



Itä-Helsingin keskusta

Helsinki East Urban Centre

Kansainvälinen ideakilpailu 2019-2020
International ideas competition 2019-2020

Helsinki

Arvostelupöytäkirja
Evaluation report

Sisällys

1	Kilpailun järjestäjä, luonne ja tarkoitus	3
2	Kilpailun tavoitteet	4
3	Kilpailukutsu	7
3.1	Osallistumisoikeus ja kilpailusta ilmoittaminen	7
3.2	Kilpailun säännöt ja kilpailuohjelman hyväksyminen	7
3.3	Kilpailun kielet	8
3.4	Kilpailun kulku	8
3.5	Yleisökommentit	9
3.6	Palkintolautakunta	10
3.7	Palkintolautakunnan työskentely	11
4	Kilpailuehdotusten arvosteluperusteet	12
5	Kilpailuehdotukset	14
6	Ensimmäisen vaiheen arvostelu	15
6.1	Ensimmäisen vaiheen yleisarvostelu	15
6.2	Ensimmäisen vaiheen tulos ja ehdotuskohtaiset arviot	19
6.2.1	Palkintoluokka	19
6.2.2	Yläluokka	24
6.2.3	Ylempi keskiluokka	48
6.2.4	Alempi keskiluokka	53
6.2.5	Alaluokka	60
7	Jatkosuunnittelu- ohjeet toiseen vaiheeseen	65
8	Toisen vaiheen arvostelu	70
8.1	Toisen vaiheen yleisarvostelu	70
8.1.1	Yleisarvio osa-alueittain	77
8.2	Toisen vaiheen ehdotuskohtaiset arviot	82
	Helsinki East Village	82
	JALAN JALOIN	90
	ITIS SITI	98
	Itä-Helsingin Glokaali Keskusta	106
9	Kilpailun tulos	114
9.1	Palkintolautakunnan päätös	114
9.2	Palkintolautakunnan suositukset	115
9.3	Arvostelupöytäkirjan allekirjoitus	116
9.4	Tekijätietojen avaus	117

Contents

1	Organiser, nature and purpose of the competition	3
2	Objectives of the competition	4
3	Invitation to participate	7
3.1	Eligibility and competition announcements	7
3.2	Competition rules and approval of the competition programme	7
3.3	Competition language	8
3.4	Course of the competition	8
3.5	Public comments	9
3.6	Jury	10
3.7	Work of the jury	11
4	Evaluation criteria for the competition entries	12
5	Competition entries	14
6	First phase evaluation	15
6.1	First phase general evaluation	15
6.2	First phase results and entry-specific evaluations	19
6.2.1	Prize class	19
6.2.2	Upper class	24
6.2.3	Upper middle class	48
6.2.4	Lower middle class	53
6.2.5	Lower class	60
7	Further planning guidelines for the second phase	65
8	Second phase evaluation	70
8.1	Second phase general evaluation	70
8.1.1	General evaluation by subdivision	77
8.2	Second phase entry-specific evaluations	82
	Helsinki East Village	82
	JALAN JALOIN	90
	ITIS SITI	98
	Itä-Helsingin Glokaali keskusta	106
9	Competition results	114
9.1	Decision of the jury	114
9.2	Jury's recommendations and further planning guidelines	115
9.3	Signing of the evaluation report	116
9.4	Opening of the author details	117

1 Kilpailun järjestäjä, luonne ja tarkoitus

Helsingin kaupunki järjesti yleisen kansainvälisen kaksivaiheisen ideakilpailun Itäkeskuksen keskeisimpien alueiden sekä Puotilan metroaseman seudun suunnittelusta. Kilpailu järjestettiin yhteistyössä Suomen Arkkitehtiliiton (SAFA) kanssa liiton kilpailusääntöjen mukaisesti.

Kilpailun tarkoituksena oli löytää innovatiivisia ja innostavia, Helsingin hiilineutraaliuustavoitetta tukevia sekä teknisesti ja taloudellisesti toteuttamiskelpoisia ehdotuksia alueen jatkosuunnittelun pohjaksi. Kilpailun tuloksia hyödynnetään tulevien asemakaavan muutosten laatimisessa.

Tavoitteena on tuoda uusia toimintoja joukkoliikenteen solmukohtana ja kaupallisten palvelujen keskittymänä tunnetulle alueelle ja muuttaa se läpikulkukeskuksesta kaupunkimaiseksi ja eläväksi Itä-Helsingin keskustaksi, jonka vahvuutena on alueen omaleimainen ja monikulttuurinen identiteetti.

