

Autotalokorttelin laajennus Arkkitehtuurikilpailu

Arvostelupöytäkirja 18.4.2024



LÄHITAPIOLA

Helsinki

SISÄLLYS

1 KILPAILUN TAUSTA JA OSAPUOLET

- 1.1 Kilpailun järjestäjät, luonne ja tarkoitus
- 1.2 Kilpailun tuomaristo
- 1.3 Osallistujat

2 KILPAILUTEHTÄVÄ

- 2.1 Kilpailualue
- 2.2 Kilpailutehtävä

3 KILPAILUN ARVOSTELU

- 3.1 Kilpailuehdotukset
- 3.2 Kaupunkilaisten kuuleminen
- 3.2 Kilpailuehdotusten arvosteluperusteet
- 3.3 Yleisarvostelu
- 3.4 Ehdotuskohtainen arvostelu

4 KILPAILUN TULOS

- 4.1 Tuomariston päätös
- 4.2 Suositus jatkotoimenpiteiksi

5 PÖYTÄKIRJAN HYVÄKSYMINEEN JA NIMIKUORTEN AVAUS

Kansikuva: Ehdotus Cabriolet, Arco Architecture Company
Pöytäkirja: Mika Korhonen, Realidea Oy

1 KILPAILUN TAUSTA JA OSAPUOLET

1.1 Kilpailun järjestäjät, luonne ja tarkoitus

Kilpailun järjesti LähiTapiola Kiinteistövarainhoidon omistama Kiinteistöosakeyhtiö Runskivuori yhteistyössä Helsingin kaupungin ja Suomen Arkkitehtiliiton (SAFA) kanssa. Arkkitehtuurikutsukilpailulla haettiin ideoita Helsingin Kampissa sijaitsevan Autotalokorttelin laajentamiseen Eteläisen Rauta-tienkadun suuntaan alueelle, joka toimii nykyisellään katualueena ja linja-autojen pysäköintipaikkana. Alueelle on tarkoitus suunnitella toimitilapainotteista täydennysrakentamista, joka täydentää olemassa olevaa korttelirakennetta ja kytkeytyy korttelin nykyisiin rakennuksiin sujuvasti.

Suunnittelun tavoitteena on luoda keskustaan suuren kysynnän omaavaa uutta modernia toimistotilaa ja näin vahvistaa keskustaa työpaikka-alueena, jotka ovat yleiskaavan tavoitteita. Suunnitteluratkaisulla pyritään myös tehostamaan Autotalokorttelin käyttöä ja parantamaan sen kaupallista toiminnallisuutta sekä elävöittämään aluetta uusien ja paremmin saavutettavien palveluin. Erityisesti katutason nykyisten sekä uusien tilojen yhteyksien ja yhtenäisyyden parantaminen nähdään suurena potentiaalina koko korttelin kaupallisen toimi-vuuden näkökulmasta.

Kilpailulla pyrittiin löytämään kaupunkikuvallisesti paikkaan soveltuva suunnitteluratkaisu, joka lisää Autotalokorttelin ja koko Kampin alueen vetovoimaa ja ottaa samanaikaisesti huomioon myös rakentamisen toteutuskelpoisuuden.

1.2 Kilpailun tuomaristo

Tuomaristoon kuuluvat seuraavat jäsenet:

Helsingin kaupungin edustajat

- Janne Prokkola, arkkitehti SAFA, yksikön päällikkö, asemakaavoitus, eteläinen alue
- Tuomas Hakala, arkkitehti, yksikön päällikkö, asemakaavoitus, asemakaavakoordinaatio

LähiTapiola Kiinteistövarainhoidon edustajat

- Vesa Eskoli, kiinteistösijoitusjohtaja
- Vesa Olkkola, arkkitehti SAFA, konsultti

SAFAN nimeämä edustaja

- Jyrki Iso-Aho, arkkitehti SAFA, Arkkitehtitoimisto A-konsultit Oy

Asiantuntijat

Tuomariston lisäksi arvostelussa on käytetty seuraavia asiantuntijoita:

- Suvi Huttunen, johtava arkkitehti, asemakaavoitus
- Sakari Mentu, rakennushistorian asiantuntija, asemakaavoitus
- Kari Nöjd, johtava asiantuntija, kestävän kehityksen palvelut, Sweco Finland Oy

1.3 Osallistujat

Kilpailuun oli kutsuttu seuraavat arkkitehtitoimistot:

- ARCO Architecture Company Oy
- Arkkitehtitoimisto Opus Oy
- JKMM Arkkitehdit Oy
- PES-Arkkitehdit Oy

Kutsuttavien ryhmien valintakriteereinä olivat muun muassa näytöt vaativista täydennysrakentamishankkeista, referenssihankkeiden kaupunkikuvallinen ja toiminnallinen laatu sekä taloudellinen toteutettavuus, kyvykyys julkisten tilojen onnistuneista ratkaisuista sekä kokonaisuudessaan suunnittelijaryhmän uskottavuus hankkeen vaativuuteen ja profiiliin nähden.

2 KILPAILUTEHTÄVÄ

2.1 Kilpailualue

Kilpailualueeseen kuului Helsingin Autotalon korttelin luoteisosassa sijaitseva rakentamaton, kaupungin omistuksessa oleva katualue sekä Autotalokorttelin olemassa olevat pohjoiset kiinteistöt (ks. kaavio).

Uudisrakentamisen alue rajattiin eteläiseltä reunaltaan Autotalokortteliin 217 ja pohjoiselta reunaltaan oheiseen kaavioon merkittyyn läheisten kortteleista hahmottuvaan julkisivulinjaan. Toiminnallinen ja liikenteellinen tarkastelu ulotettiin kuitenkin uudisrakentamisen lisäksi olemassa olevan korttelin pohjoisten kiinteistöjen alueelle.

Ympäristön kaupunkirakenne on poikkeuksellisen arvokasta: Etu-Töölön kaupunginosa sekä Tennispalatsi kuuluvat Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen kohdeluetteloon (RKY 2009). Suunnittelualueen ympäristö on myös historiallisesti kerrostunutta ja eri aikakausien piirteet hahmottuvat kaupunkitilassa edelleen.

Kilpailualue sijaitsee kaupunkirakenteellisesti varsin myöhään rakentuneessa kohdassa Kampin kaupunginosan pohjoisreunalla entisen satamaradan uoman eteläpuolella, Kampin ja Etu-Töölön saumakohdassa. Korttelirivistö Eteläisen Rautatiekadun varrelle on rakentunut verrattain pitkän ajan kuluessa entisen Turun kasarmin ja Kampin kaasukellon alueille.

Rakennukset Eteläisen Rautatiekadun puoleisessa rivistössä ovat keskenään kaupungin modernin ajan eri vaiheista: Tennispalatsi funktionalismin ajan esimerkkinä, Autotalokortteli oman aikansa "city"- unelmana tornisommitelmineen ja Kampin kolmio esimerkkinä 1980-luvun umpikorttelista. Helsingin kantakaupunki säästyi pääosin muille eurooppalaisille kaupungeille aikanaan tyyppilliseltä pilvenpiirtäjäsaneeraukselta. Kuitenkin juuri kortteli 217 toteutti näitä kansainvälisiä ihanteita. Siinä mielessä kortteli on Helsingissä ainutlaatuinen.

Autotalokortteli sijaitsee poikkeuksellisen väljässä kaupunkirakenteessa, jossa sen tunnusomaiset rakennukset näyttävät pitkien näkymien päätteenä.

