tiivistävä, mutta korostetun vihreä keskusta, mitä rakenteelliset ratkaisut tukevat: pihakansia on vain kaksi, ja ne sijoittuvat torin ja Pyhän Katariinan tien välisiin kortteleihin laajentaen paikalla jo entuudestaan käytettyä ratkaisua. Muilta osin rakennukset sijoittuvat maantasoon ja maantasa hyödynnetään korttelien sisäpihoilla myös asumiseen. Ratkaisu mahdollistaa suuret puut ja aidosti vehreät korttelipiha. Korttelien asumisratkaisuja rikastuttavat onnistuneesti kaupunkipientalot, jotka tuovat vaihtelua mittakaavaan. Paloaseman tontti on uudistettu luontevasti.

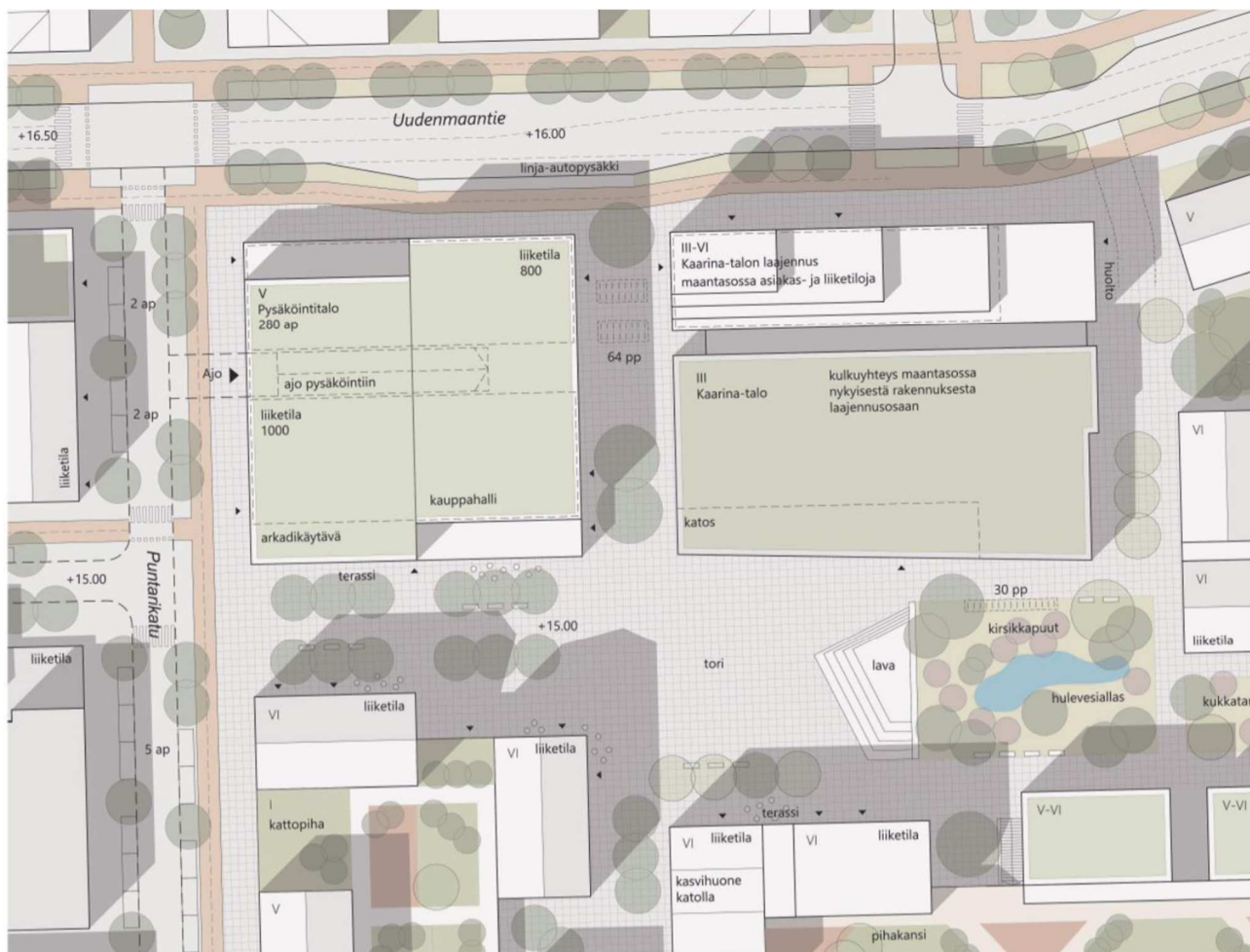


Uudenmaantien kaupunkimaiseksi kaduksi muuntaminen on tehty poikkeuksellisen rohkeasti ja huolellisesti. Kaistojen vähentäminen, suoristetut mutta vaihtelevat linjat, liikenneympyröiden poistaminen ja liikennealueen kaventaminen rakennuksien ovat kaikki selkeitä toimenpiteitä päämäärän saavuttamiseksi. Kaduksi muuttaminen asettaa toisaalta myös haasteita, koska se voi hankaloittaa poikittaisyhteyksiä kaupunginosien välillä ja siten siirtää seudullista liikennettä Rakentajantielle ja jopa moottoritielle. Mikäli kaupunkikaduksi muuttaminen päätetään toteuttaa ehdotuksessa esitetyn tasoisena, on nämä seikat tarkasteltava huolellisesti jatkosuunnittelussa. Myös erikoiskuljetusten mahdollistaminen vaatii jatkoselvittelyjä. Loimitien linjaus jättää topografian huomioimatta ja on epärealistinen. Pysäköinnin mitoitus on hieman matalahko 1 ap /132 k-m<sup>2</sup>. Kävely- ja pyöräily-yhteydet vaikuttavat toimivilta ja ehkä jopa aavistuksen ylimitoitetuilta.

Asukaspysäköinti perustuu neljään pysäköintitaloon. Ratkaisu pyrkii tehostamaan asukas- ja asiointipysäköinnin vuorottelua, sekä parantamaan yhteiskäyttöautoilun edellytyksiä. Pysäköintitalojen rungot esitetään rakennettavaksi siten, että käyttötarkoitus voidaan muuttaa, mikäli yksityisautojen määrä tulevaisuudessa vähenee. Muuntojoustavuuden ja liikenteen tulevaisuuden skenaarioiden huomioon ottaminen vastaa hyvin asetettuihin kestävän kehityksen tavoitteisiin.

Kahden pysäköintitalon maantasokerrokseen sijoitettujen liiketilojen autopaikkamäärien mukaan ehdotus visioi alueen päivittäistavarakaupan yksiköiden pienenevän jonkin verran. Market -kokoisten yksiköiden poistaminen ei kuitenkaan ole välttämättä tarpeellista tai järkevääkään, jos niille on olemassa kysyntää. Tärkeää on saada ne integroitua kaupunkirakenteeseen. Ratkaisumallissa on kuitenkin joustovaraa. Kaupan ja pysäköinnin suhdetta voidaan säätää jatkokehityksessä, mikäli päivittäistavarakaupalle tarvitaan enemmän tilaa. Liiketilojen määrä muuten on hyvä ja kauppa hajaantuu tulevaisuudessa raitin varren kivijalkaliiketiloihin. Syntyy otollisia kohtaustaikoja. "Kauppahalli" Kaarina-talon länsipuolella elävöittää luontevasti toria. Sijoittamalla Kaarina-talon laajennus nykyisen talon takapuolelle kuitenkin menetetään mahdollisuus torin tukemiseen julkispalveluilla. Mahdollisessa jatkokehittämisessä olisi syytä tutkia laajennuksen sijoittaminen toisella tavalla.

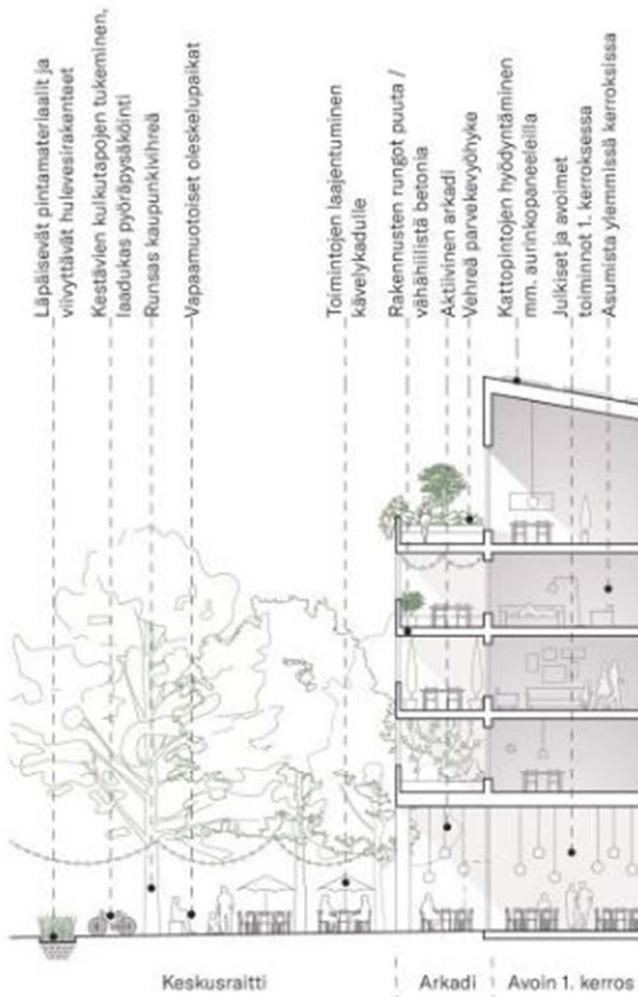
Näkemyks Kaarinan torin mittasuhteista on ehdotusten parhaimmistoa. Tori ei ole suuren suuri, vaan maltillinen laajentuma polveilevalla raitilla. Sopivan kokoisen torin aktivointi onnistuu ylisuurta paremmin. Raitin jäsentely ja sen puistomaiset osuudet tuottavat mielenkiintoisen tilasarjan. Kohtuullisen tiivis rakenne suojaa raittia uskottavasti melulta ja tuulilta. Pyhän Katariinantien pohjoispuolelle rakentumassa olevan "Pohjolan korttelin" jatkaminen pohjoiseen ottaa tiedostavasti huomioon jo rakentuneen pihakansiratkaisun ja integroi sen osaksi jatkokehitystä. Syntyvä suurtori on kuitenkin jo niin pitkä, että se uhkaa muodostaa häiritsevän jokivaikutuksen keskelle kaupunkia.



Kilpailualueen länsi- ja itäosiin ehdotetut puistovyöhykkeet ovat sopusuhtaisia ja miellyttäviä. Melulta suojaus onnistuu hyvin. Puistojen ympärille syntyy viihtyisää ja luonnonläheistä asuinympäristöä.



Ehdotusta leimaa huolella tutkittu monipuolinen ja erilaisia arkkitehtonisia aiheita ja typologisia vaihtoehtoja yhdistelevä kaupunkirakenne. Kestävän kaupunkirakenteen teemat on nostettu tarkastelun ohjenuoraksi ja katutasoon ja sen käsittelyyn sekä rakennuksissa että itse katutilassa on panostettu. Ehdotus sisältää runsaasti kiinnostavia, mutta samalla myös toteutuksen näkökulmasta haastavia ja paikoin epärealistisiä ratkaisuja. Ehdotus on taitava ja tavoitteet korkealle asettava runsaudensarvi, josta voi ammentaa ideoita. Esitystapa on komea ja ehdotuksen laatimiseen on kokonaisuudessaan paneuduttu suurella innostuksella riskejä kaihtamatta.



Liittyminen maantasoon ja  
katutilan aktivoiminen, leikkaus  
1:200

Kestävän rakentamisen periaate näkyy myös säilyttävässä asenteessa: Tekijä on ehdottanut valtaosaa olevista rakennuksista säilytettäviksi, kuten virastotalon ja marketit. Kaikkia näitä on kuitenkin täydennetty raskaalla kädellä. Päivittäistavarakaupan osalta tekijä on keskittynyt avointen pysäköintikenttien uudelleenjärjestelyyn ja korttelien täydentämiseen.



Keskeinen keskusta-alue kävelyraitteineen ja aukiutiloineen on intensiivinen ja toimiva kokonaisuus ja rakentamisen ja julkisen tilan suhde tarjoaa varteenotettavia malleja siitä, miten aktiivista, suojaavaa ja vaihtelevaa rajapintaa voidaan luoda mm. katettujen pylväskäytävien avulla. Käsittely perustuu varsin suureen liiketilan määrään alimmissa kerroksissa ja muutenkin näkymäkuvat viittaavat Kaarinaa suurempaan aluekokonaisuuteen.

Ehdotuksen muita ansioita ovat typologisesti rikkaat asuinkorttelit, keskusaukion käsittely ja hyvä mittakaava ja innovatiivinen, mutta yltyöpäisyydessään ehkä haastava Saaristonportti ja siltamainen saaristokeskus aktiviteetteineen. Siltamaisen rakentamisen mahdollisuuksia Uudenmaantien yli rajoittaa myös vaatimus tien käyttämisestä jatkossakin erikoiskuljetusten reittinä.

Keskeisiin ongelmiin kuten Uudenmaantien suhde keskustan kaupunkirakenteeseen ja päivittäistavarakaupan yksiköiden integroiminen kaupunkikuvaan tekijä ei ole käyttänyt yhtä paljon panoksia.

## 26. Paras kaupunki

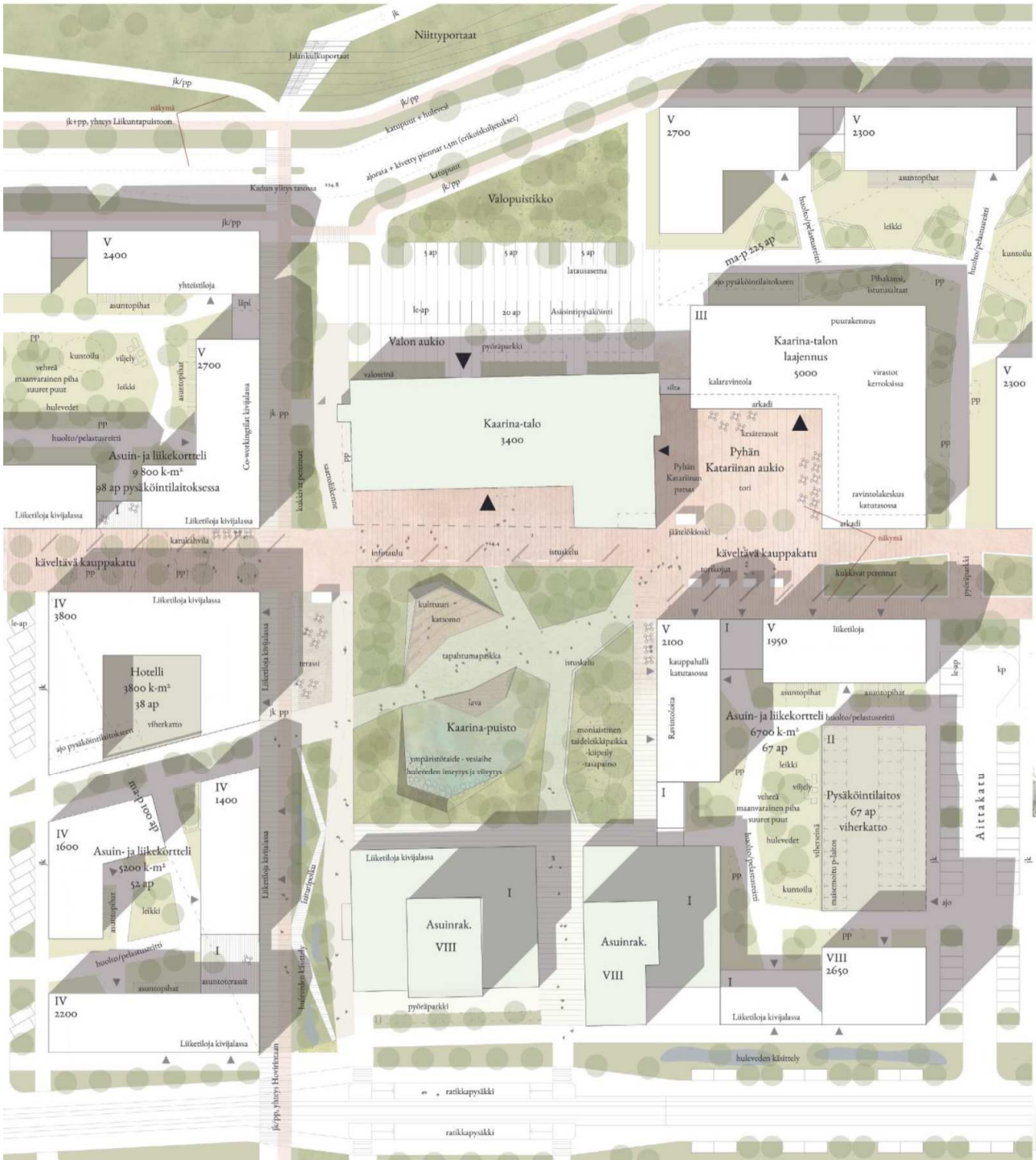


Rationaalisessa ja huolella tutkitussa ehdotuksessa kilpailualue on käsitelty kohtuullisen laajasti. K- ja S-ryhmän kaupoille ei ole esitetty toimenpiteitä. Lidl, jonka säilyttäminen rajoittaisi mahdollisuutta muodostaa kaupunkimainen kortteli keskeiselle alueelle, on saanut uuden toimipaikan pysäköintilaitoksen kivijalassa.