Kilpailun ensimmäisessä vaiheessa tehtävänä oli esittää visio tulevaisuuden Itä-Helsingin keskustasta. Palkintolautakunta valitsi kilpailun toiseen vaiheeseen neljä parhaaksi ja kehityskelpoisimmaksi arvioimaansa kilpailuehdotuksista. Kilpailun toisessa vaiheessa vision pohjalta tuli laatia konkreettisempia suunnitelmia, joilla osoitettiin vision toteuttamiskelpoisuus.

1 Organiser, nature and purpose of the competition

The City of Helsinki organised an open, international ideas competition in two phases regarding plans for the central quarters of Itäkeskus and the area of Puotila metro station. The competition was organised in cooperation with the Finnish Association of Architects (SAFA) in accordance with the competition rules of the association.

The purpose of the competition was to find innovative, inspiring and technically and financially feasible suggestions that support Helsinki's objective of carbon neutrality as a basis for further planning of the area. The results of the competition will be utilised in future changes to the detailed plan.

The aim is to provide new functions for the area known as a hub of public transportation and commercial services and turn the area from a transit centre into a vibrant urban area – Helsinki East Urban Centre – the strength of which is its distinctive and multicultural identity.

In the first phase of the competition, the task was to present a vision of the future Helsinki East Urban Centre. The jury selected four entries that they judged to be the best and most workable for the second phase of the competition. In the second phase, the competitors were to draw up more tangible plans based on their vision to demonstrate the feasibility of the vision.

2 Kilpailun tavoitteet

Kilpailun tavoitteena oli antaa lähtölaukaus itäisen Helsingin tärkeimmän aluekeskuksen muuttamiselle toiminnoiltaan ja ilmeeltään urbaaniksi keskustaksi. Kilpailualueen eri osa-alueet halutaan nivoa yhtenäiseksi ja toimivaksi kaupunkikeskustaksi. Kilpailualueelle tavoitellaan nykyistä monipuolisempaa kaupunkirakennetta ja toimintojen sekoittumista.

Kaupunkirakenteen tiivistämisen ohella keskeinen tavoite on julkisen kaupunkitilan kehittäminen laadukkaammaksi ja viihtyisämmäksi sekä sosiaalisen omistajuuden jakaminen aiempaa laajemmin.

Jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien parantaminen ja kilpailualueita halkovien liikenneväylien estevaikutuksen vähentäminen teknistaloudellisesti toteutettavissa olevin ratkaisuin ja liikenneväylien välityskyky turvaten oli kilpailutehtävän keskeinen haaste.

Imago ja identiteetti

Kilpailulla haettiin Itä-Helsingin keskustalle uutta, urbaanin keskustan imagoa ja identiteettiä, jonka lähtökohtana on alueelle ominainen särmikkyys ja omaleimaisuus. Alue muuttuu läpikulkukeskuksesta kaupunkikeskustaksi, joka on eloista aamusta yöhön. Kilpailuehdotuksilta odotettiin innovatiivisia ja innostavia kokonaisratkaisuja alueen kehittämisen lähtökohdaksi.

Itäkeskuksen alue on jo nyt tärkein tai yksi tärkeimmistä monikulttuurisen Itä-Helsingin sosiaalisista keskuksista. Myös tulevaisuuden Itä-Helsingin keskustan identiteetti on monikulttuurinen ja kansainvälinen.

Hiilineutraali Helsinki

Kilpailuehdotuksen suunnitteluratkaisujen tuli edistää Hiilineutraali Helsinki-toimenpideohjelman päämäärää. Helsinki on sitoutunut kaupunkistrategiassaan erittäin kunnianhimoisiin ilmastopäästövähennystavoitteisiin. Helsingin tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2035, mikä tarkoittaa, että päästöjä vähennetään 80 % ja jäljelle jäävä osuus kompensoidaan.

2 Objectives of the competition

The objective of the competition was to take the first steps to transform the most important regional centre of eastern Helsinki into a centre with an urban look and functions. The goal is to link the different subdivisions of the competition area into a coherent and functional urban centre. The idea is to pursue a more diverse urban structure and mixed functions for the competition area.

In addition to making the urban structure denser, the key goals include developing the public urban space into a more pleasant area of higher quality and dividing social ownership more widely.