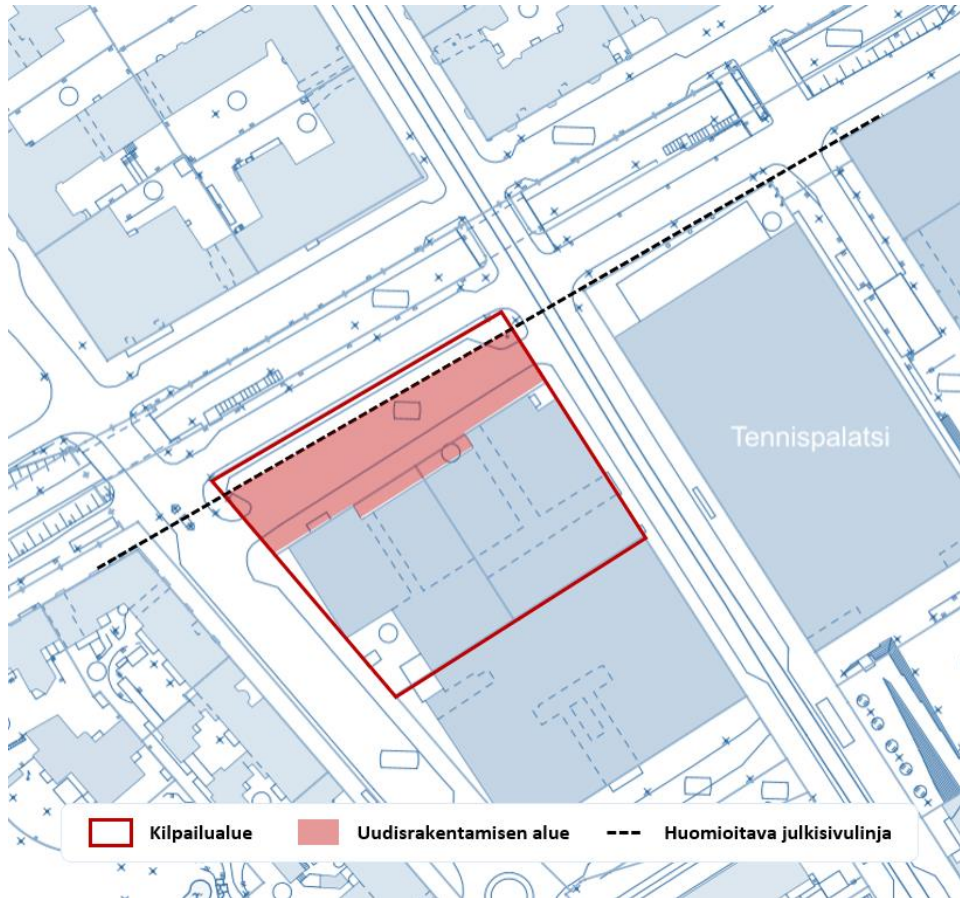


Erityisen tunnistettavia maamerkkejä ovat Autotalokorttelin tornien näkyminen ryhmänä vinottainäkymissä. Baanan uomaan liittyvät Rautatiekadut korostavat siirtymää eri kaupunginosasta ja kaupunkikerrostumasta toiseen. Tämän ansiosta mm. Töölö ja Kamppi rajautuvat tunnistettaviksi erillisiksi kerrostumikseen.

Katutilan mitoitus on luonteeltaan tiivistä ruutukaavakorttelistoa, lukuun ottamatta Rautatiekatujen pitkänomaista avointa kaupunkitilaa, jonka luonteenomaisin ominaispiirre on ratakuilu keskellä katutilaa. Pitkät näkymät ovat alueelle luonteen omaista.

Suunnittelualueen keskeisyyteen ja kulttuurihistorialliseen arvoon nähden suunnittelualueella on nykyisellään kuitenkin useita arkkitehtonisesti ja kaupunkikuvallisesti huonolaatuisia ratkaisuja. Kilpailualue on keskeisestä sijainnistaan huolimatta jäänyt epämääräiseksi paikoitusalueeksi ja epäaktiiviseksi kohdaksi kaupunkirakenteessa. Alueella on lähinnä paikoitusta ja vaikeasti hahmottuvaa, epämääräisen väljää jalankulkualuetta. Pohjoinen sijainti tekee paikasta varjoisan ja

oleskelun kannalta epäedullisen. Tämän lisäksi Baanan varrella ja Kampin kolmion kohdalla oleva viheryhteys katkeaa kilpailualueen kohdalla.



2.2 Kilpailutehtävä

Kilpailun tavoitteena oli löytää Autotalokorttelin asemakaavoituksen ja toteutuksen pohjaksi arkkitehtonisesti korkeatasoinen ja taloudellisesti toteutuskelpoinen suunnitelma, joka huomio alueen liikenneverkkoratkaisun ja korttelirakenteen. Arkkitehtonisesti ympäristöön tavoitellaan korkealaatuista kaupunkirakennetta ja -kuvaa, joka kestää aikaa.

Toiminnallisesti pyritään tehostamaan Autotalokorttelin käyttöä, lisäämään tilakantaa ja parantamaan sen kaupallista toiminnallisuutta. Tavoite on, että Autotalokorttelin pohjoiset tornit ja uudisrakennus muodostavat loppukäyttäjien näkökulmasta toiminnallisen kokonaisuuden.

Suunnittelun päämääränä on myös kestävän rakentamisen mahdollistaminen sekä Helsingin keskusta-alueen strategisten linjausten toteuttaminen.

3 KILPAILUN ARVOSTELU

3.1 Kilpailuehdotukset

Kaikki neljä kilpailuun valittua työryhmää jättivät ehdotuksensa määräajassa. Jätetyt ehdotukset täyttivät kilpailuohjelman vaatimukset ja hyväksyttiin arvioitaviksi:

1. Ehdotus nimimerkki ”CARBRIOLET”
2. Ehdotus nimimerkki ”FORMULA”
3. Ehdotus nimimerkki ”STOA”
4. Ehdotus nimimerkki ”YLÄFEMMA”

3.2 Kaupunkilaisten kuuleminen

Ehdotukset julkaistiin Helsingin kaupungin Kerrokantasi-verkkopalvelussa yleisön nähtäville ja kommentoitaviksi 13.3. – 27.3.2023. Kaupunkilaisten antama palaute huomioitiin tuomariston toimesta arviointityössä.

3.3 Kilpailuehdotusten arvosteluperusteet

Arvioinnissa kiinnitetään huomiota siihen, kuinka suunnitteluohjelmassa esitetyt tavoitteet, vaatimukset ja suunnitteluohjeet on otettu huomioon.

Kilpailun arvostelukriteerit olivat seuraavat:

Kaupunkikuvallinen ja arkkitehtoninen laatu

- Arkkitehtoninen kokonaisuus
- Kaupunkikuvallinen merkittävyys, alueen identiteettiä tukeva ratkaisu
- Alueelle tunnusomaisten rakennusten, Tennispalatsin ja Autotalon
- rakennuskokonaisuuden huomioiminen suunnitteluratkaisussa
- Pohjoisen julkisivun ja katutason luonteva liittyminen osaksi Eteläisen Rautatienkadun katujulkisivua
- Elämyksellisyys

Toiminnallisuus

- Suunnitteluratkaisun toimintojen sisältö ja sijoittelu

- Tilojen toimiva integroiminen osaksi Autotalokorttelin rakennuskokonaisuutta
- Katutason tilakonseptin toiminnallisuus ja kytkeytyminen luonteviin ja lankulkijavirtoihin

Liikenne

- Pysäköinnin, polkupyöräpysäköinnin ja huoltoliikenteen luonteva, laadukas ja toimiva järjestäminen sekä liittyminen ympäröivään katualueeseen

Toteutettavuus

- Suunnitteluratkaisun toteuttamiskelpoisuus ja taloudellinen toteutettavuus
- Kustannustehokkuus keskustalle ominainen laatutasotavoite huomioiden, rakennuspaikan erityispiirteiden huomiointi sekä nykytiloille aiheutuvien muutosten vähäisyys

Kestävä rakentaminen

- Kestävän rakentamisen periaatteiden huomiointi suunnitteluratkaisussa

Arvostelussa painotettiin ratkaisun yleistä laatua, toimivuutta ja kehityskelpoisuutta. Suunnitteluratkaisun soveltumista ympäristöönsä pidettiin tärkeämpänä kuin yksityiskohtien toimivuutta.

3.4 Yleisarvostelu

Annettu kilpailutehtävä osoittautui mielenkiintoiseksi ja kaikki neljä kilpailijaa olivatkin ratkaisseet Autotalokorttelin omintakeisilla ehdotuksillaan. Ratkaisut olivat monipuolisia ja antoivat mielenkiintoisia lähtökohtia jatkotarkasteluun. Suunnittelukilpailun tärkeä tavoite tarkastella annettua tehtävää erilaisista näkökulmista saavutettiin vaihtelevien ehdotusten muodossa hyvin.

Kaupunkikuvalliset ratkaisut

Uudisosa oli ratkaistu useimmissa ehdotuksissa jatkamalla olevaa Autotalon kortteliä kiertävää podestia Eteläisen Rautatienkadun varteen ja sijoittamalla uusi torninainen rakennuskappale Rautatienkadun suunnasta tarkasteltuna olevien tornien väliin (Cabriolet, Formula ja Yläfemma). Poikkeuksen muodostaa ehdotus Stoa, joka on lähes tasakorkeana päätynyt noudattamaan Eteläisen Rautatienkadun korttelirivistön räystääslinjaa.