Uudenmaantien käsittely vastaa melko hyvin kilpailuohjelmassa esitettyyn tavoitteeseen tien kehittämisestä kaupunkimaiseksi. Ajoväylää on kavennettu ja sen korkeusasemaa on pudotettu 1.8 metriä nykyisestä Hovirinnantien ja Paraistentien välisellä osuudella. Paraistentien risteuksen voimakas madaltaminen jyrkentää risteyksestä pohjoiseen lähtevää katua, joten esim. päiväkodin liittymää on muokattava. Katuliittymiä ja kevyen liikenteen ylityspaikkoja on keskivertoehdotusta runsaammin. Tien pohjoispuolen uudisrakentaminen ehdotetaan aloitettavaksi vasta Paraistentien risteyksestä itään, joten tiellä liikkujan kaupunkitilallinen kokemus jää lyhykäisydessään vaatimattomaksi. Ehdotuksen mukainen Uudenmaantien siirto mahdollistaisi pohjoispuolen rakentamisen laajemminkin. Nyt tien siirron potentiaali jää osittain käyttämättä ja kustannukset saavutettaviin hyötyihin nähden edellyttävät tarkastelua ja kehittämistä.

Liikenneratkaisut on tutkittu huolellisesti ja vaikuttavat toimivilta. Uudenmaantie on linjattu uudelleen ja käsitelty suorina pätkinä katumaisesti 1+1 kaistaisena. Erikoiskuljetusten edellytykset on varmistettava jatkosuunnittelussa. Pysäköintipaikkoja on tarjolla runsaasti, 1 ap / 93 k-m<sup>2</sup>. Jalankulun ja pyöräilyn reitit on tuotu alueelle kilpailun tavoitteiden mukaisesti. Länsi-itä-suunnassa marketilta toiselle johtava raitti on selkeydessään aavistuksen suorasukainen, jopa hieman

tylsä. Pieni jäsentely voisi lisätä tilallista mielenkiintoisuutta ja parantaa myös tuulensuojaisuutta. Liiketilojen sijoittelu tukee raittia käveltävän keskustan alueella hyvin. Lautakunnankadun säilyttäminen ajoväylänä niin, että se katkaisee käveltävän kauppakadun vaikuttaa jossain määrin perustelemattomalta. Katuverkko mahdollistaisi kävelyalueen jatkamisen K-marketille asti, mikä tukisi kävelykeskustan palveluiden katkeamattomuutta ja saavutettavuutta.



Kaarina-talon L-muotoinen laajennus on sijoitettu toiminnan kannalta luontevasti. Se muodostaa kaupunkitilaan kiinnostavan taskun, johon on sijoitettu tori. Torin sijainti on omintakeinen ja sen iltakäyttöä rajoittaa Kaarina-talon varjo. Kaarina-talon

eteläpuolelle, johon valtaosa ehdotuksista sijoittaa torin, esitetään Kaarina-puistoa. Puisto saa luonnonvaloa eri suunnista ja toiminee miellyttävänä oleskelupaikkana myös silloin, kun tori jää varjoon. Sekä toria että puistoa rajataan selvillä rakennusmassoilla. Puistosta länteen johtaa uusien asuin- ja liikekortteleiden läpi Eerikinkujaan yhdistyvä kevyen liikenteen reitti, joka on tunnistettu ja ratkaistu esimerkillisesti.

Asuinkorttelit ovat mitoitukseltaan toimivia. Useimmat sisäpihat ovat viihtyisiä ja ne on suojattu huolellisesti liikenteen melua vastaan talojen väleihin sijoitettujen yksikerroksisten osien avulla. Autojen sijoittaminen pihakansien alle rajoittaa sisäpihojen viherrakentamisen mahdollisuuksia ainoastaan Uudenmaan- ja Paraistentien kulmauksessa olevassa korttelissa. Muissa kortteleissa myös suurten puiden istuttaminen on mahdollista.

Pysäköinti perustuu osaksi pihakansien alle sijoitettuihin koko korttelin kokoihin halleihin, osaksi pysäköintitaloihin ja osaksi maantasopysäköintiin. Maantasopysäköinti on tutkittu huolellisesti ja ratkaisut mitoituksineen ovat realistisia. Asuinkorttelien pihaille sijoitetut pysäköintitalot sen sijaan ovat liian hallitsevia ja heikentävät alemmissä kerroksissa sijaitsevien asuntojen näkymiä. Näin sijoitettuja pysäköintitaloja ei viherkatoista huolimatta voi pitää houkuttelevaa miljöötä muodostavina elementteinä.

Puutteistaan huolimatta kyseessä on kehityskelpoinen ja lähes sellaisenaan kaavoituksen pohjaksi soveltuva ehdotus.

## **32. Runoilijan löytöretki (L)**

Runoilijan löytöretki pyrkii luomaan aktiivisen ja vehreän keskustan monimuotoisella, mutta silti varsin realistisella tavalla. Työ sisältää muutamia hyviä oivalluksia. Uuden asuntorakentamisen määrä ja kortteliratkaisut luovat houkuttelevaa miljöötä Kaarinan keskustaan.

Liikenne, pysäkit, kävely, pyöräily ja raitiotiesuunnitelma on analysoitu perusteellisesti. Kävely ja pyöräilyväylät ovat hieman ylimitoitettuja, mutta ne tukevat reittien jatkuvuutta. Uudenmaantie on bulevardisoitu 1 + 1 kaistaiseksi. Sen linjausta ehdotetaan siirrettäväksi maltillisesti etelään niin, että syntyy tilaa uudisrakentamiselle. Uuden, viisikerroksisten asuinrakennusten talorivin eteläreuna on sijoitettu nykyiselle keskiviherkaistalle. Talorivin jäsentely on jäänyt hiukan totiseksi, mutta esitetty ratkaisu on topografian takia perusteltu, toimisi sinällään kaavoituksen pohjana ja olisi kehitettävissä rakennussuunnittelun keinoin. Uudisrakentamisen rajaukset tukevat hienosti Uudenmaantien uutta linjausta erityisesti Hovirinnantien ja Paraistentien välisellä osuudella. Ehdotus sisältää vahvan pohjois-etelä -suuntaisen kävelyakselin, joka yhdistää keskustan yli Uudenmaantien pohjoispuolen alueisiin ja Pyhän Katariinantien eteläpuolisen puistoon. Pysäköintiratkaisu on varsin keskitetty. Mitoitus on 1 ap / 92 k-m2.

Uudenmaantien linjausta ehdotetaan siirrettäväksi maltillisesti etelään niin, että syntyy tilaa uudisrakentamiselle. Uuden, viisikerroksisten asuinrakennusten talorivin eteläreuna on sijoitettu nykyiselle keskiviherkaistalle. Talorivin jäsentely on jäänyt hiukan totiseksi, mutta esitetty ratkaisu on topografian takia perusteltu, toimii



kaavoituksen pohjana ja on kehitettävissä rakennussuunnittelun keinoin. Uudenmaantie on bulevardisoitu kaksikaistaiseksi kaduksi, jota uudisrakentamisen rajaukset tukevat hienosti erityisesti Hovirinnantien ja Paraistentien välisellä osuudella.



Viherkatu Runoksi nimetty alueen raitti on linjattu monen muun ehdotuksen tapaan itä-länsisuuntaisesti kulkemaan Kaarina-talon editse. Tori samaten on paikassa, johon useimmat ehdotukset sen varsin luontevasti sijoittavat. Kaarina-talon laajennuksen sijoitus on oivaltava. Se tukee torialuetta sekä toiminnallisesti että tilallisesti esimerkillisellä tavalla. Laajennuksen sisällön kuvaus lähentelee rakennussuunnittelua, mutta onnistuessaan esitetty hybridi-konsepti olisi omiaan elävöittämään keskustaa. Laajennuksen itäpuolelle asemoitu pyörä- ja autopysäköintiä sekä katolle sijoitettavaa omakotitalomaista ateljeeasumista yhdistävä rakennus on niin ikään konseptina mielenkiintoinen. Persoonallinen pieni silta Kaarina-talon ja laajennuksen välillä on sekä toiminnallisesti hyvä että mielenkiintoisesti kaupunkitilaa elävöittävä ja rajaava elementti. Torin länsilaidassa pohjois-etelä -suuntainen kävelyakseli on luonteva ja oikeassa paikassa. Sen kautta voidaan mahdollisesti ylläpitää Pyhän Katariinan tien varren liiketilojen saavutettavuutta. Kävelyalueen ja sen varrelle sijoittuvien palveluja sisältävien liiketilojen venyttäminen riittävän pitkäksi niin, että sitä pitkin päästään molempiin olemassa oleviin päivittäistavarakauppoihin vaikuttaa perustellulta ja tulevaisuudessa tapahtuvaan kasvuun riittävästi varautuvalta ratkaisulta.

Runoilijan löytöretki kuuluu korkealaatuisuudestaan huolimatta kategoriaan, jossa olemassa olevalle päivittäistavaralle tai huoltoasemalle ei esitetä kehitysideoita.

Päätös lienee tietoinen, mutta jättää arvailtavaksi, millä tavoin tekijä olisi kaupan alueita muutoin pitkälle ajatellun perusratkaisun puitteissa kehittänyt.



Viherkatuakselin keskelle sijoitettu puistovyöhyke on viherrakentamisen mitoitukseltaan realistinen ja tukee vihreän kaupungin tavoitetta. Myös aktivoivien toimintojen mitoitus ja sijoittelu on onnistunutta. Torin ryhdikäs rajaus on ehdotusten parhaimmistoa. Torin luoteisnurkasta länteen lähtevä polku yhdistyy olemassa olevien asuinkorttelien läpi kulkevaan Eerikinkujaan tukien luontevasti alueen sisäisiä kulkureittejä.

Asuinkorttelit vaikuttavat viihtyisiltä ja sopusuhtaisesti mitoitetuilta. Liikenteen melu on suljettu ulos asuintalojen väleihin sijoitetuilla 1–2 kerroksisilla osilla. Uudenmaankadun eteläpuolella olevat kaksi suurta asuinkorttelia toimivat hienosti ”Uudenmaan bulevardin” ja ”kävelykatu Runon” välissä. Viisi tai kuusi kerrosta korkea rakennusrintama sulkee pohjoisen suunnan, kun taas raittia kohti kortteli avautuu kolme tai nelikerroksisten rakennusten lomitse julkista kaupunkitilaa elävöittäväällä tavalla. Pysäköinnin sijoittaminen pihakansien alle rajoittaa kahden suurkorttelin sisäpihan istuttamisen mahdollisuuksia. Muissa kortteleissa ei kansipysäköintiä ole käytetty, jolloin myös suurten puiden istuttaminen on mahdollista.

## 5.2 Ylempi keskiluokka (14)

### 2. Central Park



Nimimerkkinsä mukaisesti Central Park rakentuu keskuspuistoteeman ympärille. Työ edustaa kilpailuehdotusten joukossa puistoaiheen käsittelyn parhaimmistoa. Puisto on suhteikkaasti mitoitettu ja toiminnallisesti hyvin jäsenNELTY. Kaupunkitilan vehreys ulottuu katutasosta korttelipihojen terasseille ja viherkatoille. Kaupunkirakenteellisesti ehdotus jakautuu kahteen erityyppiseen käsittelytapaan. Asemapiirroksessa jako näyttää graafiselta ja selkeältä, mutta ei täydellisesti vastaa luontevan täydennysrakentamisen tavoitteeseen. Keskustavyöhyke Paraistentiestä länteen muodostuu neljästä seitsemään kerrosta korkeista rakennusmassoista, jotka rajaavat melko sulkeutuvia, kaupunkimaisia korttelipihoja. Paraistentien itäpuoli ja Uudenmaantien pohjoispuoli taas täydennetään kytketyillä kaupunkipientaloilla. Kaupunkipientalojen muodostamat korttelikokonaisuudet ovat luontevia Uudenmaantien pohjoispuolella, mutta eteläpuolella täytyisi pyrkiä herkemmin sopeuttamaan täydennysrakentaminen alueella jo olevaan rakennuskantaan. Tällöin kokonaisuus muodostuisi eheämmäksi.

Keskustaan muodostuu itä-länsi-suuntainen käveltävä reitti, jonka varrelle liiketilat luontevasti, toisiaan tukevana katkeamattomana nauhana sijoittuvat. Kaiken esitetyn liiketilan täyttämisen ensivaiheessa voi olla liian kunnianhimoisen tavoite,

mutta kasvupotentiaali voidaan sisällyttää rakenteeseen toteuttamalla maantasokerros muuntojoustavana tilana.

Liikenne ja pysäköinti on pääosin realistisesti tutkittu, mutta maanalaisen pysäköinnin toteutettavuuteen liittyy riski. Kaarina-talon itä ja länsipuolelle kaavailtujen suurkorttelien pysäköinti on sijoitettu Uudenmaantien ja ydinkeskustan korkeuseron häivyttävän kannen alle. Liikenne toimisi myös ulkosityöttöisesti: Lautakunnankadun jättäminen puhtaasti kevyelle liikenteelle olisi tehostanut kävelykeskustan käyttökelpoisuutta ja houkuttelevuutta. Ydinkeskustan alueelta on poistettu uuteen arkkitehtuuriin heikosti sopeutuva vanha Lidlin rakennus. Keskustan reunoilla oleviin marketteihin tai huoltoasema ei ole esitetty toimenpiteitä.

Asuinkorttelien tilanmuodostus on asemapiirroksessa selkeäpiirteistä, mutta pihatilojen mitoitus suhteessa rakennusten korkeuteen on aavistuksen tiukkaa. Se tuntuu edustavan kauttaaltaan tiiviimmän kaupungin keskustarakennetta. Sisänurkissa myös asuntojen välinen intimitetti on koetuksella. Matalampi tai hieman väljempi rakenne voi tarjota uusia asukkaita paremmin houkuttelevan lähtökohdan Kaarinan keskustan kehittämiseksi ilman, että rakentamisen kustannustehokkuus liiaksi kärsii.

### 3. Dallailien



Kilpailualue on tutkittu huolella ja osin huomioiden tarkastelualueetkin. Kävelykeskustan aluetta on laajennettu ja kevyen liikenteen reittejä jatkettu sekä länteen että itään luontevalla tavalla. Laajat risteysalueet Hovirinnantien ja Paraistentien liittymissä ja sekoitetun liikenteen säilyttäminen sekä Oskarinkadulla että Lautakunnankadulla korostavat edelleen autovaltaisuutta ja hankaloittavat itä-länsisuuntaista kevyttä liikennettä. Katujen ja risteysalueiden radikaalimpi kehittäminen olisi tarjonnut mahdollisuuksia kaupunkirakenteen tiivistämiseen ja katujen intensiivisempään tilarakenteeseen. Ehdotuksen kaupunkitilallinen kehittäminen on monelta osin johdonmukaista, mutta varovaista. Rohkeampi ja tehokkaampi tilakäsittely olisi johtanut onnistuneempaan lopputulokseen.