A core challenge of the competition was the improvement of pedestrian and bicycle connections and the reduction of the barrier effect of the traffic routes crossing the competition area with technically and financially feasible solutions while securing the capacity of the traffic routes.

Image and identity

The competition sought a new image and identity for an urban centre for the Helsinki East Urban Centre, the starting point of which is the characteristic edge and distinctiveness of the area. The area will be transformed from a transit centre to an urban centre that is bustling with life from morning until late at night. The competition entries were expected to be innovative and inspiring comprehensive solutions to serve as a starting point for the development of the area.

The Itäkeskus area is already the most important or one of the most important social centres of the multicultural East Helsinki. The identity of the future Helsinki East Urban Centre is also multicultural and international.

Carbon-neutral Helsinki

The planning solutions of the entries had to further the goal of the Carbon-neutral Helsinki Action Plan. Helsinki has committed to very ambitious climate emissions reduction objectives in its City Strategy. Helsinki's goal is to become carbon-neutral by 2035, which means that emissions will be reduced by 80% and the remainder will be compensated for.

Suurin osa Helsingin ilmastopäästöistä syntyy rakennusten lämmityksestä ja sähkön käytöstä sekä liikenteestä.

Rakennusten päästövähennyspotentiaalista suurin osa tulee lämmön kulutuksen tehostumisesta. Uusien rakennusten tulisi olla lähellä nollaenergiatasoa. Merkittävä päästövähennyspotentiaali on myös paikallisessa lämmön ja sähkön tuotannossa. Maalämmön osuus koko lämmöntuotannosta tulisi vuonna 2035 olla noin 15% (tällä hetkellä 0,5%) ja aurinkosähkön osuus sähkönkulutuksesta noin 15% (tällä hetkellä 0,1%). Rakentamisen ja rakennusmateriaalien osuus koko elinkaaren aikaisista päästöistä on noin 20 prosentin luokkaa. Rakentamisen päästöjä voidaan pienentää rakennusmateriaalivalinnoilla sekä materiaalien että rakenteiden uudelleenkäytöllä.

Suurin osa liikenteen päästöistä Helsingissä syntyy henkilöautoliikenteestä. Matkasuoritteeseen ja kulkumuotojakaumaan voidaan vaikuttaa esimerkiksi kaupunkirakennetta tiivistämällä, eheyttämällä ja monipuolistamalla sekä kestävien kulkutapavaihtoehtojen houkuttelevuutta parantamalla.

Toiminnot ja tehokkuus

Keskustamaiseen kaupunkirakenteeseen kuuluu toimintojen sekoittuminen. Kilpailualueelle haluttiin tuoda uusia toimintoja kaupallisten palveluiden rinnalle. Erityisesti asumisen osuutta kilpailualueella haluttiin kasvattaa. Asumisen osalta tavoitteena oli viihtyisä asuminen monipuoliset asuntokoot ja asukastyypit huomioiden. Kilpailijoiden toivottiin ideoivan alueelle myös muita uusia toimintoja.

Kilpailussa ei ollut asetettu numeerisia tavoitteita uudisrakentamisen tai asukkaiden määrästä. Aluekohtaisissa suunnitteluohjeissa oli paikoin ohjausta toimintojen määrällisestä suhteesta toisiinsa nähden, mutta ei toimintokohtaisia enimmäis- tai vähimmäismääriä. Myös rakentamisen korkeus oli jätetty kilpailijoiden harkintaan.

Uudistuva kaupunkirakenne

Tavoitteena oli uudistaa kilpailualueen kaupunkirakenne keskustamaiseksi. Uusi rakentaminen ja kaupunkitilat tuli liittää olemassa olevaan ympäristöön kaupunkikuvallisesti tasapainoisella tavalla.

Most of the climate emissions in Helsinki come from buildings' heating and electricity use and traffic.

Most of the emissions reduction potential of buildings lies in optimising the consumption of heating. New buildings should be close to zero-energy levels. A significant emissions reduction potential can also be found in local heat and electricity production. The proportion geothermal heating accounts for of total heat production should by 2035 be approximately 15% (currently 0.5%) and the proportion solar power accounts for of electricity production approximately 15% (currently 0.1%). Construction and construction materials account for approximately 20 per cent of emissions for the entire lifecycle. The emissions from construction can be reduced through choices of construction materials and reuse of both materials and structures.