Kilpailun tavoitteena oli, että Autotalokorttelin tornien maamerkinomaisuus tulee edelleen olla tunnistettavissa ja korttelin arvokas suurmuoto tulee hahmotua. Erityisen tunnistettavia maamerkkejä ovat korttelin kaikkien tornien näkyminen ryhmänä vinottainäkymissä. Haasteelliseksi on kilpailuehdotuksissa osoittautunut uudisosan ratkaiseminen niin, että tämä jatkossakin täyttyy. Ehdotuksista Cabriolet onnistuu tässä parhaiten. Ehdotuksessa Formula poikittainäkymät ovat verrattain nimelliset. Yläfemmassa liittyminen Fredrikinkadun puoleiseen torniin katkaisee toisen poikittainäkymän kokonaan, mutta samalla jättää Runeberginkadun puoleisen näkymän verrattain väljäksi. Ehdotuksen Stoa tasakorkea, nykyiset rakennukset kuudenteen kerrokseen asti peittävä Rautatienkadun suuntainen rakennusmassa sulkee poikittainäkymät jalankulkijan perspektiivistä kokonaan.

Ehdotusten yleisimmässä ratkaisussa ”tornimallissa” Autotalokorttelin tornien maamerkinomaisuutta uhkaa myös uusien tornien korkeus. Ehdotuksessa Yläfemma torni kohoaisi nykyisten Autotalon tornien yläpuolelle ja muodostaisi kortteliin kilpailun tavoitteista poiketen uuden dominantin. Ehdotus Formula pitäytyy hieman nykyisten tornien korkeusasemaa alempana. Ehdotuksessa Cabriolet rakennuksen korkeus on maltillisin, nousten vain hieman Rautatienkadun rakennusrintaman peruskorkeuden yläpuolelle.

Autotalokorttelin pohjoiset tornit nousevat visuaalisesti suoraan maanpinnasta, matalampi kaksi- kolmekerroksinen podestimainen osa on vedetty sisään tornien kohdalla. Ehdotuksessa Cabriolet tämä arkkitehtoninen peruskonsepti on onnistuneesti saatu säilymään. Ehdotuksen Yläfemma Runeberginkadun puoleisessa päädyssä podesti ei ulotu aivan nurkkaan asti. Muissa ehdotuksissa uusi rakennusmassa peittää nykyisten tornien liittymät maan pintaan ja hämärtää

korttelin alkuperäisen arkkitehtonisen idean. Ehdotuksessa Stoa pohjoisten tornien alkuperäinen konsepti on muuttunut uudisosan myötä lähes tunnistamattomaksi.

Ehdotusten julkisivut ovat varmaotteisia, toisistaan hieman poikkeavasti kehiteltyjä tulkintoja konventionaalisesta rasterijulkisivusta. Ylipäättään ehdotusten julkisivuarkkitehtuurin varovaisuus johtune vaativista kaupunkikuvallisista lähtökohdista ja sitä on mahdollista muokata mielenkiintoisemmaksi jatkosuunnitellun yhteydessä.

Laajennuksen integroiminen osaksi Autotalokorttelin rakennuskokonaisuutta

Kilpailuohjelman mukaan kilpailijoiden tuli alimpia kaupallisia kerroksia lukuun ottamatta minimoida muutokset olemassa oleviin rakennuksiin. Ehdotuksista Cabriolet ja Formula ovat täysin ohjelman mukaisia. Ehdotus Stoa liittyy suoraan oleviin rakennuksiin kuudenteen kerrokseen asti, peittäen rakennusten pohjoisjulkisivut – ja olevista rakennuksista näkymät osittain myös pihajulkisivujen osalta. Fyysinen liittyminen olemassa olevaan rakennusmassaan on kuitenkin erittäin laaja ja aiheuttaa merkittäviä häiriöitä olemassa oleville vuokralaisille sekä muuttaa nykyisten tilojen ominaisuuksia. Ehdotus Yläfemma liittyy nurkastaan Fredrikinkadun puoleiseen torniin koko korkeudeltaan. Liitoksesta olemassa olevaan rakennukseen syntyy lisäkustannuksia sekä häiriötä nykyisille vuokralaisille

Katutason toiminnallisuus ja kytkeytyminen luonteisiin jalankulkijavirtoihin

Rautatienkadulta Salomonkadulle korttelin lävistävä reitti on ehdotuksissa ratkaistu pääpiirteissään samalla tavalla, ja on kehitettävissä toimivaksi ja jalankulkijoita houkuttelevaksi, Ehdotuksessa Cabriolet yhteydet korttelin lävistävälle reitille lähtevät imevästi korttelin nurkkiin ilahduttavasti kehitetyiltä pieniltä aukioilta. Ehdotuksissa Formula, Stoa ja Yläfemma yhteys on hieman passiivisesti katusivun keskivaiheilta. Eteläisen Rautatienkadun muokkaaminen vilkkaaksi keskustamaiseksi kävelykaduksi on haasteellista.

Korttelin lävistävät poikittaiset reitit on esitetty ehdotusta Stoa lukuun ottamatta, jossa toimivat poikittaisyhteydet puuttuvat kokonaan. Arkkitehtonisesti onnistuneimmin poikittainen yhteys on ratkaistu ehdotuksissa Cabriolet ja

Yläfemma. Yhteydet Runskin ja Fredan porrashuoneisiin julkisista sisätiloista on onnistuneesti ratkaistu ehdotuksissa Cabriolet, ja Yläfemma. Ehdotuksessa Formula sisäyhteyttä kaupakäytävältä oleviin porrashuoneisiin ei ole ollenkaan.

Toimistokerrokset

Tyypillisen toimistokerroksen toiminnalliseksi ja taloudelliseksi minimihyötyalaksi on arvioitu 600m². Ehdotuksen Cabriolet n. 800 m² pinta-ala on jaettavuudeltaan hyvä ja vuokrauksen kannalta optimaalinen, Ehdotuksen Formula 582 m²pinta-ala on vuokrauksen kannalta toimivan tilan ja joustavuuden alarajalla. Yläfemman selkeästi liian pientä n. 470 m² pinta-alaa on kompensoitu liittämällä se toiminnalliseksi osaksi olevaa tornia, Fredaa. Tästä seuraavia ongelmia kerroskorkeuden, poistumisteiden ja vuokrattavuuden näkökulmasta pitää tuomaristo erittäin haasteellisina. Ehdotuksessa Stoa tyypillisen toimistokerroksen pinta-ala on selvästi muita ehdotuksia suurempi, noin 1400m². Stoa toimistokerroksen pinta-ala on jaettavuudeltaan hyvä, mutta saa luonnonvaloa käytännössä lähes pelkästään pohjoisesta.

Liikenne

Kaikissa ehdotuksissa auto- ja pyöräpysäköinti sekä huolto liikenne on ratkaistu Runeberginkadun puoleisen olevan rampin kautta kellarissa kilpailuohjelman liitteen vaihtoehtoja soveltaen. Ehdotuksissa Cabriolet, Formula ja Yläfemma uusia autopaikkoja on esitetty asemakaavan vaatimat 18-19 ap, ehdotuksessa Cabriolet on lisäksi optiona 19 lisäpaikkaa. Ehdotuksen Stoa autopaikkamäärä on 39 ap, vastaten ainoana kilpailuohjelman tavoitetta ” mahdollisimman paljon autopaikkoja”. Polkupyöräpaikkojen ratkaisut kellarissa vastaavat kaikissa ehdotuksissa kilpailuohjelmassa esitettyä.

Katutason liikennejärjestelyihin on Runeberginkadun pyöräkaistaa ja viitteellisiä polkupyöräpaikkoja lukuun ottamatta otettu kantaa ainoastaan ehdotuksessa Stoa, jossa Rautatien- ja Runeberginkadun varteen on esitetty auto- ja huolto paikkoja

Kestävä rakentaminen

Kestävä rakentaminen oli jollain tavalla huomioitu kaikissa kilpailuehdotuksissa ja mm. rakenneratkaisuiksi on ehdotettu erilaisia vähähiilisiä puun, betonin ja teräksen hybridimalleja (Cabriolet, Formula ja Yläfemma). Stoa rakenneratkaisu on tavanomainen pilari-palkkirakenne, joka ei ole vähähiilinen. Stoaan energiatalous perustuu tilojen avautumiseen pääosin pohjoiseen. Ehdotuksessa Formula runkorakenteen uudelleenkäyttö on huomioitu.

Laajuustavoitteet

Tekijät olivat huomioineet ohjelmassa annetun tavoitteen: vähintään 6000m² vuokrattavaa pinta-alaa. Ehdotusten Cabriolet, Formula ja Yläfemma ilmoitetuissa laajuuksissa ei ole huomattavia eroavaisuuksia, joskin Cabrioletin ilmoitettuun hyötyalaaan verrattuna ehdotuksesta tarkistettu bruttoala näyttää kovin optimistiselta. Ehdotuksen Stoa vuokrattava pinta-ala on selvästi suurin, n. 7000m².

Mikään ehdotuksista ei sellaisenaan ilman muutoksia sovellu jatkosuunnittelun pohjaksi, vaan kaikkien kilpailijoiden ratkaisuisissa oli toteutettavuuteen, laajuuteen, kustannuksiin ja toiminnallisuuteen liittyviä puutteita. Ehdotuskohtaisissa arvioinneissa on huomioitu ehdotusten joustavuutta ja kehityskelpoisuutta jatkosuunnittelun ja toteutettavuuden näkökulmasta.