Asuinkorttelit ovat asiallisesti mitoitettuja ja niiden mittakaava on sopusuhtainen myös vaiheittain rakentamista ajatellen. Liiketiloja on jalustakerroksessa varsin runsaasti, mutta harkitusti sijoitettuina ne ovat hyvin perusteltuja ja kaupunkitilaa

oikein aktivoivia. Kilpailualueen itäpäässä korttelirakenne hajoaa paikoin eikä rakenteen ryhdikkyys ei säily.

Pysäköinti perustuu pääosin asuinkorttelien kansipihojen alle sijoitettuun autopaikoitukseen. Ratkaisu on korttelirakenteen ja paikoituksen sijainnin osalta toimiva, mutta rajoittaa puuston ja elinkaareltaan pitkäikäisen kasvillisuuden muodostumista korttelipihoille. Parempi ratkaisu olisi mahdollisesti ollut suuremman autopaikkamäärän keskittäminen pysäköintilaitoksiin, jolloin maanvaraista pihatilaa olisi saatu kortteleihin enemmän.

Tapahtuma-aukio on suuri ja alleviivaa ehdotuksen suurta tilallista väljyyttä. Vaarana on, että aukioista muodostuu tapahtumien ja viihtyisyyden kannalta liian avoin ja ”vaikeasti täytettävä”. Muuten aukio ja taidepuisto esitetyssä muodossaan yhdessä Kaarina-talon ja sen laajennuksen kanssa muodostaa keskustalle vahvan ja monipuolisen ytimen. Taidepuisto on ideana kiinnostava, mutta se edellyttää onnistuakseen korkeatasoisen toteutuksen, sekä taiteen että puuston ja kasvillisuuden osalta. Korkea, keskustan dominantiksi nostettu hybridirakennus tuntuu kokonaisuudessa turhalta ja suureelliselta muuten sopusuhtaisessa kokonaisuudessa.

Marketit on ehdotuksessa säilytetty nykyisillä paikoillaan, mikä sinänsä on perusteltua ja erityisesti K-marketin korttelin rakennetta on monipuolistettu onnistuneesti asumisella ja siirtämällä pysäköintiä marketin katolle ja jatkamalla kävelykeskustan raittia korttelin läpi. Käytännössä kauppakeskuskiinteistön kehittäminen esitetyllä tavalla vaatii sen korvaamista kokonaisuudessaan uudella rakennuksella. Lähes ennallaan säilytettyjä Lidl ja S-marketien tontteja avoimine pysäköintikenttineen voidaan pitää ehdotuksen työstöä ja määrätietoisuutta vasten peilattuna vaikeasti perusteltuina ”reikinä” kaupunkitilassa.

Uudenmaantien bulevardisointi Hovirinnantien ja Paraistentien risteyksien välissä on tehty luontevasti sekä kaventamalla liikennealuetta ja tietä että muuttamalla hillitysti tien linjausta. Esitetyt pohjoispuolen asuinkorttelit kytkevät tien kaupunkirakenteeseen, mutta jäävät hieman kulissimaisiksi ja fragmentaariseksi riittävän vapaan tilan puutteessa. Kaarina-talon kohdalla leveä alikulku pohjoisen suuntaan toimii pohjois- ja eteläpuolen sitojana, mutta Kaarina-talon laajennus katkaisee ikävällä tavalla yhteyden aukioon.

Ehdotus tukeutuu pääosin vallitsevaan liikenneratkaisuun ja on perustaltaan pragmaattinen ja realistinen.

## 5. Aamu



Ehdotus poikkeaa kaupunkirakenteen teemojen kehittämisestä valtavirrasta ja muodostaa hajautuvien raittien ja vapaan koordinaatiston tuottamaa rikkasta ja vaihtelevaa kaupunkirakennetta. Lopputuloksena on kuitenkin hajanaista ja rikkonaista kaupunkitilaa. Korttelirakenne vaatisi eheyttämistä ja selkeämpää tilojen rajausta. Ajatus nostaa Uudenmaantien ja Paraistentien risteys suurena kiertoliittymänä kaupunkirakenteen dominantiksi on persoonallinen, mutta irrallinen elementti keskustan kaupunkitilassa ja on ristiriidassa kävelykeskustan tavoitteiden kanssa. Kävelykeskustan korttelien pihatilojen ja julkisen tilan rajapinta ei hahmotu ja asuintalot jäävät voimakkaasta muodonannosta huolimatta rivimäisiksi ja raittia reunustavaksi kuljettaviksi. Massoittelussa on kiinnostavia ja kaupunkitilaa rikastavia piirteitä, mutta sen sattumanvaraisuus ei tue kaupunkirakenteessa tarpeellista hierarkiaa. Kaarina-talon ympärille muodostuu muodoltaan ja rajaukseltaan erilaisia aukioita, joiden luonne ja tarkoitus jäävät selkiytymättä.

Asuinkorttelit ovat rajapinnaltaan epäselviä ja niiden skaala paikoin liian pieni. Tavoiteltu rikkaan ja vaihtelevan kaupunkitilan luonne olisi voitu saavuttaa selkeyttämällä korttelirakennetta ja täsmentämällä ja tiivistämällä reittejä ja näkymäakseleita.

Uudenmaantie on kavennettu keskeisten risteysten välissä kadunomaisuuden lisäämiseksi, mutta tietä reunustavat rakennukset ympärillä eivät tue katutilaa. Keskeisen Uudenmaantien ja Paraistentien risteuksen kiertoliittymä tekee keskustaan saapumisesta näennäisen seremoniallisen ja tarjoaa kiertoliittymää

autolla kiertäessä vain pikaisen näkymän keskustan ytimeen. Samalla suuri kiertoliittymä alleviivaa autoliikenteen hallitsevaa asemaa taajamassa. Kevyen liikenteen painaminen tunneleihin korostaa autoilun hierarkkista ylivaltaa.

Keskeinen keskusta-alue on varattu tavoitteiden mukaisesti kevyen liikenteen käyttöön, mutta kävelyalue ei jatku Hovirinnantien ja Paraistentien yli länteen ja itään kuin kapeina polkuina ja keskustaa ympäröivien teiden keskustaa ympäristöstä sulkeva vaikutus tuntuu voimistuneen.

Pääosa pysäköinnistä on sijoitettu Uudenmaantien varteen keskitettyihin hybriditoimintoja sisältäviin pysäköintilaitoksiin. Pysäköinnin etäisyydet osaan asuinkortteleista ovat suhteellisen pitkiä. Osa autopaikoista on sijoitettu asuinkortteleihin, mutta autokellarit ja autopaikkojen sijoittaminen asuinrakennusten alla on sekä maaperäolosuhteiden että rakennusrungon ominaisuuksien vuoksi haastavaa.

Kaarina-talon laajennus sijoittuu nykyisen rakennuksen ja valtatie väliin. Sijainti tuo keskustan keskeiselle rakennukselle näkyvyyttä Uudenmaantien suunnasta ja vahvistaa tien katumaista ilmettä. Muiden ympäröivien rakennusten massat eivät kaikilta osin tue tietä rajaavaa rakennetta.

Marketit muovattu osaksi hybridikortteleita. Ajatus on toimiva, mutta työstö on jäänyt osittain kesken ja hybridikortteleita vaivaa asuinkortteleiden tapaan hajanaisuus ja hahmon epämääräisyys.

Ehdotuksen tavoitteet ovat kunnianhimoiset ja Kaarinan keskustaa radikaalisti uudistavat, mutta ratkaisujen analyysi ja suunnitelman työstö ovat jääneet kesken.

## 6. Aurora



Ehdotus katsoo aluetta suuresta mittakaavasta ja muokkaa aluetta varsin rohkealla ja omaperäiselläkin tavalla. Painopiste on keskeisten toimintojen linjauksissa ja sijoittelussa, ei niinkään pienpiirteisessä kaupunkitilan jäsentelyssä. Tämän tyyppinen lähestymistapa voi toimia, mikäli suuret linjat loksahdavat kohdalleen ja näyttävät vaativan enää pientä tarkennusta. Ehdotuksessa kuitenkin moni kysymys jää hieman avoimeksi. Puistoja painottava ratkaisu ja siitä muodostuva paikan henki

on sinänsä persoonallinen, mutta ei täysin vastaa asetettua tavoitetta, jonka mukaan keskustan tulee olla kaupunkimaisella tavalla toiminnallinen ja tiivis.

Vahvana teemana on erisuuntaisiin koordinaatistoihin perustuvien linjojen ja tilojen kohtaaminen, avautuminen ja yhteen nivoutuminen. Koordinaatistot tukeutuvat olemassa oleviin väyliin, kuten Paraistentien linjaan, ja lisäksi uudelleen harkittuun, kaupunkimaisesti suoralinjaisemmaksi muutettuun Uudenmaantiehen. Kokoavaksi keskeiseksi aiheeksi esitetään laajoista vihervyöhykkeistä muodostuvaa nauhamaista puistoa. Laajojen alueiden varaaminen puistoiksi on kunnianhimoinen visio, jonka toteutuminen vaatii aikaa ja resursseja.

Ehdotus säilyttää olemassa olevat päivittäistavarakaupat nykyisissä sijainneissaan, mutta lisää niiden volyyymiä. Yksiköitä kasvatetaan täydennysrakentamalla ja samalla muokkaamalla ne taiten osaksi kaupunkirakennetta. Erityisesti S-marketin edustalle katutilan rajaan esitetty lisärakennus galleriaväliiloineen on kiinnostava ajatus. Muiden palvelujen sijoittaminen alueelle poikkeaa valtaosasta ehdotuksista. Kasvatettavien kaupan suuryksiköiden lisäksi uutta liiketilaa syntyy lähinnä Pyhän Katariinantien varteen siellä jo olevien kivijalkaliikkeiden tueksi. Keskeinen uusi puistovyöhyke jää pääasiassa kulttuurirakennusten ja asumisen käyttöön. Ratkaisuun sisältyykin omintakeisuudessaan ansiokasta pohdintaa toisaalta siitä, miten alueella jo olemassa olevia palveluja voidaan kehittää ja tukea toimintoja hajauttamatta ja toisaalta siitä, mikä on realistinen määrä liiketilaa. Pyhän Katariinan tien korostaminen kaupallisena raittina ei kuitenkaan välttämättä ole vahvin ratkaisu tulevaisuuden elävää keskustaa tavoiteltaessa.

Rakentamisen korkeus on kilpailuohjelmaa noudattaen pääosin maltillista. Asuinkorttelit ovat puoliavoimia niin, että niiden lomitse ja välille muodostuu miellyttäviä reittejä ja näkymiä. Vallitseva kerrosluku on neljä. Koordinaatistojen nivelkohtaan Paraistentien näkymälinjalle on dominantiksi sijoitettu kymmenkerroksinen hotellitorni.

Liikenneväylät ja risteysalueet on muutettu katutilamaisiksi. Esitystapa on kuitenkin varsin yleispiirteinen ja esimerkiksi pysäkkejä ei ole esitetty. Kevyen liikenteen verkko on otettu huomioon suunnittelussa, ehkä lukuun ottamatta koilliskulman suurkorttelia, joka muodostaa laajahkon esteen jalankululle Paraistentieltä on poistettu liikenneympyrä, mikä keventää risteysaluetta, korostaa puistoakselin yliviientä ja parantaa poikkisuuntaisen kevyen liikenteen asemaa. Paraistentien pohjoispuolen uudisrakentaminen vastaa hyvin kaupungistamisen tavoitteeseen: tien käyttäjä liikkuu pitkän aikaa kaupunkimaisessa tilassa ja keskusta tulee näin hyvin havaituksi. Ehdotuksen kokonaiskerrosala on varsin suuri, mutta pysäköintimitoitus 1 ap / 87 k-m<sup>2</sup> on silti saatu toimimaan.

Kaupunkikudelman halkovat puisto- ja aukiosarjat ovat suurpiirteisyydessään komeita, mutta niiden mittasuhteet vaikuttavat hieman ylimitoitetuilta. Erityisesti Kaarina-talon edustalla oleva keskustorin ja puiston muodostama alue on turhan laaja. Uudenmaantietä itää ajavalle tarjotaan välähdyksenä diagonaalinen näkymä keskustorille ja puistoon. Suurtiloihin ja em. avauksiin perustuva kaupunkirakenne ei välttämättä tarjoa kovinkaan hyvää suojaa tuulelta, mikä vaikuttaa kaupunkitilan käytettävyyteen erityisesti kylmänä vuodenaikana.



Kaarina-talon laajentaminen nykyisen rakennuksen pohjoispuolelle on Uudenmaantien varren elävöittämisen kannalta tietyllä tapaa perusteltu. Silti käytännössä, kun otetaan keskustan koko huomioon, voi rakentamisen resursseja ja palvelujen saavutettavuutta ajatellen olla kannattavaa keskittää julkinen tila torin välittömään ympäristöön.

Teemana korostuvat koordinaatistot tuntuvat saaneen hieman ylikorostuneen aseman kaupunkitilan muodostamisen perusteluina. Koordinaattiakseleita ja Kaarina-talon itäpuolella olevan suurkorttelin kokoa olisi ollut hyvä harkita niin, ettei korttelin etelänurkka pakottaisi ylimääräiseen kiertämiseen, ts. pidentäisi itä-länsisuuntaista reittiä keinotekoisesti. Silloin kevyen liikenteen akselin päätteeksi olisi ollut mahdollista löytää vaikkapa torin laitaan ehdotettu kulttuuritalo.

## 8. Kaarinan kruunut



kaarinan kruunut käsittelee aluetta kohtuullisen kokonaisvaltaisesti ja ideakilpailun hengen mukaisella otteella. Päivittäistavarakaupan suuret yksiköt on jätetty paikalleen, mutta niiden marketmainen ulkonäkö on peitetty ympäröivään kaupunkirakenteeseen sopeuttavalla lisärakentamisella. Myös Lidl on saanut uuden keskustamaisemman ilmiasun. Puntarikadun ja Pyhän Katariinan puiston välille sijoitettu kävelykeskusta uusine palveluineen on turhankin kompakti. Lännempänä sijaitsevat päivittäistavarakaupan yksiköt jäävät korostetusti autolla asioitaviksi. Myös Lidl:n muodonmuutoksen motivointi jää kevyeksi, mikäli se jätetään varsinaisen ytimen ulkopuolelle. Lautakunnankatua olisi mahdollista kehittää osaksi kävelykeskustaa.

Suunnitelma luo synteesiä alueella jo käytössä olevista rakennustyypeistä, mitä on sinänsä looginen lähtökohta. Keskusaukion eteläpuolelle osin rakennettujen, osin rakentumassa olevien pistetalojen teemaa on jatkettu niiden välittömässä ympäristössä. Uudenmaantien ja Paraistentien vieressä rakennukset ovat

pitkänomaisia ja muodostavat suojaisia pihoja. Pistetalojen lisääminen on olemassa oleva tilanne huomioon ottaen loogista, niiden lomitse saadaan luonnon valoa raitille. Tilallisuus ja keskusaukion suuntainen johdattelevuus jäävät kuitenkin aavistuksen kevyiksi, vaikka tilaa pyritäänkin rajaamaan yksikerrosten massojen avulla.

Uudenmaantietä ei ole erityisemmin käsitelty, mutta Hovirinnantien ja Paraistentien risteysiin ehdotetaan kiertoliittymiä. Raitiotie ja joukkoliikenteen pysäkit on tutkittu. Alueen pysäköintipaikkojen määrä on liioiteltu: 1 ap / 56 k-m<sup>2</sup>.

Kahden parkkitalon muodostama portti Hovirinnantien risteyksessä on riski kaupunkikuvalle. Onnistuminen vaatii huolellista suunnittelua ja panostusta esim. valaistussuunnitteluun, ettei kohta jää kuolleeksi.

## 9. Kaarina & Camillo (KM)



Ehdotus on kaupunkirakenteellisesti ehjä ja persoonallinen suunnitelma, jonka ideana ovat nimimerkin vihjaaman Sitteläisen kaupunki-ideaalin innoittamat "keskiaikaiset" toisistaan erkanevat ja taas yhdistyvät tiiviit itä-länsisuuntaiset kevyen liikenteen raitit, jotka kaartuvina tarjoavat sekä erilaisia vaihtoehtoisia reittivalintoja että vaihtelevia näkymiä suoraviivaisten katunäkymien sijaan. Kaupunkitila ja -rakenne synnyttää tiivistä, paikoin jännitteistä tilaa. Raittien väliin muodostuu luontevalla tavalla erimuotoisia ja muodoltaan toisistaan poikkeavia kortteleita, jotka ovat kooltaan suhteellisen pieniä, paikoin jopa ahtaita. Uusien raittien verkosto

kohtaa luontevalla tavalla jo olemassa olevat kadut ja kortteleita lävistävät reitit ja tukevat niitä.