Most of the traffic emissions in Helsinki are produced by cars. The mileage and distribution of transport modes can be affected, for example, by making the urban structure denser, more harmonised and more versatile and by improving the attractiveness of sustainable modes of transport.

Functions and density

Mixed functions are a part of a centre-like urban structure. The plan was to bring new functions alongside the commercial services in the competition area. In particular, one aim was to increase the proportion of housing in the competition area. The goal in terms of housing was pleasant housing with attention to diverse apartment sizes and types of residents. The competitors were asked to generate ideas of other new functions in the area as well.

No numerical objectives were set for the amount of new construction or the number of residents. The subdivision-specific planning guidelines featured some guidelines as to the amount of functions in proportion to each other but no function-specific maximum or minimum amounts. Building height was also left to the consideration of the competitors.

Transforming urban structure

The goal was to transform the urban structure in the competition area to be more centre-like. The new construction and urban spaces were to be connected to the existing surroundings in a balanced way.

Kaupunkitilat

Tavoitteena oli kehittää alueelle viihtyisiä kaupunkitiloja (aukioita, puistikoita, jalankulun ja oleskelun katu ympäristöä) kaupunkilaisten yleiseen käyttöön muokkaamalla nykyisiä kaupunkitiloja ja luomalla uusia. Tavoitteena oli nykytilan netta selkeästi parempien edellytysten luominen kaupunkitiloissa tapahtuvalle ihmisten liikkumiselle, toiminnalle, kohtaamiselle ja oleskelulle. Tavoitteena oli myös viherympäristön lisääminen kilpailualueella.

Yksi nykyisistä ongelmista alueen kaupunkitiloissa ja alueen yleisessä ilmapiirissä on sosiaalisen omistajuuden puute. Sitä ruokkii epämääräisessä käytössä olevien, epämääräisesti rajattujen ja usein myös huonossa kunnossa olevien kaupunkitilojen määrä sekä tiloihin rajautuvien rakennusten toiminnallinen yksipuolisuus ja katutaso passiivisuus.

Kilpailun tavoitteena olivat sosiaalista omistajuutta kehittävät ratkaisut. Ne liittyvät kokonaisvaltaisesti kaikkiin suunnitteluratkaisuihin, mutta eritoten kaupunkitilojen arkkitehtonisiin ratkaisuihin, yksityisen ja julkisen ympäristön tunnistettavuuteen sekä toimintojen laatuun ja sijoitteluun julkisen ympäristön äärellä.

Liikenne ja pysäköinti

Liikenne ympäristön suunnittelussa tavoitteena oli parantaa koko liikkumisympäristöä yleisesti ja jalankulun ja pyöräilyn ympäristöä ja yhteyksiä erityisesti – niin osa-alueiden sisällä kuin niiden välillä. Jalankulun ja pyöräilyn ympäristön suunnittelussa selkeästi haastavin osatavoite oli aluetta halkovien moottoriväylien estevaikutusten vähentäminen.

Autoliikenteen osalta tavoitteena oli arviolta nykyisen välityskyvyn tason säilyttäminen alueen läpi kulkevilla pääväylillä.

Tavoitteena oli kehittää alueen autopysäköintiä tilankäyttöään kompakteilla, pääosin maanpäällisillä keskitetyn pysäköinnin ratkaisuilla, jotka integroituvat arkkitehtonisesti ja toiminnallisesti ympäristöönsä. Tavoitteena oli nykyisten parkkikenttien poistaminen uutta rakentamista ja viihtyisiä kaupunkitiloja varten.

Toteutettavuus

Suunnitteluratkaisuilta odotettiin teknistaloudellista toteuttamiskelpoisuutta. Ensisijaisesti tuli tutkia ratkaisuja, jotka eivät johda laajamittaiseen kansirakentamiseen ja siten Itäväylän maanpäälliseen tunnelointiin (yli 50 metriä leveä kansi väylän päällä muodostaa teknisesti tunnelin, kapeammat ovat teknisesti siltoja).

Urban spaces

The goal was to develop pleasant urban spaces in the area (squares, small parks, street environment for pedestrians and leisure) for public use by modifying the existing urban spaces and creating new ones. The aim was to create considerably better resources for mobility, activities, encounters and leisure in urban spaces. Another goal was to add more of a green environment to the competition area.

One of the current problems in the urban spaces and general atmosphere of the area is the lack of social ownership. This is sustained by the amount of urban spaces in undefined use, with undefined borders and the spaces often also in poor condition, as well as the lack of functional diversity and the passive street levels of the buildings bordering the spaces.