3.5 Ehdotuskohtainen arvostelu

Ehdotus 1, nimimerkki ”CABRIOLET”

Kaupunkikuvallinen ja arkkitehtoninen laatu

Selostuksessa on mainittu tavoitteina Autotalon neljän tornin suurmuodon säilyttäminen ja vuoropuhelu Tennispalatsin ja tulevan hyvinvointikeskuksen kaarevien muotojen kanssa. Ympäröivien kortteleiden räystäskorot ja julkisivut huomioidaan, näkymälinjat säilytetään ja luodaan kokonaisuus yhdessä Autotalon rasterijulkisivujen kanssa. Kampin aukuioiden sarja Autotalon pääsisäänkäyntien kohdilla täydentyy. Autotalokorttelin pohjoispään alkuperäinen arkkitehtoninen konsepti podestin yhteen kytkemistä, mutta visuaalisesti itsenäisistä rakennuskappaleista on ehdotuksista tässä onnistuneimmin säilytetty.

Tekijä on hahmottanut Eteläisen Rautatiekadun rakennusrivistön sarjaksi kaupunkikuvallisesti itsenäisiä rakennuksia säännönmukaisessa kortteliruudukossa. Korttelin luoteissivun uudisrakennuksen leveys ja korkeus on sovitettu taitavasti kadun rakennusrivistöön ja Autotalon olemassa oleviin torneihin. Rakennuksen tarkistettu bruttoala näyttäisi olevan optimistinen ilmoitettuun, ohjelman tavoitteen täyttävään hyötyalaan verrattuna. Laajennuksen Rautatiekadun katulinjasta pullistuvaa muotoa ei palkintolautakunta pitänyt hyvänä. Jatkosuunnittelussa tulisi laajennus rajata katulinjaan ja vastaavasti voisi rakennusta kasvattaa jonkin verran etelään. Sen sijaan rakennuksen kerrosluvun kasvattamista ei tuomaristo pidä mahdollisena.

Autotalokorttelin uusien sisäänkäyntien ja niihin liittyvän avoimen kaupunkitilan sijoittaminen korttelin kulmiin on onnistunut ratkaisu; kaupunkikuvalliset painopisteet sijoittuvat luontevasti jalankulkijoiden liikennevirtoihin tukeutumatta liikaa korttelin Eteläisen Rautatiekadun puoleiseen sivuun. Diagonaaliset näkymälinjat korttelin läpi ovat osin käsitteellisiä, mutta massoittelu on ilmava. Korttelin pohjoispään aula voisi olla vielä korostetummin ulkopuolen kaupunkitilan jatke.



Kellaritilat on osin osoitettu kilpailuohjelmassa esitetyn uudisrakentamisalueen ulkopuolelle katualueelle, mikä samalla estää puurivin sijoittamisen kaventuvaan katutilaan.

Toiminnallisuus

Kutsuvat aukiotilat uudisrakennuksen kulmissa kytkevät rakennuksen ja sen palvelutarjonnan luontevasti aktiivisimpiin jalankulkijavirtoihin muodostaen luontevat sisäänkäynnit kortteliin. Maantason kaupallisesti attraktiivinen ulkoasu tekee luo lisäarvoa koko korttelille. Uusi rakennusmassa ei häiritse nykyisiä liiketiloja, vaan vahvistaa niiden roolia.

Korttelin maantason konseptissa toimistoaulat ovat yhteydessä toisiinsa ja mahdollistavat tavoitteiden mukaisesti toimistotilojen ilmentymisen yhtenäisenä kokonaisuutena.

Kokouskeskuksen sijoittuminen maantason keskiosaan on luonteva ratkaisu. Autotalon puolelle johtavan kauppakäytävän liiketilaratkaisu ei ole uskottava esitetyllä tavalla, ainoastaan sisälle aukeaville liiketiloille asiakasvirran volyyymi ei riittäne.

Jatkosuunnittelussa tulisi huomioida kaksisuuntainen aukeaminen sekä kadulle että sisälle.



TOIMISTOKERROS / YKSI KÄYTTÄJÄ / TYÖPISTETEHOKKUUS 1/10 hum² 1:250



Liikenne

Auto- ja pyöräpysäköinti sekä huoltoliikenne on ratkaistu muiden ehdotusten tapaan Runeberginkadun puoleisen, olevan rampin kautta kellarisiin. Ehdotuksessa on asemakaavan edellyttämät auto- ja polkupyöräpysäköintipaikat, lisäksi

optiona esitetty 19 lisäautopaikkaa. Katutason liikennejärjestelyjä ei Runeberginkadun polkupyöräkaistaa ja -pysäköintiä lukuun ottamatta ole esitetty.

Toteutettavuus

Ehdotus on toteutettavissa tavanomaisen rakentamisen keinoin. Fyysinen liittyminen olemassa olevaan rakennusmassaan on ehdotuksista vähäisin ja näin ollen sekä olemassa olevia vuokralaisille vähiten häiriöitä aiheuttava ja kustannustehokain. Noin 800 m² toimistokerroksen pinta-ala on jaettavuudeltaan hyvä ja vuokrauksen kannalta optimaalinen. Ylimpään kerrokseen esitetty talvipuutarha ei vaikuta perustellulta ja jatkosuunnittelussa onkin pohdittava toimistotilojen laajentamista kyseiselle alueelle.

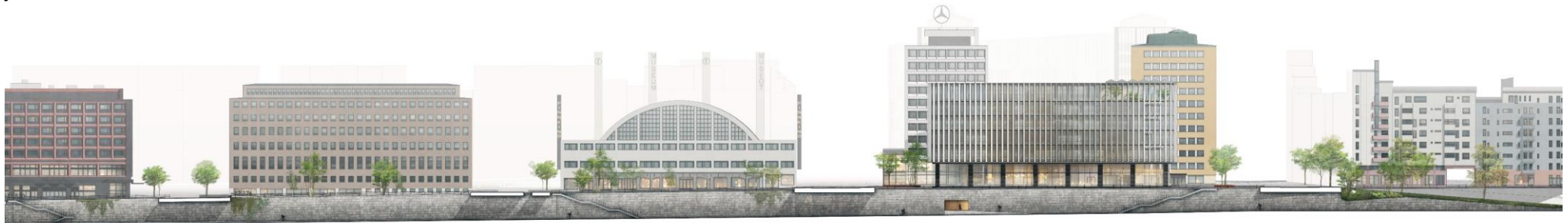
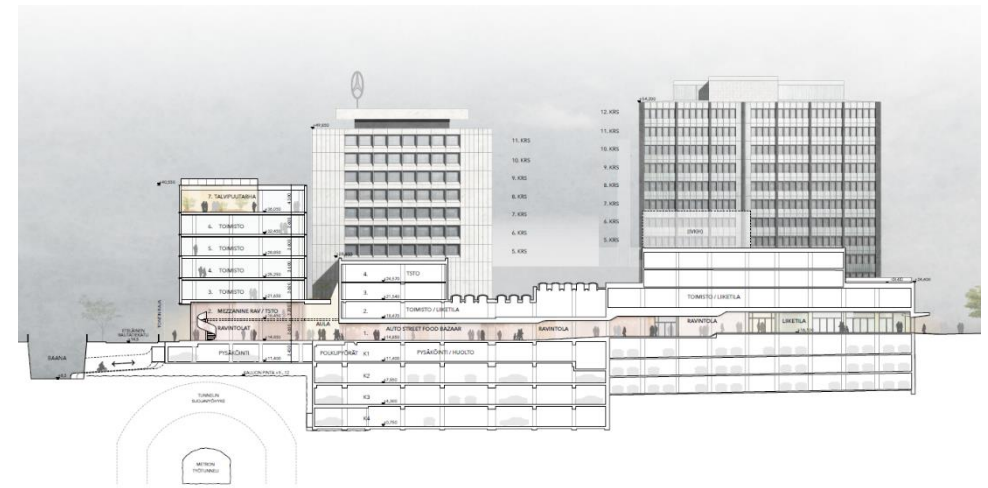
Ehdotus on toteutuskelpoinen.

Kestävä rakentaminen

Kilpailuehdotuksessa on kuvattu teknisesti toteutettava ja vähähiilinen rakennusjärjestelmä hyvin. Cabriolet on ainoana ehdottanut korkean ympäristösertifioinnin luokitusta, mikä on tehokas tapa ohjata suunnittelua ja tulevaa käyttöä kestäväan suuntaan.