Liikenteellisesti ehdotus perustuu ulkosityöttöön ja keskustan vapauttamiseen kevyelle liikenteelle ja oleskelulle. Pysäköinti on pääosin keskitetty Uudenmaantien varteen sijoittuviin pysäköintilaitoksiin, joita on ryyditetty kattomaisemalla ja katon hyötykäytöllä virkistystoiminnassa ym. Haasteena on rakennusten arkkitehtuuri, joka hallitsee tulosuunnan maisemaa. Etäisyydet pysäköinnistä asuinkortteleihin pysyvät maltillisina. Pysäköinnin keskittäminen laitoksiin ja pohjois-etelä -suuntaisten pistokatujen varsiin on mahdollistanut asuinkorttelien vapaamman muotoilun ja vehreät pihat. Umpikorttelien harkittu avaaminen ja korttelien vaihteleva avoimuus suljetusta ja puoliavoimesta lamellikorttelityyppiin jäsentää kaupunkirakennetta luontevasti tiiviistä keskusta avoimempiin laita-alueisiin. Arkkitehtuuri on esitetty moniaineeksisena ja mittakaavaltaan vaihtelevana, joskin valittu uudisrakennusten synkeähkö ja yhtenäinen väriskaala ja umpinaiseksi kuvattu maantasokerros eivät tue tätä vaihtelevuutta ja katutilan elävyyttä.

Kaarina-talon laajennus rajaa onnistuneesti pääraittia, mutta Kaarina-talon ja laajennuksen taakse talojen ja valtatie väliin sijoitettu laaja ja jäsentämätön paikoitus on huonosti harkittu eikä tue Kaarina-talon asemaa Uudenmaantien suunnasta.

Marketit on säilytetty nykyisillä sijoillaan, mutta paikoituksen tiivistäminen ja keskittäminen on tarjonnut mahdollisuuden käyttää pysäköintialueet osin asuinkortteleina ja osin vihreyden lisäämiseen alueella.

Kiilamainen hotellirakennus keskeisellä paikalla on tekijän lempilapsi ja keskustan merkkirakennus ja muuta rakennuskantaa huomattavasti korkeampana ja muodoltaan voimakkaana ryöstää keskustassa hallitsevan rakennuksen aseman perusteettomasti Kaarina-talolta. Keskusalueen tilallinen skaala on tiivis ja keskusaukio paviljonkeineen jatkaa tiiveyttä miellyttävän intiimillä tavalla.

Uudenmaantietä ei ole yllättäen pyritty sovittamaan kaduksi, vaikka tekijän tavoitteena on ollut painotetusti mittakaavaltaan tiivis ja intensiivinen kaupunkitila. Tämä voi olla harkittu ratkaisu: tien muuttaminen bulevardiksi olisi ollut ristiriitainen ratkaisu osana "keskiaikaista" kaupunkitilaa. Tekijän ehdotus säilyttää tie kaupunkirakenteesta irrallaan on tätä taustaa vasten looginen ja tien ilmeen pehmentäminen puuriveillä liittää sen reunustavaan avoimeen puistovyöhykkeeseen. Tien aiheuttamaa jokivaikutusta ja muita sen tuottamia häiriöitä ei ehdotuksessa ole pyritty poistamaan eikä yhdistämään tien pohjoispuolta osaksi keskustan rakennetta. Siten on tavallaan oikein, ettei uudisrakentamista on esitetty tien pohjoispuolelle hyvin vähän. Kilpailun tavoitteita ehdotus ei kuitenkaan tältä osin täytä.

Ehdotuksen ansio on kilpailualueen keskeisen osan käsittely omaperäisellä ja intensiivisellä tavalla, herkkä ote kaupunkitilaan ja uskallus haastaa ruutukaava ja suorakaiteinen rakenne hyödyntäen kuitenkin sen käyttökelpoisia aineksia. Työn heikkous on se, että keskittyessään keskusta-alueen kehittämiseen tekijä on jättänyt ympäröivät ongelmat vähemmälle huomiolle.

## 14. Katariina



Huolellisesti tehdyssä ehdotuksessa kilpailualue on käsitelty kokonaisvaltaisesti. Olemassa olevia kaupan kiinteistöjä koskevia ratkaisuja on esitetty rohkeasti. Uudenmaantien linjaus on säilytetty pitkälti nykyisellään, mutta Hovirinnantien ja Paraistentien risteyksiin on hahmoteltu (alimitoitettun oloiset) liikenneympyrät. Joukkoliikenteen pysäkit on tarkasteltu hyvin, mutta kevyen liikenteen verkkoa on vaikea hahmottaa suunnitelmasta.

Rakenteellisesti ehdotus perustuu ajatukseen alueen halki länsi-itä-suunnassa kulkevasta raitista, mikä on vallitseva teema kilpailutöissä. Omaperäinen ajatus taas on raitiovaunuliikenteen tuominen keskustan ytimeen, Kaarina-talon edustalle, mikä korostaa ydinkeskustan kaupunkimaisuutta ja pienentää etäisyyttä Uudenmaankadun bussipysäkeille.

Länsipään kaupan kiinteistöä esitetään kehitettäväksi lisäämällä siihen asuintorneja. Ratkaisulle löytyy esikuvia esimerkiksi pääkaupunkiseudulla toteutetuista suuremmista yksiköistä, mutta ajatus pienimuotoisemmasta hybridistä on vähintäänkin mielenkiintoinen. Uudet palvelut on sijoitettu johdonmukaisesti raitin varteen. Niitä on riittävästi synnyttämään elävää kaupunkikeskustaa, johon tullaan paitsi ostoksille, myös tapaamaan ihmisiä. Kaarina-talon laajentaminen pohjoispuolelle tulisi harkita uudelleen. Sijainti kadottaa mahdollisuuden elävöittää kävelykeskustaa. Torin keskellä oleva asuinrakennus vaikuttaa funktioltaan harkitsemattomalta, enemmänkin sommittelulliselta kappaleelta.

Asuinkorttelit ja niiden maanvaraiset pihat hulevesialtaineen muodostavat nykyaikaista, kaupunkimaisen tiivistä, mutta samalla hengittävää ja vehreää ympäristöä. Ensimmäisen kerroksen asukkailla on omat pienet asuntopihat, jotka osaltaan elävöittävät sisäpihaa. Korttelien sulkeutuneisuuden ja avausten välinen

tasapaino on hienovarainen ja toimiva. Rakennusten korkeusvaihtelu on runsasta, muttei silti aivan rauhatonta.

Pysäköinti on keskitetty pysäköintilaitoksiin. Kansiratkaisuja on vältetty, lukuun ottamatta korttelia Paraistentien ja Pyhän Katariinantien risteyksessä. Pysäköinnin mitoitus on hyvä, 1 ap / 103 k-m<sup>2</sup>.

## 16. Kirsikkapuisto (KM)



"Kirsikkapuiston" johtoajatuksia ovat voimakkaaseen arkkitehtoniseen ideaan perustuva kokonaisuus ja ajatus säältä suojatusta kauppakeskuksesta avoimen toritilan korvaajana kaupungin ytimessä. Kokonaistaideteoksen kaltaiseen aluesommitteluun ja tiukasti tyypitettyyn arkkitehtuuriin perustuva ajattelu ei ole tavallista nykypäivän kaupunkisuunnittelussa, ja myös kilpailutöiden joukossa ratkaisu on korostetun erilainen. Työ tutkiskelee omanlaistaan visiota siitä, millaisen muodon keskustamaisuus Kaarinassa voisi saada. Vahva sisäinen logiikka ja kokonaisvaltainen rohkea ote ovat kunniamaininnan arvoisia.

Ajoneuvoliikenne on toteutettu ulkosyöttöisesti niin, että autottomasta kävelykeskustasta on saatu kiitettävän laaja. Kaupan kiinteistöjä on kehitetty ennakkoluulottomasti. Nykyisten K- ja S-markettien tontit on kehitetty asuinkäyttöön. Suurin osa liikerakentamisesta on koottu Kaarina-talon itäpuolelle

talvipuutarhamaiseksi hahmotellun Kaarina-torin ympärille rakentuvaan liikerakennuskompleksiin. Kauppakeskus integroituu varsin tyylikkäästi kaupunkirakenteeseen.

Kaupungin keskustassa ”raitin” muodostaa suuri puistojen sarja. Laajimmillaan se on Hovirinnantien ja Paraistentien välisellä alueella, mutta jatkuu myös teiden yli. Puistot ovat hieman ylimitoitettuja suhteessa kaupunkimaisen keskustan tavoitteeseen. Niiden elävöittäminen ja käytön motivointi voisi käytännössä osoittautua hankalaksi.

Asuinkorttelit ydinkeskustan ulkopuolella ovat hengeltään melko perinteisiä, kun taas keskustan kortteleihin ehdotetaan rakennusteknisesti ja arkkitehtonisesti vaativia terassitaloja. Maltillisempi ja ehkä geneerisempikin ratkaisu olisi palvellut paremmin kilpailun tavoitteita. Rakennustyyppinä terassitalo tarvitsee jossain määrin hulppean näkymän muotoilunsa perusteluksi. Kaarinan keskustasta sellainen jossain määrin puuttuu, eikä uusi puistovyöhyke yksin riitä korvaajaksi. Pihakansien laaja käyttö vaikuttaa turhan runsaalta. Kaarinan kaltaisessa luonnonläheisessä kaupungissa olisi kansien sijaan luontevaa käyttää kirjaimellisesti maanläheisiä ratkaisuja aina kun se on mahdollista.

Uudenmaantie on suoristettu keskustan rakenteen suuntaiseksi. Sille on lisätty kolme kiertoliittymää. Keskimäinen liittymä palvelee liikerakennuskompleksia. Tien pohjoispuolta ei ole esitetty rakennettavaksi. Sitä on kehitetty rinnepuistona, jota suuret geometrisesti sommitellut kukkaistutukset jäsentävät viestien Kaarinan keskustan sijainnista myös ohikulkijoille. Puiston näyttävyydestä huolimatta tielinjauksen muutoksen perustelut jäävät aavistuksen hatariksi.

## 21. Kotisatama



Ehdotus on rakentamisen volyymiltaan yksi kilpailun tehokkaimpia ja mittakaavaltaan suurimpia. Tekijä on esittänyt runsaasti toiminnallisia ideoita uudiskortteleihin ja nimennyt korttelit toiminnon tai asumisen luonteen mukaisesti.

Myös virastotalolle on esitetty kattavasti mahdollista uudiskäyttöä ja Kaarina-talon parina. Ideat tarjoavat kiinnostavaa pohdintaa keskusta-aktiiviteettien ja palvelujen luonteesta, mutta niiden monipuolisuus ei heijastu suunnitelman kaupunkirakenteessa samalla tavoin rikkautena tai vaihtelevana kaupunkitilana.

Keskustan katujen linjaukset ja niiden tilallinen rakenne on pääosin säilytetty ennallaan ja mm. keskeiset kaupan yksiköt, huoltoasema ja virastotalo on säilytetty. Vapaat alueet on täytetty tehokkaalla rakentamisella. Säilyvät rakennukset jäävät osin ahtaasti ympäröivien uudisrakennusten väliin ja kortteleiden pihat ovat pieniä. Uudisrakentaminen on hybridirakentamista siten, että maantasokerrokseen asuinkortteleissa on sijoitettu mittava määrä liiketilaa, mutta rakennusten luonnetta ja asumisen ratkaisuja ei suunnitelmassa ole tarkemmin kuvattu.

Hovirinnantien ja Paraistentien liittymien läheisyyteen on esitetty maamerkkeinä korkeat pääasiassa asumiseen tarkoitettut tornit. Tornit ovat korkeita eivätkä vastaa ohjelmassa tavoiteltua maltillista rakentamisen mittakaavaa, mutta istuvat suunnitelman kokonaisuuteen hyvin, jäsentävät kaupunkinäkyvää ja niiden sijainti on omassa kontekstissaan perusteltu.

Uudenmaantie on keskustan kohdalla kavennettu puistokatumaiseksi, mutta syntyneen kadun kontakti varsinaiseen keskustarakenteeseen on heikko ja syntynyttä katutilaa leimaa kuilumaisuus.

Kokonaisvaikutelma on metropolimaisen urbaani, mutta samalla geneerinen ja viittaa Kaarinaa suurempaan kokonaisuuteen ja kilpailuohjelmassa esitetty tavoite maltillisesta mittakaavasta ei kaikilta osin täyty. Vastapainona metropolimittakaavalle on katu- ja aukiutilojen vehreys ja vesialtaat, mm. Kaarina-talon edustalla. Oskarinkadun mittakaava on huolimatta ympäröivän rakenteen skaalasta miellyttävä. Näkymäkuvissa puuston ja istutusalueiden vehreyden merkitys on huomattava suuren mittakaavan vastaparina ja kaupunkitilan pehmentäjänä. Näkymäkuvat ovatkin houkuttelevia ja tuovat ehdotuksen vahvuuksia onnistuneesti esiin. Näiden elementtien olisi suonut näkyvän enemmän ja konkreettisemmin itse suunnitelmassa.

Matkakeskus hotelleineen on kiinnostava ehdotus ja sen sijainti on perusteltu keskeisen tulosuunnan tuntumassa.

Pysäköinnin sijoittaminen kolmeen keskustan alueelle hajautettuun pysäköintilaitokseen kaupan rakennusten tuntumaan on perusteltu ratkaisu. Jossakin määrin epäselväksi jää, palvelevatko ne myös asuinkorttelien pysäköintiä. Suunnitelmassa kaupunkirakenteen mittakaava on suuri ja tiivis myös kilpailualueen laidoilla, mm. Metsävilloiksi kutsutut asuinrakennukset kilpailualueen etelälaidalla ovat viisikerroksisina pistetaloina massiivisia ja niiden rakentaminen tiiviisti olemassa olevien asuntalojen eteen ja metsäiseen kalliorinteeseen ei välttämättä edistä asumisen luonnonläheisyyttä.

Marketrakennusten ja huoltoaseman säilyttäminen nykymuodossaan yksikerroksisina halleina korkean uudisrakentamisen keskellä vaikuttaa ristiriitaiselta ratkaisulta suhteessa tiiviiseen ja tehokkaaseen kaupunkirakenteeseen.

Ehdotus edustaa nykyaikaista kaupunkisuunnittelun tehokkuutta ja skaalaa edustavaa suunnittelua ja ottaa kilpailuehdotusten joukossa paikkansa. Suunnitelmana se on kuitenkin jäänyt puolitiehen.

## 22. Kuninkaanraitti



"Kuninkaanraitti" on monella tavalla omaleimainen, esitystavaltaan herkkä ja huolella tutkittu ehdotus. Kaupunkitilaa muodostetaan suurpiirteisen veistosmaisilla, mutta silti napakoilla linjoilla. Korttelit ovat selvärajaisia, suurimmaksi osaksi melko tiiviitä ja sulkeutuvia monikulmioita. Rakennusten muotoilua ja tyyppejä on esitelty runsaasti, kuten myös erilaisia tapoja rajata tilaa ja muodostaa mielenkiintoisia kortteleita. Rakennuskannan korkeus ja rakennusten väliset etäisyydet on pyritty pitämään suhteellisen pienenä, millä on saavutettu paikoitellen hyvinkin miellyttävää pikkukaupungin tuntua.