Korttelin nurkkiin on esitetty suuria puita. Puut ovat tehokas tapa ennaltaehkäistä kaupunkien lämpösaarekeongelmaa. Ne viivästyttävät myös hulevesiä ja estävät luontokadon etenemistä. Tontin luoteiskulmalle esitetyt puut tosin estävät optiona esitetyn maanalaisten lisäautopaikkojen toteuttamisen maksimilaa-juudessaan.

Tilojen muuntojousto on huomioitu ja esitetty vaihtoehtoisilla pohjaratkaisuilla torniosuuden osalta.



Ehdotus 2, nimimerkki "FORMULA"

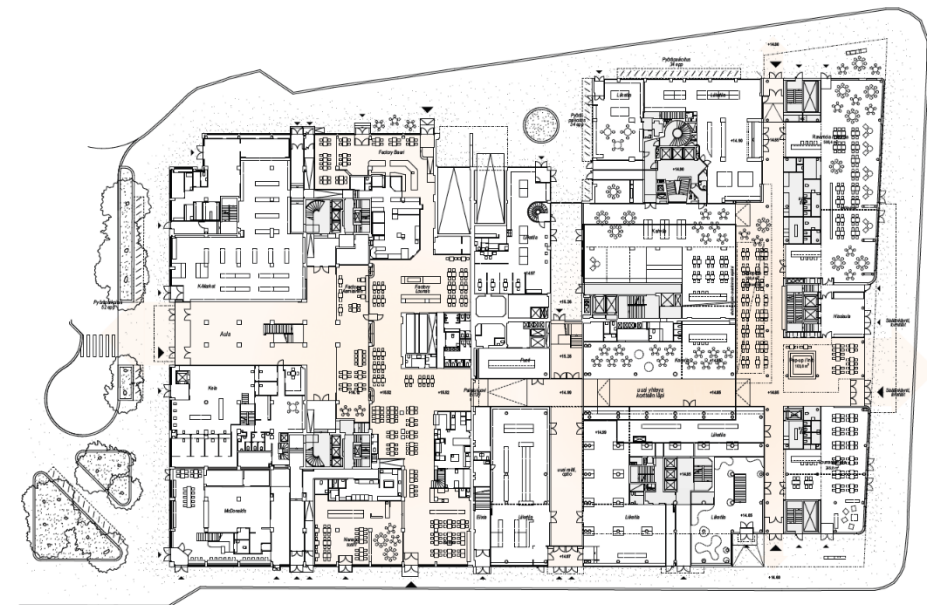
Kaupunkikuvallinen ja arkkitehtoninen laatu

Korttelin täydentäminen uudisrakennusosan jalus- ja torniosan yhdistelmään perustuva kompositiolla on massoittelemalla luonteva, mutta on yksityiskohdissaan haasteellinen. Podestiosan venyttämistä molemmissa päistään pohjoisten tornien ohi ja myös laajennuksen torniosan ulottamista Rautatienkadun katulinjan yli pidettiin kaupunkikuvallisesti epäonnistuneita ratkaisuina. Tornimaisen rakennusmassan ja korttelin pohjoisten tornien väliin jää niukasti vapaata tilaa, korttelin lävistävät poikittaiset näkymät jäävät nimellisiksi. Arkkitehti on varmaotteista, uudisrakentamisen keveyden ja läpinäkyvyyden olisi ehkä voinut viedä pidemmällekin. Korttelin nurkkien potentiaalia jalankulkuympäristössä ei ole huomioitu.



Toiminnallisuus

Maantason uudet liiketilat hengittävät hyvin ulospäin, ja sisäänkäynnit idän ja lännen osalta luovat tärkeät täydennykset pohjoiselle pääsisäänkäynnille.



Sisäänkäyntien hierarkiaa olisi kuitenkin syytä pohtia aktiivisempien jalankulkijavirtojen näkökulmasta, luontainen kytkeytyminen ympäristöön jää köykäiseksi. Maantason ulkoasu ei vaikuta luovan kaupallista lisäarvoa korttelille.

Korttelin maantason konseptissa toimistotilojen aulat on suunniteltu itsenäisiksi ilman sisäyhteyttä, mikä vastaa huonosti tavoitteeseen korttelin yhtenäisyydestä toimitilojen suhteen. Yksittäisen toimistotoimijan brändäyksen näkökulmasta ratkaisulla voi kuitenkin olla myös etuja. Valittu ratkaisu olisi jättänyt tilaa kiinnostavamman liiketilakokonaisuuden muodostamiselle korttelin keskelle, mutta layout on epäselvä ja käytävät vaikuttavat passiivisilta.

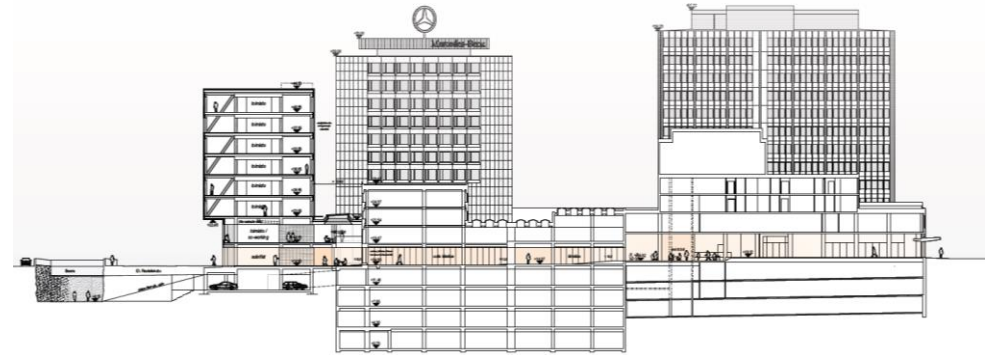
Liikenne

Auto- ja pyöräpysäköinti sekä huoltoliikenne on ratkaistu muiden ehdotusten tapaan Runeberginkadun olevan rampin kautta kellariin. Ehdotuksessa on asemakaavan edellyttämät auto- ja polkupyöräpysäköintipaikat. Katutason liikennejärjestelyjä ei Runeberginkadun polkupyöräkaistaa ja -pysäköintiä lukuun ottamatta ole esitetty.

Toteutettavuus

Ehdotus on toteutettavissa tavanomaisen rakentamisen keinoin. Fyysinen liittyminen olemassa olevaan rakennusmassaan rajoittuu ensimmäiseen kahteen kerrokseen ja rajaa näin olemassa oleville tiloille aiheutuvia häiriötä kilpailuohjelman tavoitteiden mukaisesti. Noin 580 m² toimistokerroksen pinta-ala on pieni ja siten vuokrauksen kannalta toimivan tilan ja joustavuuden alarajalla.

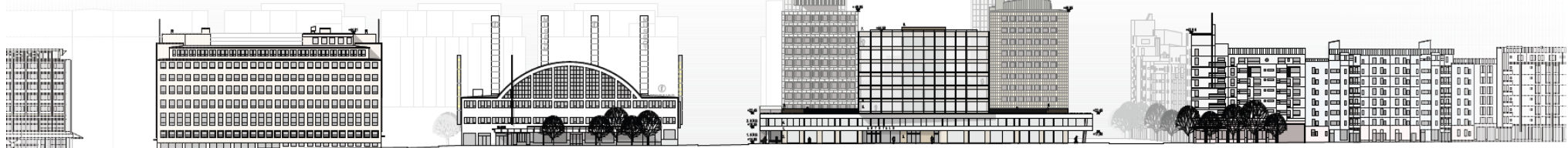
Ehdotus on toteutuskelpoinen.



Kestävä rakentaminen

Kilpailuesityksessä on kuvattu rakennejärjestelmä, joka mahdollistaa vähähiilisen rakennusrungon toteutuksen. Runkorakenne on kuvattu myös uudelleenkäyttö mahdollistaen. Korkean osan katolle on esitetty aurinkopaneeleita. Matalien osien katot on esitetty viherkattoina, mikä hillitsee kaupungin lämpösaarekeilmiöitä ja viivästyttää hulevesiä. Hyönteishotelleilla ja pölyttäjakeitilla voidaan ehkäistä luontokatoa.

5. Aluekaavain, kartti korkeus, rasterihaaravälit, istuin pöytäosa
6. Pääsisäisillä osastoilla, julkisilla osastoilla
7. Metallinen julkisivu, prosessit alku
8. IV-pöytäosien lämpöeristys, prosessit alku



Ehdotus 3, nimimerkki "STOA"

Kaupunkikuvallinen ja arkkitehtoninen laatu

Uudisrakentamisen sijoittaminen pääosin horisontaaliseen viisikerroksiseen rakennusmassaan on ongelmallinen ratkaisu: kokonaisuus vaikuttaa raskaalta, eikä massan vaaka- ja pystysuuntainen porrastaminen sitä kevennä.