Kaupunkitilan muotoilussa on keskiaikaiseen, orgaaniseen rakentumiseen viittaavia piirteitä. Näillä opeilla muodostetut katunäkymät ovat vaihtelevuudessaan mielenkiintoisia. Ehdotuksessa on kuitenkin myös suuria kysymysmerkkejä, jopa ongelmia. Asuinkorttelit ovat mitoitukseltaan hieman liian tiukkoja ja muodonannoltaan moniulotteisia. Ne edellyttävät toteutukselta sen kaltaista ehdottomuutta, joka on turhan riskialtis lähtökohta kaavoitukselle. Linnanpihamaiset, tiiviit korttelit toimisivat paremmin, jos ympäröivä rakenne sallisi skaalauksen rakentamisen kannalta väljempään ja realistisempaan suuntaan. Ehdotuksen mukainen asuinkorttelirakenteen sinänsä sympaattinen pienimuotoisuus ei siksi ole täysin vakuuttavaa. Myös Kaarina-talon pohjoispuolelle kiertyvien toimisto- ja toimitilojen ja niiden itäpuolelle sijoitettujen liike- ja asuinkorttelien muodostaman kävelykatuverkoston motivointi osana kaupunkikeskustan palveluyöhykettä on hieman kyseenalainen. Kaupallisessa



mielessä yhden yhtenäisen raitin varrelle keskittyvä palvelukokonaisuus on todennäköisesti toimivin rakenne Kaarinan kokoisen kaupungin keskustassa.

Nykyisten kaupan tonttien käsittelyllä on pyritty eheyttämään kaupunkirakennetta. Erityisesti S-marketin ympäristön ja samalla koko Paraistentien varren käsittely on varmaotteista. Lännessä Lautakunnankadun päätteessä sijaitsevan K-kaupan edustaan ei kuitenkaan ole tohdittu kajota. Alueen kehittämisen mahdollisuuksia olisi kuitenkin ollut ideakilpailun hengessä mahdollista ja jopa toivottavaa esittää.

Uudenmaantien linjaus on säilytetty ennallaan, mutta tie esitetään kavennettavaksi 1+1 kaistaiseksi. Tien nykyinen korkeusasema on säilytetty Hovirinnantien ja Paraistentien risteyksissä, mutta niiden välillä Kaarina-talon kohdalla tietä on painettu selvästi alemmas. Näin on tullut mahdolliseksi ylittää tie kevyen liikenteen sillalla. Tien korkeusaseman muokkauksen laajempia hyötyjä ei kuitenkaan ole tuotu riittävästi esiin, joten toimenpiteen motivointi jää aavistuksen perusteettomaksi ja sillä voi olla erikoiskuljetuksia rajoittava vaikutus. Uudisrakentaminen Uudenmaantien pohjoispuolella keskustan kohdalla on esitetty toteutettavaksi pienipiirteisillä terassitaloilla. Vaikka tiestä tulisi hitaammin ajettava ja sen ympäristöstä nykyistä maantieympäristöä meluttomampi, kuten tavoitteeksi on asetettu, ei terassitalo välttämättä ole rakennustyyppinä kaikkein luontevin tai rakennustaloudellisesti helpoin ratkaisu alueelle.

#### 24. Meanderi (KM)



Vahvasti maisemasuunnitteluun nojaava Meanderi on yksi kilpailun persoonallisimmista ehdotuksista. Houkuttelevan ja identiteetiltään vahvan miljöön kehittämisen keinoksi ehdotetaan perinteisen rakentamisen rinnalle (ja osittain jopa sijaan) luonteeltaan hyvin voimakasilmäistä viherrakentamista ja katutilan tai raitin jäsentämistä pienimittakaavaisella, ihmisiä aktivoivalla keinovalikoimalla. Rohkea viherrakentamiseen panostaminen on ehdotuksen vahvuus, mutta toisaalta, maankäytön moninaisia ja osin ristiriitaisiakin tavoitteita sekä pitkää aikajännettä ajatellen myös riski toteutuksen onnistumisen kannalta. Kukkaniittymäisen vihreyden tuominen kaupunkikeskustaan on poikkeuksellinen ja raikas idea, joka voisi ainakin kesäisin luoda Kaarinan uudelle keskustalle hyvinkin omintakeisen tunnelman.



Ehdotus muistuttaa positiivisella tavalla sellaisista inhimillisen mittakaavan keinoista luoda hyvää ympäristöä, jotka eivät välttämättä vaadi suurta taloudellista panostusta alkuvaiheessa. Toisaalta on selvää, että rakenteen ylläpito vaatisi aikaa myöten suurta sitoutumista ja myös runsaasti ylläpidollisia resursseja. Oma kysymyksensä on sekin, millaisena alue näyttäytyisi talvella, kun asemapiirroksessa voimakkaimpina näyttäytyvät identiteetin tekijät peittyisivät lumeen ja jäähän. Meanderin idea olisikin tuntunut varmemmalta ja aikaa kestävämmältä, mikäli sitä olisi tuotu voimakkaammin myös rakennusten luomaan ympäristöön, ts. lisätty meanderia noudattelevan rakentamisen volyymia.

## 25. Metsän kaiku



Ehdotuksen suurina teemoina ovat kestävä ihmisläheinen kaupunkirakenne ja kestävä rakentaminen. Kaupunkirakenteessa keinoja ovat viherrakentaminen ("metsäkaupunki"), tiiveys, autoliikenteen hallitsevan aseman poistaminen ja suojaavan aktiivisen ulko-/vaihtumistilan synnyttäminen katujen varsille. Rakentamisen keinoina esitetään hiilineutraali ja modulaarinen tilallisesti ja toiminnallisesti resilientti rakentaminen. Teemat ovat ajankohtaisia ja tulevaisuuteen suuntautuvia.

Ehdotuksessa on kuitenkin tietyllä tavoin ristiriitaisesti päädytty hyvin radikaaleihin sekä osin rakennuksia että erityisesti katurakennetta ja infraa rajulla kädellä muokkaavaan ratkaisuihin.

Lopputuloksena on hajanainen ja osin asetettuihin tavoitteisiin on esitetty päästävän vaikeasti toteutettavilla keinoilla, kuten laajat kansipihat, joiden osalta viherrakentamisen tavoitteet eivät täyty ja puiden ikä saattaa jäädä hyvin lyhyeksi. Nykyistä katurakennetta ja linjauksia ei ole hyödynnetty. Kaupan suhteellisen

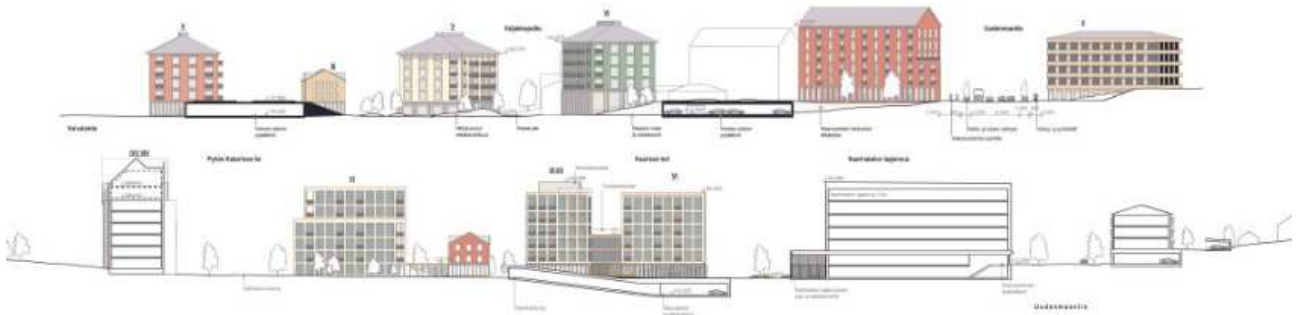
lyhytikäisiksi rakennettuja rakenteita on taas esitetty säilytettävän nykyisessä muodossaan jne.

Uudenmaantien laajuutta on erillisellä sivukaistalla/tiellä suorastaan kasvatettu, mutta tien ilme säilytetty lähes ennallaan.

Paraistentien poistaminen kokonaan on kuitenkin kiinnostava avaus ja tarjoaa mahdollisuuden jatkaa kaupunkirakennetta esteettä idän suuntaan, kuten tekijä on tehnyt. Samoin läpi koko kilpailualueen johdettu, eriluonteisten aukoiden rytmittämä kevyen liikenteen raitti houkuttelee pohtimaan Paraistentien poistamisen mahdollisuuksia.

Ehdotus on kilpailun valtavirrasta poikkeava ja uskaliaisuudessaan raikas. Suunnitelmalle asetetut tavoitteet ovat korkealla ja ajatus metsäisestä kaupunkikylästä tarjoaa toisenlaisen vision Kaarinan kehittämissuunnalle, mutta suunnitelma olisi vaatinut kriittisen tarkastelukierroksen ja huolellisen työstön.

### 34. Saaret



Ehdotus on huolella tutkittu ja havainnollisesti visualisoitu. Keskustan kehittämisen painopiste on voimakkaasti idässä. Puntarinkadusta länteen olevalle alueelle ei esitetä toimenpiteitä, lukuun ottamatta Pyhän Katariinantien varteen K-marketin kohdalle ehdotettuja kolmea asuinrakennusta. Kilpailualueutta olisi ollut hyvä käsitellä kokonaisvaltaisemmin.

Kaupunkirakenteen perusyksiköitä ovat korkeahkot erilliset kerrostalot, joita ydinkeskustassa yhdistävät yksi- tai kaksikerroksiset liiketiloja sisältävät, tilaa rajaavat jalustat. Ratkaisu jatkaa siten alueelle viime aikoina rakennettujen pistetalojen teemaa ja niiden rytmiin Oskarinkadun molemmiin puolin ehdotetut uudisrakennukset asettuvat näkymiä limitellen. Ratkaisu on valoa läpäisevä ja siten viihtyisyyttä ja vehreyttäkin tukeva, mutta jää samalla tilanmuodostukseltaan aavistuksen heikoksi ja arkkitehtuuriltaan monotoniseksi. Typologioiden runsaampi käyttö ja tilan selkeämpi rajaaminen keskustassa olisi voinut tuottaa rakenteeseen toivottua vaihtelua ja tiiveyttä. Pistetalon tehokkuus yhdistettynä suureen kerroslukuun on ekonominen rakentaa, mutta viihtyisä kaupunkimaisuus edellyttää muunkinlaisia laatutekijöitä.

Vaiheistus, liikenne ja pysäköintiratkaisut on tutkittu huolella. Pysäköinti perustuu suurelta osin pysäköintikellari- ja pihakansiratkaisuihin. Kansien viherrakenteilla on riski jäädä vaatimattomiksi ja rakennusten alle sijoitetut autopaikat vaikeuttavat asuntosuunnittelua. Maanalaiset, osin kylläkin optioina esitetyt pysäköintilaitokset vaikuttavat epärealistisilta.

Oskarinkatu on muutettu suurimmalta osin kävelykadun ja puiston hybridiksi, jossa orgaanisesti muotoiltu viherrakentaminen tuottaa polkumaista, raitilla kulkijan mielenkiintoa ylläpitävää rakennetta. Autoilu ja lyhytaikainen pysäköinti on sallittu vain vyöhykkeen itäpäädyssä. Tapahtuma-aukio Kaarina-talon edustalla on miellyttävän tiivis ja pieni lavarakennelma jäsentää pitkää tilasarjaa. Kävelykeskusta on riittävän laaja muodostaakseen oleiluun houkuttelevan alueen, mutta tilallisesti kokoava huipennus jää vaisuksi. Kaarina-talon varsin suuri laajennus hotelli- ja toimistororneineen sijoittuu nykyisen talon länsipuolelle ja täyttää välin Lidl-markettiin asti. Sijoittaminen raitin varteen elävöittää kaupunkitilaa. Kaarina-talon laajennuksen linjaaminen Lidl-kaupan julkisivun kanssa on ajatuksena demokraattinen ja suvaitseva, mutta samalla kaupunkitilallisesti ja -kuvallisesti heikohko vastaus keskustan tiivistämiskysymykseen.

Uudenmaankadun pohjoispuolella suunnitelma luo viitteen sotien jälkeiseen kaavoitusperinteeseen. Rakennusten päädyt muodostavat jämään rytmillisen aiheen tielle päin. Pihat ovat pysäköintiä kattavilla kansilla, jotka sulautuvat luontevasti rinteeseen.

### 35. Sorbetti



Tekijä on paneutunut huolella Hovirinnankadun ja Paraistentien välisen keskusta-alueen tarkasteluun ja ideointiin ja ottanut huomioon nykyiset rakenteet punniten, mikä on säilyttämisen arvoista ja mikä voidaan purkaa.

Erityisen ansiokasta on keskusta-alueen kävelyraittien kehittäminen eri suuntiin ja toriaukion liikettä ohjaava ja tilallisesti jännitteinen muotoilu, Kaarina-talon ja sen laajennuksen liittyminen kaupunkitilaan ja Keskuskortteliksi nimetty hybridikortteli ja sen asema suhteessa aukioon ja raitteihin.

Maininnan ansaitsee myös Uudenmaantien onnistunut bulevardisointi ja joukkoliikenteen integrointi kehitettyyn jalankulkuverkkoon. Uudenmaantien pohjoispuolelle ehdotuksessa hahmotellut pienkerrostalokorttelit istuvat mittakaavaltaan yllättävän vaivattomasti ahtaaseen ja maastollisesti vaikeaa paikkaan riitelemättä olevan pientalovaltaisen rakennuskannan kanssa. Ne tukevat myös uskottavasti Uudenmaantien bulevardimaista ilmettä.

Ehdotus on monelta osin erittäin huolella tutkittu ja huolimatta perusratkaisusta, joka toistuu useissa muissakin ehdotuksissa, tarjoaa keskustarakenteen kehittämiseen mielenkiintoisia ja omaperäisiä yksityiskohtia ja osaratkaisuja, mm. kevyen liikenteen pohjois-etelä -suuntaisen yhteyden kehittäessä tai itä-länsi-suuntaisen raitin jakamisessa kahteen erilliseen raittiin keskuskortteliksi nimetyn hybridikorttelin avulla.

Ehdotuksen heikkous on, että kaupunkirakenteen keskeiset kipupisteet, tilaa vievät ja kaupunkirakennetta hajottavat päivittäistavarakaupan yksiköt suurine pysäköintikenttineen ja huoltoaseman kortteli on jätetty vaille ratkaisua. Johtuuko liiasta realismista vai väsymisestä tai kiireestä, näiden keskeisten kaupunkirakenteellisten ja -kuvallisten ongelmakohtien ideointi olisi kuulunut kilpailun oleellisiin tehtäviin. Muuten ehdotus on monella tapaa lupaava.

### 37. Verso



Maltillinen ehdotus, jossa olemassa olevan keskustan keskeiset katulinjat ja kaupan yksiköt paikoitusalueineen sekä huoltoasema on säilytetty lähes ennallaan. Vain Lidlin tontille on esitetty lisärakentamista - sitäkin matalana ja maltillisesti.

Myös Kaarina-talon asema keskustassa ja sitä ympäröivät aukiot ovat lähimain nykyisessä asussaan ja koossaan. Vain keskusaukion länsipuoliset rakennukset on purettu niiden tilalle uudisrakentamista.

Täydennysrakentaminen muodostuu pääosin pienistä 4...6-kerroksisista puisista asuinrakennuksista koostuvista neliömäisistä kortteleista, joissa talot kytkeytyvät

toisiinsa matalien liitososien avulla. Näitä täydentävät muutamat 8-kerroksiset pistetalot, jotka Paraistentien risteyksen suunnasta merkitsevät kävelykeskustan, jota ehdotus ei myöskään ole laajentanut. Kaarina-talon asema ei käytännössä muutu nykyisestä, kun sen laajennus on sijoitettu matalana rakennuksena talon ja Uudenmaantien väliin.

Suurempia muutoksia liikennealueisiin ovat Uudenmaantien oikaiseminen, madaltaminen keskustan tasoon ja tiivistäminen bulevardiksi puurivien avulla ja Paraistentien ja Oskarinkadun risteyksen kiertoliittymän muuttaminen perinteiseksi risteykseksi. Huolimatta muutoksista, jotka voisivat kytkeä tien osaksi kaupunkirakennetta, tien luonne säilyy edelleen läpikulkuväylänä ja sen suhde niin etelä- kuin pohjoispuoleenkin jää heikoksi.

Nykyiseen keskustaan tehdyt muutokset ja täydentävä rakentaminen ovat periaatteessa hyvin harkittuja ja toteutuskelpoisia ja eheyttävät keskustan kaupunkirakennetta ja -tilaa, mutta ajatellen kilpailuun kohdistuvia odotuksia lopputulos on siisti, mutta vaisu ja kiinnostavimmaksi esitykseksi ehdotuksessa saattavat käteen jäädä keskustan rakennetta miellyttävästi täydentävät asuinkorttelit, niiden intiimi mittakaava ja yhteisöllinen rakenne sekä puutalojen materiaali ja Uudenmaantien pohjoispuolelle esitetty rakentaminen - avoimet korttelit pienkerrostaloineen.