Ehdotuksen tasakorkea, nykyiset rakennukset kuudenteen kerrokseen asti peittävä Rautatienkadun suuntainen, koko korttelin mittainen rakennusmassa sulkee vinottainäkymät jalankulkijan perspektiivistä kokonaan. Ehdotuksessa Autokorttelin alkuperäinen konsepti podestin yhteen kytkemistä, mutta visuaalisesti itsenäisistä rakennuskappaleista on Rautatienkadun suunnalta tarkasteltuna muuttunut lähes tunnistamattomaksi.

Toiminnallisuus

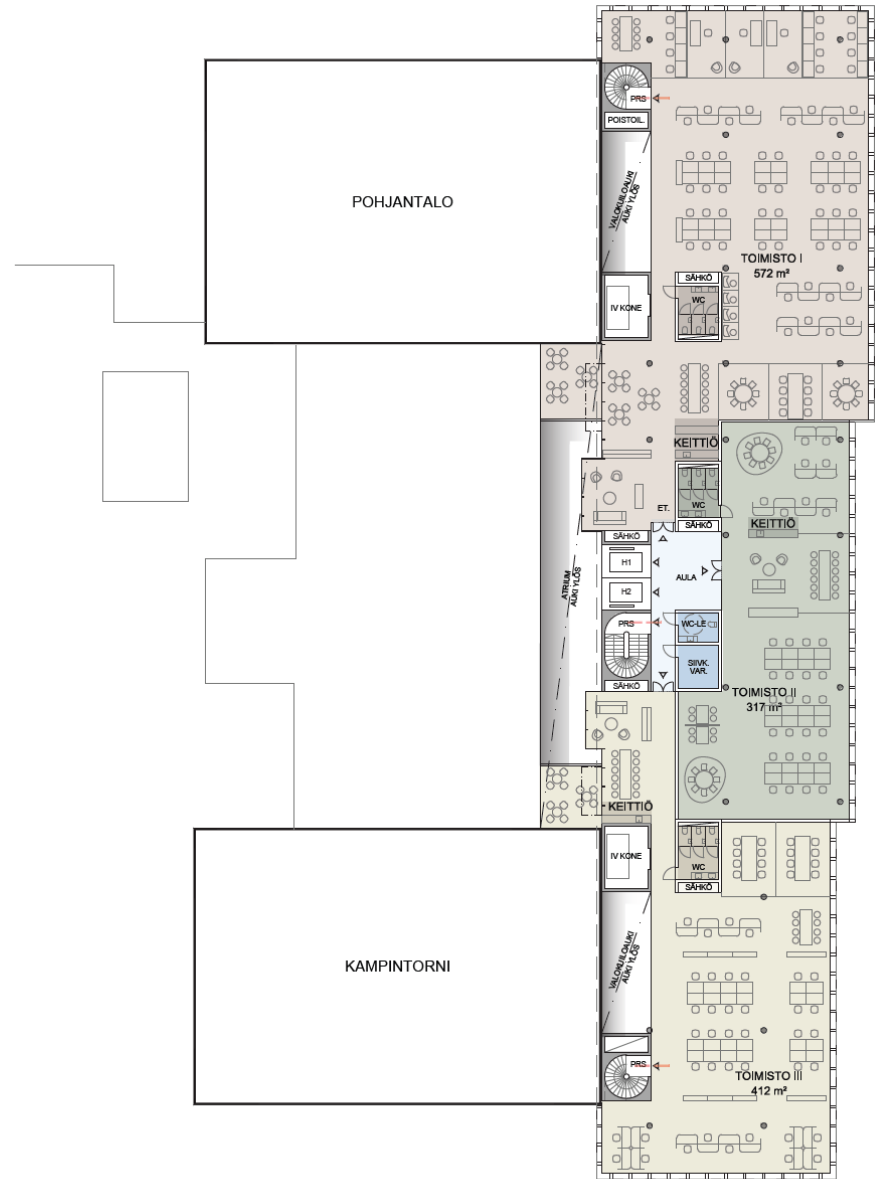
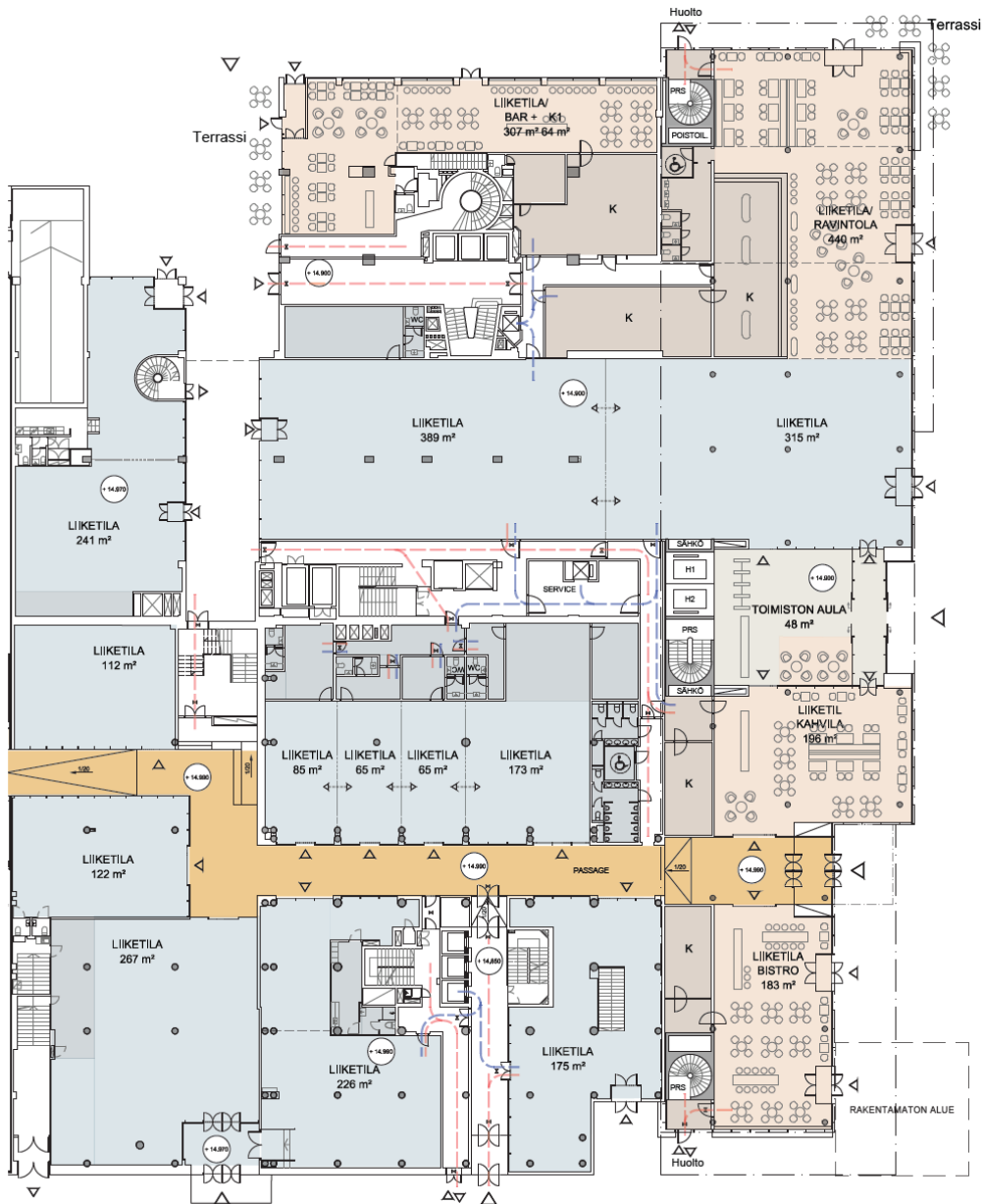
Maantason kaupallinen konsepti nojaa tavanomaiseen kivijalkaliiketilamalliin, jossa liiketilat aukeavat pääosin ainoastaan ulospäin eikä tiloja yhdistävää sisäaulaa muodostu. Ratkaisu on syvärunkoisessa korttelissa erittäin haastava keski-osien kaupallisuuden näkökulmasta. Ehdotuksessa kauppakäytävä vaikuttaa epäluontevalta, jonka varrelle esitetyillä liiketiloilla on heikot menestysedellytykset. Ratkaisu ei kytke korttelin palvelutarjontaa luontevasti luonteviin jalankulkijavirtoihin ulospäin avautuvia liiketiloja lukuun ottamatta.

Toimistotilojen aulat on suunniteltu itsenäisiksi ilman sisäyhteyttä, mikä vastaa huonosti tavoitteeseen korttelin yhtenäisyydestä toimitilojen suhteen. Yksittäisen toimistotoimijan brändäyksen näkökulmasta ratkaisulla voi kuitenkin olla myös etuja. Valittu ratkaisu olisi jättänyt tilaa kiinnostavamman liiketilakokonaisuuden muodostamiselle korttelin keskelle, mutta siinä ei ole onnistuttu.

Liikenne

Auto- ja pyöräpysäköinti sekä huolto liikenne on ratkaistu muiden ehdotusten tapaan Runeberginkadun puoleisen olevan rampin kautta kellariin. Ehdotuksessa





on huomattavasti asemakaavan edellyttämää suurempi autopaikkamäärä. Polkupyöräpysäköintipaikat on muiden ehdotusten tapaan sijoitettu kellariin. Rautatien- ja Runeberginkadun varteen on muista ehdotuksista poiketen esitetty asiointi- ja huoltopaikkoja.

Toteutettavuus

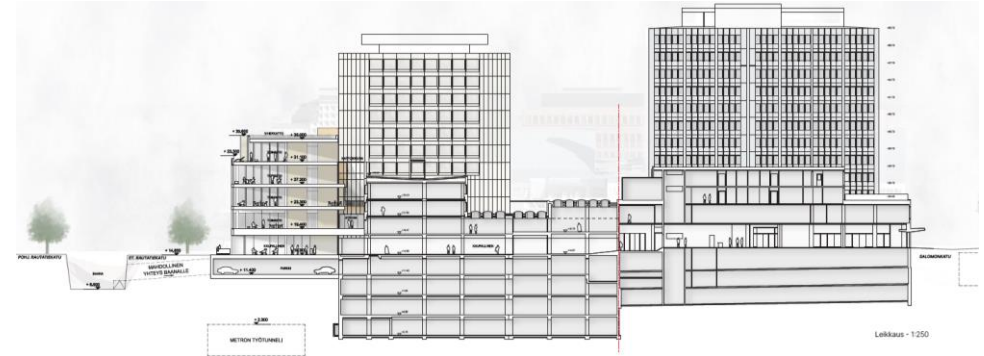
Ehdotus on toteutettavissa tavanomaisen rakentamisen keinoin. Fyysinen liittyminen olemassa olevaan rakennusmassaan on kuitenkin erittäin laaja ja aiheuttaa merkittäviä häiriöitä olemassa oleville vuokralaisille sekä muuttaa nykyisten tilojen ominaisuuksia. Noin 1 300 m² toimistokerroksen pinta-ala on jaettavuudeltaan riittävän suuri vuokrauksen kannalta.

Ehdotus ei ole toteutuskelpoinen.

Kestävä rakentaminen

Idän ja lännen katto-osuuksille on esitetty viherkatto. Viherkatto viivästyttää hulevesiä, hillitsee lämpösaarekeilmiötä ja ehkäisee luontokatoa. Keskimmaiselle katolle on esitetty aurinkopaneeleita. Näiden tuotantoa heikentää kuitenkin viereisten tornitalojen varjostukset. Katualueelle on esitetty suuria viherkasveja. Ne ovat tehokas tapa ennaltaehkäistä kaupunkien lämpösaarekeongelmaa ja auttavat hulevesien viivästyttämisessä.

Rakenteissa ei ole huomioitu vähähiilisiä ratkaisuja. Esimerkiksi runkorakenteeksi on esitetty perinteinen pilaripalkkirakenne ontelolaatoilla. Myöskään rakennusosien uudelleenkäytön osalta ei ole esitetty keinoja.



Ehdotus 4, nimimerkki "YLÄFEMMA"

Kaupunkikuvallinen ja arkkitehtoninen laatu

Uudisrakennusmassa on ryhdikäs, mutta liian korkea suhteessa Autotalon torneihin ja viereisiin kortteleihin. Ehdotus nostaa voimakkaimmin keskusteluun Autotalon korttelin täydentämisellä viidennellä korkealla tornilla. Naapuriin kytetty hoikka torni avaa Runeberginkadun suunnasta suhteellisen väljän vinoitaisnäkyvän korttelin lävitse, mutta muutoin ehdotettu liittyminen naapuriin rakennuksen koko korkeudeltaan on kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti haasteellinen sekä kilpailuohjelman tavoitteiden vastainen.

Fredrikinkadun podestin jatkaminen raskaana mustana massana Eteläisellä Rautatiekadulla lähes Runeberginkadun nurkkaan asti luo muutenkin haasteelliseen Rautatiekadun jalankulkuympäristöön tarpeettoman suuren mittakaavan. Kaupunkikuvallisesti- ja rakenteellisesti tärkeään Fredrikinkadun nurkkaan on hämmentävästi sijoitettu porrashuone ja keittiö aputiloiineen.

Poikittainen kauppakäytävä on onnistuneesti sijoitettu kolme kerrosta korkeana uuden ja vanhan osan väliin, näin olevien rakennusten alempienkin kerrosten pohjoisjulkisivut saavat välillistä luonnonvaloa.

Julkisivuarkkitehtuuri on niukkailmeisen hallittua ja tyylikästä.



Toiminnallisuus

Maantason uudet liiketilat hengittävät hyvin sekä kadulle että korttelin sisätiloihin. Podestin kevyt sisäänveto länsipuolella antaa tilaa viihtyisälle terassille hyvään ilmansuuntaan.

Sisäänkäyntien osalta ehdotus pyrkii ottamaan kontaktia melko tasaveroisesti pohjoiseen, itään ja länteen, ja kytkeytyminen jalankulkijavirtoihin on luonteva. Maantason ulkoasussa sisäänkäyntien näkyvyys ja kaupallinen attraktiivisuus on huomioitu.

Maantason uudet liiketilat aukeavat sekä kadulle että muodostuvaan uuteen sisätilaan, joka on kaupallisesti toimiva ratkaisu. Aulatilan vetovoimaisuus vaikuttaa hieman epäselvältä, mutta liiketilaratkaisu on kokonaisuudessaan kuitenkin selkeä ja uskottava.

Korttelin sisäyhteyden tilallista väljyyttä ja houkuttelevuutta on pyritty lisäämään avaamalla toisen kerroksen välipohjia osittain ja ottamalla sisään luonnonvaloa uusien kattoikkunoiden kautta, mikä on kiinnostava ehdotus. Toimistotilojen aulat ovat yhteydessä toisiinsa sisäkautta, mikä mahdollistaa korttelin näytäytymisen yhtenäisenä kokonaisuutena.

Liikenne

Auto- ja pyöräpysäköinti sekä huoltoliikenne on ratkaistu muiden ehdotusten tapaan Runeberginkadun puoleisen, olevan rampin kautta kellariin. Ehdotuksessa on asemakaavan edellyttämät auto- ja polkupyöräpysäköintipaikat. Katutason liikennejärjestelyt on esitetty viitteellisesti.



Toteutettavuus

Ehdotus on toteutettavissa tavanomaisen rakentamisen keinoin. Jalustaosuus liittyy nykyiseen rakennukseen kolmen kerroksen osalta ja torniosuus kaikkien kerrosten osalta. Tornin liitoksen myötä on pitäydytty olemassa olevan rakennuksen kerroskorkeuksissa, jotka eivät vastaa nykyisiä laatuvaatimuksia. Ongelman hallintaan on esitetty keinoina ohutta välipohjarakennetta, vähäisesti kana-vointia vaativa hajautettu ilmanvaihto sekä avaruutta ja valoisuutta tuovaa lattiasta kattoon ulottuvaa ikkunarakennetta. Keinot eivät vaikuta ratkaisevan ongelmaa.

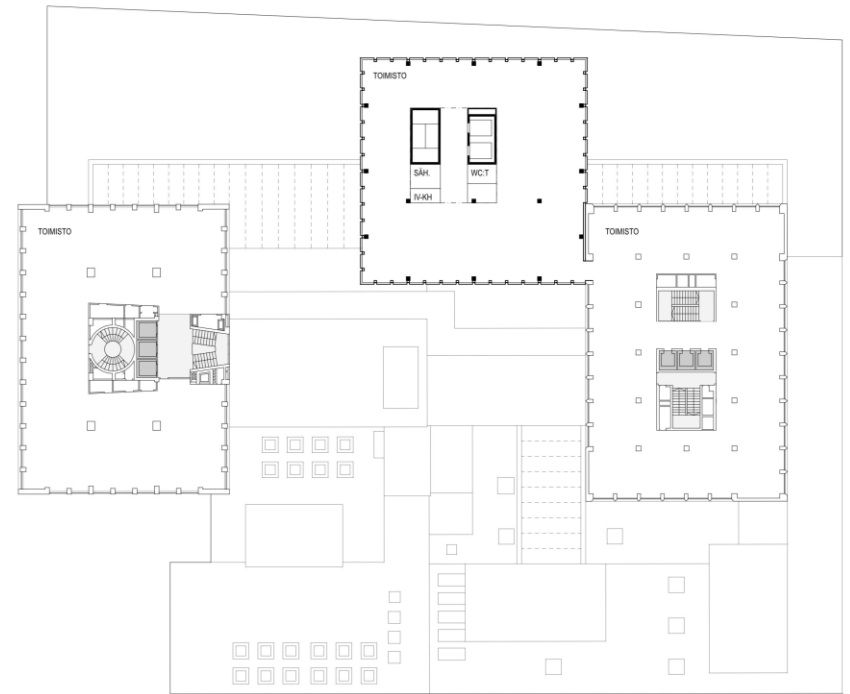
Lisäksi liitoksesta olemassa olevaan rakennukseen syntyy lisäkustannuksia, häiriötä nykyisille vuokralaisille ja tilojen ominaisuudet muuttuvat, joskin rajallisesti. Liitoksella on pyritty ratkaisemaan jaettavuuden näkökulmasta liian pieneksi jäävän noin 470 m² toimistokerroksen vuokrattavuuden ja toisaalta myös poistumistievaatimukseen liittyvä ongelmaa. Kokonaisuutena ratkaisu on erittäin haasteellinen.