Näkymäkuvista ja alueleikkauksista välittyy kaupunkikuvan yhtenäinen ilme, arkkitehtuurin hienovarainen variointi ja sympaattinen mittakaava ja pikkukaupungin leppoisa henki.

## 5.3 Alempi keskiluokka (11)

### 1. Aaria



Ehdotuksen tekijä on säilyttänyt kilpailualueen keskeiset elementit kuten päivittäistavarakaupan liikkeet pysäköinti- ja huoltoalueineen ja autoliikenteen pääväylät lähes koskemattomina. Ainoastaan huoltoasema, Oskarintalo (virastotalo) ja toriaukion länsipuolella sijaitsevat liikekorttelit on purettu ja korvattu asuinrakennuksilla, joiden maantasoon tekijä on esittänyt liiketilaa. Suunnitelmasta jää vaikutelma, että tekijä on pidättäytynyt vain "realistisina" kokemuksiinsa

täydentäviin kortteliratkaisuihin ja säilyttänyt vallitsevan tilanteen muuten lähes ennallaan. Lähtökohtainen varovaisuus tuntuu jo ennalta ehkäiseen kaupunkirakenteen kokonaisvaltaisen kehittämisen ja ideoinnin ja suunnitelma jää vaisuksi ja ”tekniseksi”, mikä ei vastaa kilpailun tavoitteita, vaikka ehdotus on sinänsä asiallinen ja ehjä.

Uudenmaantien suunnasta kaupunkikuvaa hallitsevat olemassa olevien kaupan liikerakennusten ohella tien varteen sijoitetut pysäköintilaitokset ja -kentät eikä tulosuunta keskusta houkuttele. Keskustakorttelien kansipihojen katuun rajautuvat seinämät tuottavat mykkää ja yksitotista katutilaa.

Uudenmaantie on säilytetty ennallaan. Kilpailuohjelmassa toivottu kevyen liikenteen ylikulku tien yli on lisätty Kaarina-talon länsipuolitse, mutta sen toteutus pitkin tietä reunustavine ramppeineen ei ole reittinä houkutteleva.

Ehdotus on rutiininomainen eikä tuo kilpailuun sen tavoittelemia ideoita tai viihtyisää kaupunkimiljöötä.

#### 4. Espa



Espan vahvuutena on suurpiirteinen kokonaisratkaisu. Kaupunkitilan herkempi jäsentely ja toimintojen tarkempi tarkastelu olisi vahvistanut ehdotusta. Tehdyt linjaukset vaikuttavat silti perustelluilta ja ideoissa on omintakeisuutta. Kaupunkitilaa jäsentää länsi-itä-suuntainen raitti, jonka luonteessa on miellyttävää vaihtelevuutta. Lännessä raitti muuttuu kiilamaisesti avautuvaksi puistotilaksi. Kaarina-talon edustalla on tapahtumatori. Itään ehdotettu kauppatori muodostaa varsin jämään päätteen nauhamaiselle keskustalle. Uudenmaantien pohjoispuolen hyödyntäminen on jäänyt vaatimattomalle tasolle.

Päivittäistavarakaupan yksiköt on koottu Paraistentien varteen, nykyisen S-marketin yhteyteen muodostettavan uuden kauppatorin ympärille. Kilpailualueen länsiosa on vapautettu asuntorakentamiselle. Ratkaisu muistuttaa nimimerkkiä Kaariz ja sille on sukua myös ehdotus ”Kasvun paikka”. Kaupan toimintojen keskittäminen voisi tuottaa logistista ja kaupallista synergiaetua sekä vahvistaa keskustan identiteettiä synnyttämällä aidosti kauppatorimaisen tilan. Liiketilojen sijoittelu Paraistentien länsipuolella on haparoivampaa ja hajoaa hiukan liikaa. Katkeilu heikentää palvelurakenteen koheesiota ja osa liikehuoneistosta on jäämässä syrjään painopisteestä, vaikka vanhan virastotalon ensimmäiseen kerrokseen esitetyt toiminnot pyrkivätkin pitämään mielenkiintoa yllä. Tapahtumatoria täytyisi tukea voimakkaammin, eikä virastotalon säilyttäminen välttämättä tarjoa tähän parasta lähtökohtaa varsinkin, kun eteläinenkin, vanha rajaus on tilallisesti heikko. Kaarina-talon laajennukselle ei ole esitetty erillistä ratkaisua, mutta virastotalon ylempien kerrosten ehdotetaan jäävän osittain kaupungin käyttöön.

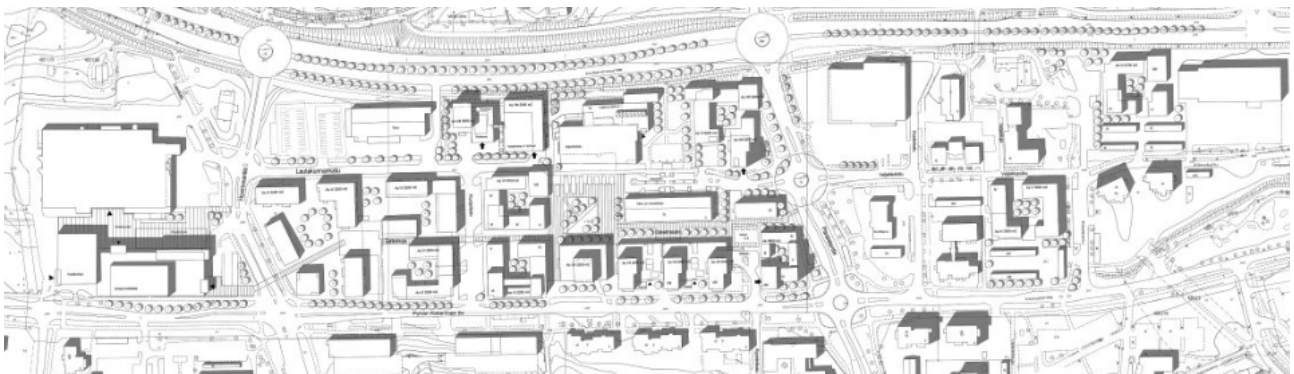
Liikennepaikka painottaa kävelyä ja kevyttä liikennettä alueen selkärangan toimivalla akselilla. Lautakunnankatu ja Puntarikatu esitetään kivetyiksi



pihakaduiksi. Rohkeampi ote olisi toivottavaa. Liikenneratkaistu olisi esim. Uudenmaantietä kehittämällä ratkaistavissa niin, että ainakin Lautakunnankadun ajoneuvoliikenne poistuisi kokonaan. Paraistentien liikenneympyrän kinaloon ehdotettu, hotellia kiertävä autoväylä vaikuttaa perusteettomalta. Kävelyraitti virastotalon eteläpuolella ei toimi.

Asuinkorttelit perustuvat L-muotoon asetettuihin rakennusmassoihin. Pihat avautuvat ympäristöön. Suurista vähäeleisistä rakennuksista syntyy jossain määrin kasarmimainen vaikutelma ja yksikerroksiset rakennukset raitin pohjoissivulla auto-/pihakansien reunassa jättävät kaupunkitilan rajauksen löysäksi. Toisaalla pienillä koordinaatiston käännöksillä on luotu tilallista mielenkiintoa esimerkiksi torien ympäristöihin. Myös Voivalantien varren täydennysrakentaminen liittyy luontevasti vanhaan rakennuskantaan ja vahvistaa maiseman rajausta niin, että keskustaa lähestyttäessä syntyy mielenkiintoinen tiivistyvä tila.

## 10. Kaarina\_2030



Kaarina\_2030 ehdotuksessa on maltillinen ote, minkä tekijä mainitsee tavoitteeksi myös selostuksessaan. Maltillisuudessa on kuitenkin menty niin pitkälle, että työ on jäänyt aavistuksen vaisuksi. Huomattavaa on myös se, että Kaarina kuuluu väestökasvultaan Suomen kärkikymmenikköön. Maltillisuuden kuvatessa pientä kasvua, ei perusajatus ole aivan linjassa todellisuuden kanssa. Olisi ennemmin pyrittävä tarjoamaan harkittuja ratkaisuja nopean kasvun hallintaan.

Visiona esitetään uutta monitoimitaloa Pyhän Katariinantien ja Hovirinnan tien risteykseen. Pyrkimyksenä on muodostaa aktiivinen kohta, jota olemassa oleva liikerakentaminen tukee. Tämän tyyppinen yksikkö voi olla kaupallisessa mielessä aivan toimiva, mutta siirtäessään aktiviteettien painopistettä alueen reunalle, se ei erityisen hyvin toteuta kilpailun tavoitetta elävästä ydinkeskustasta. Kaarina-talon laajennus on sijoitettu nykyisen rakennuksen pohjoispuolelle, jolloin myös sen osalta menetetään raittia elävöittävä potentiaali. Sijoitettaessa uusia palveluja alueelle, tulisi fokusoida palvelurakenteen koheesioon ja jatkuvuuteen.



Aluejulkisivu Turuntielle

Olemassa oleville kaupan kiinteistöille ja paloasemalle ei ole esitetty toimenpiteitä. Oskarintalo esitetään säilytettäväksi ajallisena kerrostumana, mikä on ekologisesti ja kulttuurihistoriallisesti oikeamielinen ja kaunis ajatus. Rakennuksen kunto ja sen keskustan kehitystä rajoittava sijainti voivat kuitenkin osoittautua painoarvoltaan merkittäviksi kiinteistön kehittämistä päätettäessä.

## 11. Kaarinan uusi paikallistunne



Ehdotuksen perusrakenne on rationaali ja suoraviivainen ja suunnitelma tukee nykyistä perusrakennetta ja pyrkii tiivistämään ja eheyttämään sitä hyödyntäen jo olemassa olevia elementtejä. Mm. virastotalo on esitetty säilytettäväksi, mutta rakennus on muokkaamalla saatu kytkettyä työtä hallitsevan ruutukaavarakenteen osaksi.

Suunnitelman kaavallisesti ja kaupunkirakenteellisesti kiinnostava idea on Kaarintalon pohjoispuolelle sijoitettu puistokatuakseli ja sen ja valtatie väliin muodostettu pääosin liike- ja toimitiloja sisältävien rakennusten rivistö, joka taas kytkee valtatie osaksi kaupunkirakennetta toispuolisella bulevardisoinnilla. Suunnitelman täydentää pohjois-etelä -suunnassa keskustan halkaiseva kevyen liikenteen akseli, joka yhdistää eteläisen puistoksen mäkialueen ja valtatie pohjoispuolisen

pientaloalueen. Uusi autoliikenteen ja pysäköinnin käytössä oleva puistokatu vapauttaa keskeisen raitin kevyelle liikenteelle. Näiden kahden risteävän jalankulku- ja pyöräily raitin risteyskohta muodostaa keskustan keskipisteen ja siihen kytkeytyvät Kaarina-talo ja keskusaukio. Kaupunkirakenteellinen perusajatus on rationaalisuudessaan kirkas ja tarjoaa hyviä ajatuksia jatkotyöstön pohjaksi, mutta esityksenä ehdotus jää hieman vaisuksi ja kuivakkaaksi. Se olisi kaivannut työstöä ja eläytymistä puhjetakseen kukkaan.

Suuret marketit on jätetty nykytilaansa, mutta niiden pysäköintialueita on osin hyödynnetty asuinkortteleina.

Pysäköinti on järjestetty kadunvarsille ja kahteen keskitettyyn pysäköintilaitokseen, joiden esitetään olevan mahdollisesti välivaiheen ratkaisuja, mikäli myöhemmin tarpeet muuttuvat. Kadunvarsipysäköinti on ehdotuksen luonteelle sopiva, mutta korostaa teknisen oloista lähestymistapaa.

Ehdotuksen haasteena on toimitilan suuri määrä ja kliininen hyvien ideoiden käsittelytapa. Se vaatisi lisätyöstöä ja detaljoidumpaa tarkastelua niin korttelien kuin katu-, aukio- ja puistotilojen osalta. Havainnekuvat tarjoavat viherrakenteita katoille, mutta elämä tuntuu jäävän puuttumaan kaduilta ja kortteleista.

## 18. Koto



Ehdotus muodostaa tiivistä kaupunkitilaa pitkälti umpikorttelien ja osittain myös puoliavoimien kortteleiden avulla. Tavoitteeksi mainitaan kylämäinen tunnelma kaupunkimittakaavassa. Siihen pyritään vaihtelevilla julkisivuilla ja rakennusten korkeuden varioinnilla.

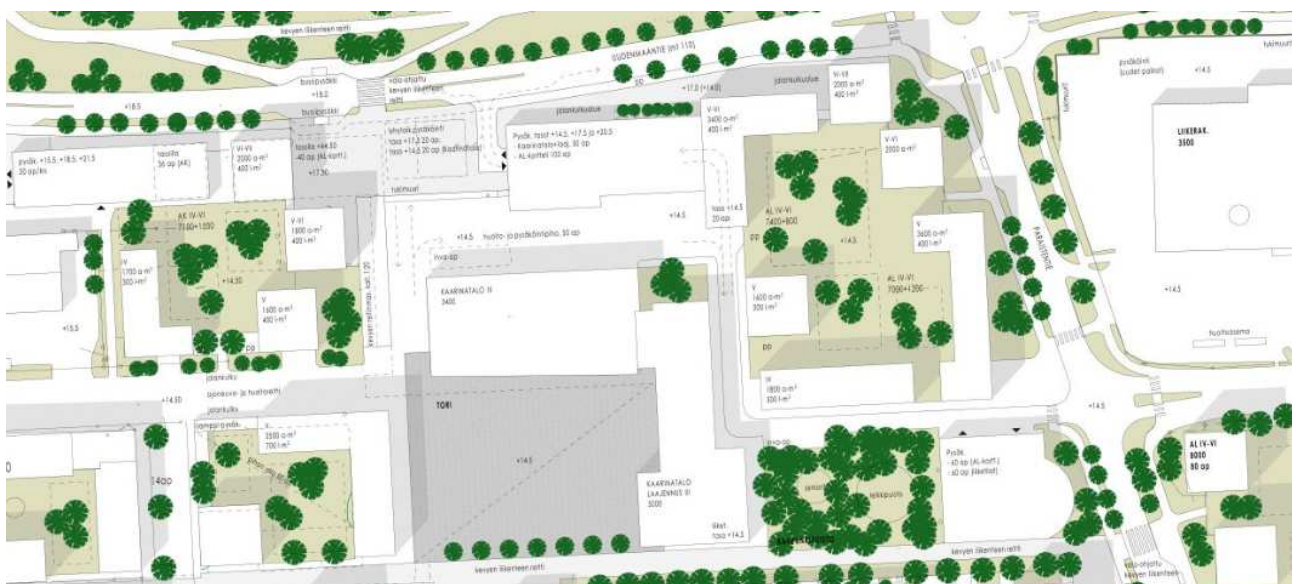
Olemassa oleville kaupan kiinteistöille ei ehdoteta toimenpiteitä. Liiketilaa lisätään ydinkeskustaan muodostuvan raitin varrelle katutasoon. Palvelujen mitoitus ja sijoittelu näyttää toimivalta ja vaikuttaisi elävöittävän keskustaa. Kaarina-talon

laajentaminen nykyisen rakennuksen pohjoispuolelle sitä vastoin hukkaa elävöittämisen potentiaalin. Taakse syntyvän väkisinkin varjoisan ja takaperoisesta sijainnista väkisinkin kärsivän atrium -tyyppisen sisäpihan viihtyisyys on vakuuttelusta huolimatta kyseenalainen. Oskarinkadun jatkeena oleva jalankulkukeskusta on kuitenkin olemukseltaan vaatimaton ja sen liittymät ympäristöön ovat visuaalisesti heikot huolimatta jalankulku ja pyöräliikenne -kaaviossa esitetystä näkemyksestä. Pyhän Katariinan puisto ja Kaarina-aukio ovat niille kaavoituksessa kaavailluilla paikoillaan. Aukion länsireunan rajausta on heikko. Esitetty taide- ja viljelypuisto eivät riitä vakuuttavasti perustelevaan keskeisen kaupunkitilan hajoamista tässä määrin.

Paloaseman tontti on käsitelty työn sisäisen logiikan näkökulmasta johdonmukaisesti. Osa umpikorttelin asunnoista kalliroleikkaus väistämättä haitannee, mutta muodostuva sisäpihamiljöö parhaimmillaan tasapainottaa tilannetta.

Uudenmaantietä on kavennettu ja sitä on madallettu lähemmäs keskustan tasoa. Samalla on mahdollistunut pihakannen alainen pysäköinti Uudenmaantien pohjoispuolen uusissa kortteleissa. Pohjoispuoli on rakennettu Paraistentien risteyksen molemmin puolin ja siitä itään. Ratkaisu on sama mihin moni muukin kilpailija on päätenyt ja voi olla alueen kehittämisen kannalta hyvinkin oikea.

## 27. Malja



Ehdotuksessa on paneuduttu huolella kaupunkirakenteen kehittämiseen, mutta suunnitelmaa leimaa monista varteenotettavista ideoista ja ryhdikkästä kokonaisuudesta huolimatta eläytymisen puute ja yksittäiset ideat eivät yhdisty ehjäksi toimivaksi kaupunkitilaksi.

Uudenmaantien muuttaminen bulevardimaiseksi puistokaduksi toteutuu väylän kavennuksella ja puuriveillä, mutta kadun vartta rytmittävät käytännössä käsittelemättömät pysäköintikentät, pysäköintitalot ja suurimittakaavaiset risteysalueet, jolloin muutoksesta saatu hyöty on kyseenalainen.

Keskeisen kevyen liikenteen raitin siirtäminen keskustassa Hovirinnantien ja Paraistentien välissä etelämmäksi on kiinnostava ja raitti hyödyntää olemassa olevan korttelin lävistävää kulkureittiä, mutta raitin jatkoa Hovirinnantien länsipuolelle ja Paraistentien itäpuolelle ei ole pohdittu. Raitin siirron idea jää hahmottomana eikä raitti keskeisenä kevyen liikenteen väylänä yhdistä keskustan eri alueita toisiinsa. Raitin linjaus ei myöskään tue Kaarina-talon asemaa keskeisenä julkisena rakennuksena ja jättää sen kaupunkitilassa ikään kuin sivuosaan.

Kaarina-talon eteen esitettyä, talon laajennuksella rajattua suurta kivettyä aukiota ja sen ilmettä ei ole kehitetty eikä sen toiminnallista ideaa avattu. Näkymäkuvassa aukio näyttää juhlalliselta paraatiaukiolta, jolta puuttuu yhteisöä kokoava luonne.

Kokonaisuudessaan keskustaan toivottua viihtyisää jalankululle, kevyelle liikenteelle ja oleilulle varattua julkista tilaa ei synny. Kaupunkitilan tiiveydestä huolimatta intiimiys ja kokoava elementti puuttuu. Tämä näkyy hyvin myös näkymäkuvissa.

Asuinkorttelit ovat paikoin lupaavia ja lamelli- ja pistetalojen yhdistäminen puoliavoimeksi korttelirakenteeksi saattaa olla hyvä lähtökohta, mutta vaatii ehdotuksen vientiä pitemmälle.

## 28. Mosaiikki



Ehdotuksessa on keskitytty alueeseen Puntarinkadusta itään. Länsipuoli on jätetty kokonaan käsittelemättä. Nykyisille kaupan tonteille ei huoltoasemaa lukuun

ottamatta ole esitetty toimenpiteitä. Kokonaisvaltaisempi ja huoleellisempi osa-alueiden käsittely olisi nostanut ehdotuksen arvoa.

Esitetty kävelykeskustan alue on riittävän laaja, mutta sille johtavat reitit ovat liian tukossa. Kaupunkitila ei viesti ytimessä sijaitsevan torin olemassaolosta tai johdattele sen luo. Oskarintalon paikalle ehdotettu rakennuskompleksi on varin massiivinen ja korkea. Se varjostaa ja kaventaa raittia tarpeettomasti. Kaarina-talon laajennus sijoittuu periaatteessa oikeaoppisesti raitin varteen, mutta jättäytyy silti torin ulkopuolelle. Kaupunkirakenteelliset rajaukset ja alueen sisäinen logiikka ovat paikoitellen muiltakin osin hiukan jäsentymättömiä. Esimerkiksi Paraistentien länsipuolen korttelit kaipaisivat jämäkämpää rajaavaa ja tilahierarkiaa osoittavaa otetta.

Aittakadun läpiajoliikenne Paraistentien liikenneympyrältä toiselle vaikuttaa perusteettomalta. Kulman korttelien liikenne toimisi myös pelkästään Pyhän Katariinan tien kautta. Bulevardisointitavoite on käsitelty kevyesti. Uudenmaantiehen ei ole esitetty sitä itseään kaupunkimaiseksi muokkaavia muutoksia, mutta sen eteläpuolella uusi kaupunkirakenne myötäilee luontevasti tien kaarevaa linjaa. Pohjoispuolelle, Paraistentien risteyksestä itään, esitetään pienkerrostaloja.

Asuinkorttelien rakennukset liittyvät suoraan maahan, kansiratkaisuja ei ole käytetty. Pysäköintitalot on sijoitettu korttelien tilanmuodostuksen ja valoisuuden turvaamisen kannalta hyviin paikkoihin. Korttelit Paraistentien itäpuolella samoin kuin Puntarinkadun varren uudiskorttelit ovat rakenteeltaan ja mittakaavaltaan sympaattisia.

### 31. Pieni on kaunista



Ehdotus poikkeaa muusta tarjonnasta positiivisesti mittakaavallisen ajattelunsa kautta. Se on kilpailun ainoa ehdotus, joka perustuu lähes puhtaasti pienimittakaavaiseen townhouse- ja pienkerrostalo -tyyppiseen rakentamiseen. Ajatus on virkistävä aikana, jolloin kaupunkirakenteen ja rakennusten skaala on kasvanut vuosi vuodelta ja tiiveys on haitoista piittaamatta prioriteetti. Ehdotuksessa idea on kuitenkin päässyt karkaamaan tekijöiden käsistä ja mahdollisuutta hyödyntää pientä skaalaa kaupunkirakenteen mittakaavan vaihtelun hierarkkisen jäsentelyn välineenä ei ole juurikaan käytetty.

Uudenmaantiestä on muodostettu hyvin määrätietoisesti molemmin pulin rajattua bulevardia, mutta saman talotyypin ja skaalan loputon toisto on puuduttava ja dominantin asemaan korotettu Kaarina-talon laajennus pikemminkin korostaa monotonisuutta.

Kilpailualueen pohjoisosan topografiaan ja Uudenmaantien ja keskusta-alueen väliseen korkeuseroon on suhtauduttu suurpiirteisesti ja jätetty se käytännössä huomiotta.

Suunnitelma sisältää kuitenkin hyviä tavoitteita ja osaratkaisuja, jotka on toteutettu johdonmukaisesti ja jääräpäisesti kuten olemassa olevien rakennusten säilyttäminen ja autoliikenteen hallitsevan aseman kumoaminen. Esitetyt ehdotukset mm. pysäköintiin ovat persoonallisia, mutta 2-kerroksinen pysäköintilaitos pieniskaalaisten asuinkorttelien keskellä ei välttämättä ole teknis-taloudellisesti sen enempää kuin korttelin viihtyisyydenkään kannalta onnistunut ratkaisu.

Ehdotus on hauska sarjakuvamaisella grafiikalla esitetty ja omalla tavallaan innovatiivinen ja kirkasotsaisesti persoonallinen. Se tärkein ominaisuus on, että se muistuttaa pienenmittakaavan mahdollisuuksista kaupunkirakenteessa ihmisen mittaisena miljööna.

### 38. Vulpes Vulpes



Ehdotuksen pyrkii luomaan persoonallisella muodonannolla identiteetiltään vahvaa kaupunkitilaa, jota tuetaan viherrakentamisella. Samalla tavoitellaan realismia ja helppoa toteutettavuutta. Olemassa olevaa täydennetään sen oheen tehtävillä lisäyksillä, kajoamista vältetään. Suuria muutoksia ei katsota tarvittavan, joten Uudenmaantien ympäristö ja kaupan yksiköt on jätetty ennalleen.

Kaupunkitilaa muodostetaan sitä selkeästi rajaavilla, maltillisen korkuisilla rakennusmassoilla, joista syntyy kaksi hieman erilaista teemaa. Paraistentien itäpuolelle sijoitetut asuinkorttelit ovat suojaisia suorakaiteita, jotka varsin luontevasti täydentävät vanhaa rakennetta. Ydinkeskustassa Kaarina-talo laajenee itään päin bastionimaisesti mutkittavalla uudisrakennuksella, johon sijoittuu myös liiketiloja. Sama muotoaihe jatkuu puistoksi muutettavan Oskarinaukion eteläpuolelle ehdotetun umpikorttelin pohjoismuurissa, joka ulottuu Paraistentieltä Puntarikadulle saakka.

Persoonallisesta otteesta ja yhtenäisestä sisäisestä logiikasta huolimatta ehdotukseen sisältyy ongelmia, joista suurin on keskittyminen hyvin suppealle alueelle. Toimenpiteitä esitetään vain Puntarikadun ja Kiesikadun rajaamalle alueelle Uudenmaan tien ja Pyhän Katariinan tien välisellä vyöhykkeellä. Tekijä jättää suurimman osan keskustasta suunnittelematta, hieman kuin oman onnensa nojaan, eikä ehdotus tarjoa riittävästi eväitä alueen pitempiaikaiseen kehittämiseen. Jää epäselväksi, esittääkö tekijä näin tiukkaa rajausta kaupungin kehittämisen mahdollisesti realismiin tähtäävänä ideana, vai ovatko ympäröivät alueet jääneet jostain muusta syystä tarkastelematta. Laajempi ja rohkeampi käsittely olisi parantanut ehdotusta. Samasta rajauksesta aiheutuu myös liikekeskustan lyhyys ja elävän keskustan kasvupotentiaalin puute. Puiston eteläpuolella olevan suorkorttelin pohjoissivu on liian pitkä ollakseen osa hengittävää ja luontevia yhteyksiä sisältävää kaupunkirakennetta.

Rajaukseltaan vuoroin laajeneva, vuoroin supistuva kevyelle liikenteelle pyhitetty alue on tilallisessa vaihtelevuudessaan mielenkiintoinen. Alueen rajausta on esitetty liikennekaaviossa, jossa myös nimimerkin kettu näyttäytyy. Ratkaisuun liittyy kuitenkin toiminnallinen puute, sillä liiketilojen saavutettavuus ja houkuttelevuus vaihtelee merkittävästi rakenteen eri kohdissa, ollen kärjissä huipussaan ja poukamien pohjukoissa heikoimmillaan. Suuri geometria puistosommitelmineen voisikin palvella paremmin esimerkiksi suuren oppilaitoksen kampuksena kuin kaupallisesti aktiivisena kävelykeskustana.



## 5.4 Alaluokka (7):

### 7. Kastanja



Ehdotus on tutkittu ohuesti. Keskustan liikenteellinen ratkaisu perustuu oikeaoppisesti ulkoiseen syöttöön ja keskeisen keskusta-alueen varaamiseen pääosin kevyelle liikenteelle. Periaatteita ei kuitenkaan ole enempää avattu eikä työstetty. Osa-aluepiirros ei juurikaan tuo lisäinformaatiota asemapiirustustasolle.

Paikoitus on sijoitettu muutamaaan pisteeseen (marketin yhteyteen?) ja muuten, mikäli kuvia voi oikein lukea, asuinrakennusten alle, mikä on epärealistinen ja tehoton ratkaisu.

Virastotalo on esitetty säilytettäväksi laajennettuna – ilmeisesti Kaarina-talon laajennukseksi, mutta suunnitelma ei kerro sisältöä tarkemmin. Ratkaisussa esitetty aukiotila jää keskeisistä rakennuksista sivuun kapeaksi ja muodoltaan hankalaksi. Kokoavaa kaupunkitilaa ei synny.

Arkkitehtuuri on klassisen rauhallista, mutta samalla jähmeän monotonista vailla massoittelun ja rytmityksen suomaa artikulointia tai jäsennyttä.

Suunnitelmasta puuttuvat vahva idea ja vaadittu työstö. Esitystapa kertoo keskeneräisyydestä ja tekee suunnitelmasta vaikealukuisen.

## 15. Kätkeyty järjestys



Ehdotus on tehty kevyesti ja siitä on vaikea löytää erityisiä vahvuuksia tai kiinnostavia oivalluksia. Onko järjestys kätkeyty liiankin hyvin?

Ehdotus pitäytyy vallitsevassa katuverkossa ja Uudenmaatien on säilytetty ennallaan lukuun ottamatta muotoiltua etelä- ja pohjoispuolta yhdistävää kevyen liikenteen ylikulkusiltaa, joka vaikuttaa optimistiselta ja muotoilultaan nousee koko työn kliimaksi, mutta ei saa tukea muusta suunnitelmasta.

Marketit paikoitusalueineen ja huoltoasema on säilytetty lähes nykytilassaan lukuun ottamatta K-marketin yhteyteen esitettyä hybridirakennusta, johon on esitetty pysäköintiä ja toimitilaa. Toinen identtinen rakennus on sijoitettu Kaarina-talon itäpuolelle Paraistentien risteyksen tuntumaan. Molempien rakennusten muusta rakenteesta poikkeava massiivinen hahmo ja suhde ympäröivään korttelirakenteeseen jäävät epämääräiseksi.

Suunnitelman tavoitteet jäävät vaikeasti hahmotettaviksi ja työ on keskeneräinen.

## 19. Kulmilla



Ehdotus on suunnitelmana sisällöltään niukka. Keskeiset kysymykset kuten Uudenmaantien asema suhteessa keskustaan, liikennejärjestelyt ja katujen luonne sekä markettien ja huoltoaseman ja niiden paikoituskenttien asema kaupunkirakenteessa on pääosin jäänyt tutkimatta.

Keskustan keskeiset alueet kuten virastotalon tontti on esitetty puistona, jolloin ydinkeskusta antaa tehottoman ja tilattoman vaikutelman.

Esitetyt asuinkorttelit ovat myös löysiä ja rakenteeltaan ja avauksiltaan harkitsemattoman tuntuisia. Vehreys on työssä teemana, mutta käsittely ei ole johdonmukaista.

Ehdotus sisältää harkitsemattomia yksityiskohtia ja kilpailutehtävän kannalta keskeisiä kysymyksiä ei ole osattu kaivaa esiin eikä siten myöskään vastata niihin.

## 29. Piazza – Kaikkien Kaarina



Ehdotuksen suuri ajatus näyttää olevan, että kaupunkimaisuuden peruspilari on umpikortteli. Suunnitelman idea perustuu tämän havainnon pohjalle ja rakenne perustuu suorakaiteisen umpikorttelin pohjalle. Kortteliperiaatteen toteutusta häiritsevät elementit kuten koordinaatistosta poikkeava Paraistentie on poistettu ja yhteys Paraisten suuntaan Uudenmaantieltä johdettu Hovirinnantien ja Pyhän Katariinan tien kautta. Korttelien perusrakenne ja sijainti on toimiva ja selkeä ja sitä on varioitu jossakin määrin, mutta kaupunkikuvassa ne ovat massiivisia ja korostuneesti jäykän juhlavia.

Keskusta on avattu Kaarina-talon etelä- ja itäpuolelle laajaksi aukiotilaksi, jota rajaa ja jakaa erityyppisiksi osiksi Taidehuone/kahvila nimellä esitetty matala rakennus. Virastotalo on purettu aukion tieltä. Aukiotila on jäsentelystä huolimatta suuri ja jollakin tapaa mittakaavaton. Suuruutta korostaa ympäröivien asuinkortteleiden tiiveys ja niiden välisten katujen kapeus.

Keskustan ilme muodostuu ehkä esitystavasta, mutta myös ympäröivien katujen sulkevasta vaikutuksesta johtuen sisäänpäin kääntyneeksi ja yhteydet kaikkiin suuntiin jäävät niukoiksi. Tätä ei tunnu auttavan sekään, että Uudenmaatietä on ehdotuksessa kavennettu katumaiseksi. Keskustan kaupunkirakenteen ja itä-länsi-suuntaisten teiden keskinäinen kontakti jää heikohkoksi.