Lisäksi maantasossa kauppakäytävän avaaminen toiseen kerrokseen lisää toteutuskustannuksia ja vähentää vuokrattavan tilan määrää toisessa kerroksessa, mikä vaikuttaa taloudellisesti haastavalta ratkaisulta hyödyistä huolimatta.

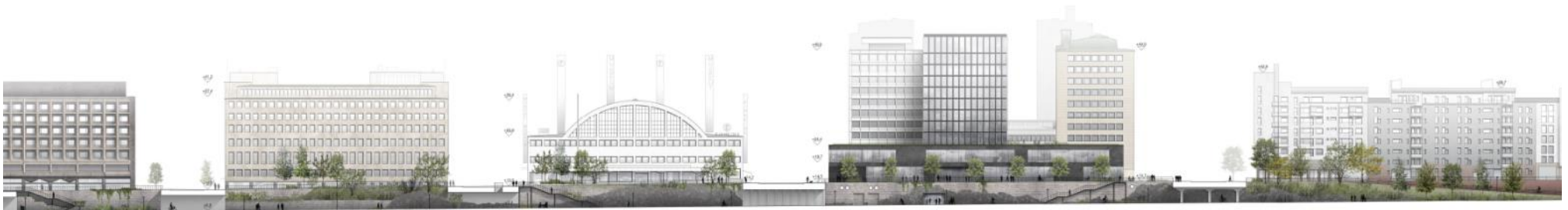
Ehdotus ei ole toteutuskelpoinen.

Kestävä rakentaminen

Kilpailuehdotuksessa on kuvattu vaihtoehtona käyttää CLT ja liimapuurakenteita runkoratkaisuna, mikä vähentää runkorakenteen hiilijalanjälkeä. Energiatieteiden kannalta oleelliset periaatteet on kuvattu. Kilpailuehdotuksessa on



esitetty konkreettinen tavoite hiilijalanjäljen vähentämiseksi -30 % perustasoon verrattuna. Katualueelle on esitetty suuria puita. Ne ovat tehokas tapa ennaltaehkäistä kaupunkien lämpösaarekeongelmaa ja auttavat hulevesien viivästyttämisessä.



4 KILPAILUN TULOS

4.1 Tuomariston päätös

Kilpailu tarjosi kiinnostavia ja toisistaan selvästi poikkeavia ratkaisumalleja Autotalokorttelin kehittämiseksi. Arvostelussaan tuomaristo on korostanut erityisesti kaupunkikuvallista laatua, toteutettavuutta sekä kehityskelpoisuutta. Suunniteluratkaisun soveltumista ympäristöönsä painotettiin erityisesti.

Tuomaristo päätti yksimielisesti valita arkkitehtuurikilpailun voittajaksi ehdotuksen nimimerkiltään ”Cabriolet”.

4.2 Suositus jatkotoimenpiteiksi

Tuomaristo suosittelee, että suunnittelua jatketaan ja asemakaavan laadintaprosessi aloitetaan kilpailun voittaneen ehdotuksen pohjalta. Jatkosuunnittelunvaiheessa ratkaisua tulisi kehittää niin kaupunkikuvallisesti kuin toiminnallisestikin.

Massoittelemalla osalta laajennuksen Rautatienkadun katulinjasta pullistuva muoto koettiin haastavana. Tuomaristo esittää tutkittavaksi laajennuksen rajaamista katulinjaan ja vastaavasti rakennuksen kasvattamista etelän suuntaan, jotta tavoitteena oleva volyyymi saavutetaan. Sen sijaan rakennuksen kerrosluvun kasvattamista ei pidetä mahdollisena.

Toiminnallisesti korttelin pohjoispään aula voisi olla vielä korostetummin ulkopuolen kaupunkitilan jatke. Lisäksi Autotalon puolelle johtavan kauppakäytävän liiketilaratkaisun kehittämisessä tulisi huomioida paremmin kaksisuuntainen aukeaminen sekä kadulle että sisälle.

Kellari on ehdotuksessa sijoittunut maanpäällistä rakentamisaluetta laajemmaksi. Jatkosuunnittelussa tulisi tutkittava eri näkökulmista, onko laajempi alue perusteltavissa vai tulisiko myös kellarin rakentamisalue rajattava maanpäällistä vastaavaksi.

Ylimpään kerrokseen esitetyn talvipuutarhan lisäarvo vaikuttaa epäselvältä ja suunnitelmaa kehitettäessä tulisi tutkia toimistotilojen laajentamista kyseessä olevalle alueelle.

5 PÖYTÄKIRJAN HYVÄKSYMINEN JA NIMIKUORTEN AVAUS

Pöytäkirja hyväksyttiin tuomariston jäsenillä kirjallisesti. Kaikkien jäsenten hyväksytyä pöytäkirjan pyydettiin kilpailusihteeriä avaamaan kilpailuehdotusten mukana toimitetut tekijätiedot.

Voittaneen ehdotuksen "CABRIOLET" tekijöiksi osoittautuivat:

Arco Architecture Company

Työryhmä

Tom Cederqvist
Unnu Vaara
Tomas Nordström
Vesa Jäntti
Sami Horto
Laura Pasanen
Mikko Vekkel
Jesse Weckroth
Dmitri Kvitko

Rakennetekniikka

Ramboll Finland; Antti Pekkala

Tekijänoikeus

Arco Architecture Company

Ehdotuksen "FORMULA" tekijöiksi osoittautuivat:

Arkkitehtitoimisto OPUS

Työryhmä

Paul Thynell
Tuomas Martinsaari
Matias Kotilainen
Jere Pääkkönen
Hannes Teräsvuori
Benjamin Schulman
Valtteri Hautsalo
Janne Hovi

Rakennetekniikka

Ramboll Finland Oy; Emil Jansson, Hans Wilkman

LVI-tekniikka

Granlund; Matias Ruusunen, Jari Vainio

Sähkötekniikka

Granlund; Pontus Steffansson

Energiatekniikka

Granlund; Heikki Kampman, Rami Fincke

Paloturvallisuus

KK-Palokonsultti; Teemu Karhula

Havainnekuvat

Play-Time

Tekijänoikeus

Arkkitehtitoimisto OPUS

Ehdotuksen ”STOA” tekijöiksi osoittautuivat:

PES-Arkkitehdit

Työryhmä

Tuomas Silvennoinen
Pekka Mäkelä, arkkitehti
Sami Lauritsalo, arkkitehti
Simon Richardus, arkkitehti
Margarita Ailoranta, arkkitehti
Cristian Coniglio, arkkitehti
Maria Holthoer, sisustusarkkitehti

Liikennesuunnittelu

Sitowise; Mikko Vuorinen

Geotekniikka

Sitowise; Timo Myyryläinen

Rakennetekniikka

Sweco Finland; Antti Vilen, Arto Sivill

Talotekniikka

Granlund; Juho Lepistö, Toni Anttila, Antti Virta

Paloturvallisuus

Jensen & Hughes; Juha-Pekka Laaksonen

Havainnekuvat:

PES-Arkkitehdit, Hansinok, Shanghai

Tekijänoikeus

PES-Arkkitehdit

Ehdotuksen ”YLÄFEFMMMA” tekijöiksi osoittautuivat:

JKMM Arkkitehdit

Työryhmä

Asmo Jaaksi
Harri Lindberg
Samuli Miettinen
Teemu Kurkela
Juha Mäki-Jyllilä
Lars Mattila
Jenni Salomaa
Jarno Vesa

Rakennetekniikka

Ramboll Finland; Ilkka Mikkola

LVIAS

Ramboll Finland; Vikke Niskanen

Tekijänoikeus

JKMM Arkkitehdit