Ehdotus on käsittelyalueeltaan niukka ja vaikuttaa keskeneräiseltä. Kaupunkirakenteen keskeisiin ongelmakohtiin, kuten päivittäistavarakauppojen laajoihin pysäköintialueisiin kilpailualueen länsipäässä ei ole puututtu. S-marketin kortteliin sijoitettu pysäköintilaitos ja rakennus, jonka funktiota ei ole määritelty, vaikuttavat harkitsemattomilta.

Havainnekuvan esitystapa, jossa olemassa oleva rakenne on päälle asetetun uuden rakenteen alla vaimennettuna, tekee sen lukemisesta vaikean ja suunnitelman suhde ympäristöön ei hahmotu.

## 30. Park way



"Park way" -ehdotuksen rakennemalli on varsin omintakeinen. Nimimerkki viittaa Uudenmaantien eteläpuolelle sijoitetun neljäkerroksisten talojen rivin edustalle rakennettavaan nauhamaiseen puistovyöhykkeeseen. Puistovyöhykkeen ongelmaksi muodostuu sille varattu liian kapea tila Hovirinnantien ja Paraistentien välisellä alueella. Puisto toimii paremmin alueen länsi- ja itäpäädyssä, jossa se nivoutuu osaksi rakennettua ympäristöä, eikä jää korostetusti ytimen ulkopuolelle.

Keskustan toimintoja ei ole esitetty, joten kaupallisen rakenteen toiminnan edellytyksiä on vaikeaa arvioida. Liikennetkaisuun ei kahta uutta kiertoliittymää lukuun ottamatta esitetä oleellisia muutoksia.

Ehdotuksen parasta antia on tietynlainen reippaus, jolla tunnistettuja kaupunkikuvallisia ongelmakohtia peitellään uudella rakenteella. Viimeisellä planssilla esitetyissä postikorttimaisissa havainnekuvin on hyvää tunnelmaa. Uuden tilan jäsentelyyn ja laatuun olisi tullut kiinnittää enemmän huomiota. Ehdotus tuntuukin jääneen kesken.

## 33. Solut ja polut



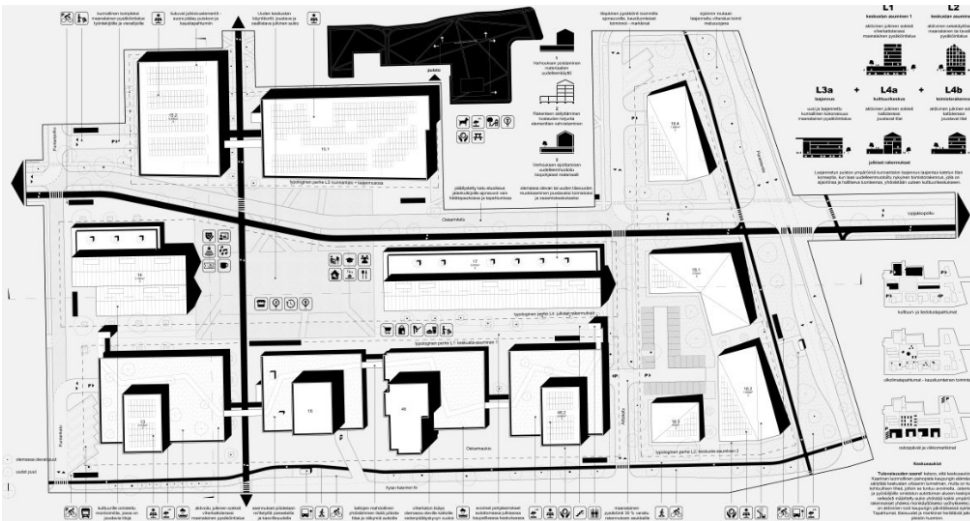
Tekijä ilmoittaa tekstissään tavoitteekseen orgaanisen kaupunkirakenteen, mikä sinänsä on kiinnostava lähtökohta. Ehdotuksessa orgaanisuus jää kuitenkin pitkälti muodonannon tasolle kuten maininta asuinkortteleiden solun kaltaisuudesta. Sekä orgaanisuus että solurakenne voisivat muodostaa kaupunkirakenteelle monitasoisen ja läpikäyvän teeman, mutta suunnitelmassa ajatus jää yksiulotteiseksi ja vaille syvempää tarkastelua tai kaupunkirakenteen kehittämiseen liittyviä oivalluksia.

Sinänsä ajatus Kaarinan raitin polveilevasta muodosta on hyvä ja tilallisesti raitti sulkeutuu ja laajenee ja tarjoaa näkymiä korttelien sisään, mutta rakenne on löysä, näkymät huonosti harkittuja ja keskeinen aukiotila ei muodosta yhteisöä kokoavaa keskustilaa.

Suurkortteliajatus on ehdotuksen voima ja sitä olisi ollut syytä kehittää määrätietoisemmin. Havainnekuva näyttää talojen väliset tilat kauttaaltaan samanlaisina, olipa sitten kyse korttelin sisäisestä (puoli)yksityisestä tilasta tai kaduista ja aukioista

Määrätietoinen ja paneutuva tilanmuodostus puuttuvat.

## 36. Tulevaisuuden saaret



”Tulevaisuuden saaret” lähestyy suunnittelutehtävää monipuolisen analyysin kautta. Metodi on lähtökohdaltaan hyvä, mutta tuotos, eli itse suunnitelma olisi vaatinut enemmän eläytymistä ja työstöä.

Kysymyksiä esitetään kiitettävän paljon, mutta ehdotuksen pitäisi tarjota enemmän vastauksia ja ratkaisuehdotuksia myös selkeiden kuvien muodossa. Kaavioiden tasolla tapahtuva analyysi ei yllä kuvaamaan niitä ulottuvuuksia, joista elävä ja houkutteleva kaupunkirakenne muodostuu. Tässä mielessä ehdotus kangistuu skemaattisuuteensa.

Vaikka moniin kilpailuohjelmassa esitettyihin tavoitteisiin onkin pyritty vastaamaan, esitetty rakennettu ympäristö jää luonteeltaan harvaksi ja melko jäsentymättömäksi kokoelmaksi asioita avoimella kentällä, eikä ratkaisu riittävässä määrin poikkea nykytilanteesta. Myös Uudenmaantien varren uudisrakentaminen jää grafiikaksi, joka ei vaikuta kiinnittyvän ympäristöönsä tai muodostavan miellyttävää miljööä. Rohkeampi eläytyminen kaupunkitilan muodostamisen nyansseihin, tiivistäminen, tilallisten rajausten selkiyttäminen ja tilahierarkioiden tunnistaminen ja sisällyttäminen suunnitelmaan olisi parantanut ehdotusta.

## 6 Kilpailun ratkaisu

### 6.1 Palkinnot ja lunastukset

Tuomaristo päätti yksimielisesti jakaa palkinnot ja lunastukset kilpailuohjelmasta poiketen seuraavalla tavalla:

Jaettu toinen palkinto: Ehdotus nro 12, "KAARITZ"	50 000 euroa
Jaettu toinen palkinto: Ehdotus nro 17, "Korttelit ja kävelykadut"	50 000 euroa
Lunastus: Ehdotus nro 13, "Kasvun paikka"	10 000 euroa
Lunastus: Ehdotus nro 23, "Luodot"	10 000 euroa
Lunastus: Ehdotus nro 32, "Runoilijan löytöretki"	10 000 euroa
Lunastus: Ehdotus nro 20, "Korttelit, pihat ja puut"	10 000 euroa

### 6.2 Kunniamaininnat:

Tuomaristo päätti antaa palkintojen ja lunastusten lisäksi kunniamaininnan seuraaville ehdotuksille:

Ehdotus nro 9: "Kaarina ja Camillo"  
Ehdotus nro 16: "Kirsikkapuisto"  
Ehdotus nro 24: "Meanderi"

### 6.3 Suositus jatkotoimenpiteistä

Tuomaristo suosittelee palkittujen ja lunastettujen ehdotusten parhaiden osa-alueiden hyväksikäyttöä jatkosuunnittelun pohjana ja suunnittelutoimeksiantoja kilpailussa palkittujen ja lunastettujen ehdotusten tekijöille.

### 6.4 Arvostelupöytäkirjan allekirjoitus

Tuomaristo allekirjoitti arvostelupöytäkirjan sähköisesti

Liite 1: Tuomariston sähköiset allekirjoitukset

### 6.5 Nimikuorten avaaminen

Arvostelupöytäkirjan allekirjoittamisen jälkeen avattiin nimikuoret.

Liite 2: Ehdotusten tekijöiksi osoittautuneet työryhmät



## Alla oleva dokumentti on digitaalisesti allekirjoitettu. Allekirjoittajien ja dokumenttien tiedot

### Dokumentti

Kaarinan keskustan kilpailu  
arvostelupöytäkirja 23 10  
11.pdf

Tiedosto

a3c48ed1d6b54e172e36b2c261a5dcf1acf2aa32adba6ff6611f302cd21510e26da2  
640cd386d7a715b17bc24d5fb4c97fca1f769dcbdbe3b4ee748615c8ce4a

Tarkistesumma

### Allekirjoittajat

Harri Yrjö Kalervo Virta

Nimi

*Tunnistautumistapa: sähköposti, SMS-tunnistautuminen  
Allekirjoitustapa: Genericoidc*

11.10.2023

Päivämäärä

Marjo Uotila

Nimi

*Tunnistautumistapa: sähköposti, SMS-tunnistautuminen  
Allekirjoitustapa: Genericoidc*

11.10.2023

Päivämäärä

Hukkanen Sari Lemmikki

Nimi

*Tunnistautumistapa: sähköposti, SMS-tunnistautuminen  
Allekirjoitustapa: Genericoidc*

11.10.2023

Päivämäärä

Hannu Salomo Rautanen

Nimi

*Tunnistautumistapa: sähköposti, SMS-tunnistautuminen  
Allekirjoitustapa: Genericoidc*

11.10.2023

Päivämäärä

Åsa Vilhelmina Gustafsson

Nimi

*Tunnistautumistapa: sähköposti, SMS-tunnistautuminen  
Allekirjoitustapa: Genericoidc*

11.10.2023

Päivämäärä

Päivi Marianne Liuska-Kankaanpää

Nimi

*Tunnistautumistapa: sähköposti, SMS-tunnistautuminen  
Allekirjoitustapa: Genericoidc*

11.10.2023

Päivämäärä

Taina Maarit Riekkinen

Nimi

*Tunnistautumistapa: sähköposti, SMS-tunnistautuminen  
Allekirjoitustapa: Genericoidc*

11.10.2023

Päivämäärä

Jyrki Juhani Haapasaari

Nimi

*Tunnistautumistapa: sähköposti, SMS-tunnistautuminen  
Allekirjoitustapa: Genericoidc*

11.10.2023

Päivämäärä

Matti Juhani Kiljunen

Nimi

*Tunnistautumistapa: sähköposti, SMS-tunnistautuminen  
Allekirjoitustapa: Genericoidc*

11.10.2023

Päivämäärä

Hannu Tapani Huttunen

11.10.2023

Nimi

Päivämäärä

*Tunnistautumistapa: sähköposti, SMS-tunnistautuminen*  
*Allekirjoitustapa: GenericoIdc*

Jussi Aleks Myyryläinen

11.10.2023

Nimi

Päivämäärä

*Tunnistautumistapa: sähköposti, SMS-tunnistautuminen*  
*Allekirjoitustapa: GenericoIdc*

Tarmo Johannes Mustonen

11.10.2023

Nimi

Päivämäärä

*Tunnistautumistapa: sähköposti, SMS-tunnistautuminen*  
*Allekirjoitustapa: GenericoIdc*

## Dokumenttien aitouden varmentaminen

Prosessin luontihetkellä kaikista allekirjoitukseen liitetyistä dokumenteista on laskettu tarkistesumma SHA-512 algoritmilla. Varmennuslinkki ohjaa sivulle jossa voitte selvittää onko hallussanne oleva dokumentti sama joka prosessiin on alun perin liitetty ja se jonka olette allekirjoittaneet.

<https://turva.kaarina.fi/verify.cgi?link=FK8rH96UUkX7qPhUkSMJdEZTesraoOOZ5LAXPIiYQCFjcxQS7e>

# Liite 2 Nimikuorten avaaminen

## **Liite 2: Ehdotusten tekijöiksi osoittautuneet tekijät ja työryhmät**

### **Jaettu toinen palkinto:**

#### **Ehdotus nro 12: "KAARIZ"**

Tekijät: Esa Kangas, arkkitehti SAFA ja Johanna Vuorinen, arkkitehti SAFA/ Kangas & Vuorinen  
Arkkitehdit Oy

Avustaja; Kristina Karlsson, arkkitehti SAFA/ Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson

### **Jaettu toinen palkinto:**

#### **Ehdotus nro 17: "Korttelit ja kävelykatu"**

Tekijät: Liisa Heinonen, arkkitehti ja Henri Jessen-Juhler, arkkitehti

Tekijänoikeuden haltijat: Liisa Heinonen ja Henri Jessen-Juhler

**Lunastukset:****Ehdotus nro 13: “Kasvun paikka”**

Tekijä: Sitowise Oy

Maarit Virkkunen, arkkitehti SAFA

Kirsi Rantama, arkkitehti SAFA

Christopher Erdman, arkkitehti

Anselmi Moisander, arkkitehtuurin maisteriopiskelija

Andrea Esquivel Velázquez, arkkitehti

Suvi Saastamoinen, maisema-arkkitehti

Elina Nykänen, liikennesuunnittelija

Tomi Jaskari, arkkitehti SAFA

Ulla Loukkaanhuhta, kaupunkikehityksen asiantuntija

Eero Puurunen, kestävyysasiantuntija

Sini Mäkinen, teollinen muotoilija

Kimmo Koski, kaupallinen asiantuntija

Tekijänoikeus: Sitowise Oy

**Ehdotus nro 23: “Luodot”**

Tekijät:

Hannu Louna, arkkitehti SAFA

Trevor Harris, arkkitehti SAFA RIBA

Työryhmä:

Henna Iinsalo, arkkitehti SAFA

Elina Jaara, arkkitehti SAFA

Hennu Kjisik, TkT, arkkitehti SAFA

Can Özcan, arkkitehti

Aino Raatikka, arkkitehti SAFA

**Ehdotus nro 32: “Runoilijan löytöretki”**

Tekijät ja asiantuntijat:

Roope Elojärvi arkkitehti

Millamari Karppinen arkkitehti

Jenni Lautso arkkitehti SAFA

Venla Leppänen arkkitehti

Esa Paajanen arkkitehti SAFA

Vesa Ahonen Ins. AMK opiskelija, liikennesuunnittelija

Katri Jaason maisema-arkkitehti

Jenny Jungar arkkitehti

Virva Kajamaa maisema-arkkitehti

Heli Kivisaari kestävän rakentamisen asiantuntija

Nasti Korhonen hulevesiasiantuntija

Sanna Lamberg DI, liikennesuunnittelija

Jani Päivänen VTM, sosiologi

Niina Virta kestävän rakentamisen asiantuntija

avustajat:

Valtteri Johansson arkkitehti SAFA

Laura Karjalainen arkkitehti

Hiroyuki Tsukui arkkitehti

Sweco Finland Oy

**Ehdotus nro 20 “Korttelit, pihat ja puut”**

Tekijä:

Juha Riihelä, arkkitehti SAFA

**Kunniamaininnat:****Ehdotus nro 9: “Kaarina ja Camillo”**

Tekijä:

Aaro Artto arkkitehti SAFA / Arkkitehtityöhuone APRT Oy

tekijänoikeus: Aaro Artto arkkitehti SAFA / Arkkitehtityöhuone APRT Oy

**Ehdotus nro 16: “Kirsikkapuisto”**

Tekijät:

Hannu Normo, arkkitehti SAFA

Pekka Normo, DI

Visualisointi:

Samuli Normo, tradenomi (AMK)

**Ehdotus nro 24: “Meanderi”**

Tekijät:

Arkkitehtitoimisto AJAK Oy

Adalbert Aapola, arkkitehti

Jarkko Kettunen , Arkkitehti

Yhteystiedot:

Arkkitehtitoimisto AJAK Oy