The competition aimed to find solutions that develop social ownership. These are comprehensively linked to all planning solutions but particularly the architectural solutions for urban spaces, the identifiability of private and public environments and the quality and placement of functions around the public spaces.

Traffic and parking

With traffic environment plans, the goal was to improve the traffic environment in general and the environment and connections for pedestrian and bicycle traffic in particular – both within subdivisions and between them. Clearly the most challenging partial objective in planning the pedestrian and bicycle environment was the reduction of the barrier effect of the motorways crossing the area.

For motor traffic, the goal was to retain approximately the same capacity on the main roads going through the area.

An additional goal was to develop car parking in the area with compact, primarily aboveground centralised parking solutions that are architecturally and functionally integrated into their environment. The goal was to clear the current parking areas for new construction and pleasant urban spaces.

Feasibility

The planning solutions were expected to be technically and financially feasible. The competitors were primarily expected to investigate solutions that do not lead to large-scale deck construction and thus to the aboveground tunnelling of Itäväylä (a deck over 50 metres wide above a road technically forms a tunnel, while narrower decks are technically bridges).

3 Kilpailukutsu

3.1 Osallistumisoikeus ja kilpailusta ilmoittaminen

Kilpailu oli kaikille avoin yleinen arkkitehtuurikilpailu. Kilpailijoiden toivottiin muodostavan monialaisia työryhmiä. Vaativan ja monipuolisen kilpailutehtävän ratkaisemisen ennakoitiin edellyttävän kokemusta ja asiantuntemusta arkkitehti-, maisema- ja liikennesuunnittelusta, sekä teknistaloudellisten ja kestävän kehityksen mukaisten ratkaisujen arviointia.

Suunnittelutyöryhmää oli mahdollista täydentää kilpailun toisessa vaiheessa. Kilpailun toisessa vaiheessa työryhmään tuli nimetä korkeakoulututkinnon suorittaneet arkkitehti, maisema-arkkitehti ja liikennesuunnittelun asiantuntija.

Kilpailu on Suomen hankintalain mukainen suunnittelukilpailu. Kilpailusta on julkaistu hankintailmoitus Euroopan Unionin virallisen lehden täydennysosassa Tenders Electronic Daily:ssä (TED).

3.2 Kilpailun säännöt ja kilpailuohjelman hyväksyminen

Kilpailussa noudatettiin kilpailuohjelmaa ja Suomen Arkkitehtiliiton kilpailusääntöjä.

Kilpailuohjelma liitteineen oli kilpailun järjestäjän, palkintolautakunnan ja Suomen Arkkitehtiliiton kilpailutoimikunnan hyväksymä.

3 Invitation to participate

3.1 Eligibility and competition announcements

The competition was a public architecture competition open to everyone. The competitors were encouraged to form multidisciplinary teams. Solving the challenging and diverse competition task was anticipated to require experience and expertise in architecture, landscaping and traffic planning and the ability to evaluate technical, financial and sustainable solutions.

It was possible to add new people to the team in the second phase of the competition. In the second phase, the team had to appoint an architect, a landscape architect and a traffic planning specialist, each with an academic degree.

The competition is a design contest as specified in the Finnish Act on Public Procurement and Concession Contracts. A procurement notice on the competition has been published in the Supplement to the Official Journal of the European Union (TED).

3.2 Competition rules and approval of the competition programme

The competition followed the competition programme and the competition rules of the Finnish Association of Architects.

The competition programme and its appendices were approved by the organiser of the competition, the jury and the competition committee of the Finnish Association of Architects.

3.3 Kilpailun kielet

Kilpailukielet olivat suomi ja englanti. Kilpailun ohjelma-asiakirjat olivat saatavissa suomeksi ja englanniksi. Kilpailuehdotus tuli laatia suomen tai englannin kielellä. Arvostelupöytäkirja on laadittu suomeksi ja käännetty englanniksi. Mikäli eri kieli-versioiden välillä on ristiriitoja, noudatetaan suomenkielistä aineistoa.

3.4 Kilpailun kulku

Ensimmäinen vaihe

Kilpailu alkoi 17.6.2019.

Kilpailusta kiinnostuneille järjestettiin avoin kilpailuseminaari 7.8.2019 klo 10.00–12.00 kulttuurikeskus Stoa Musiikkisalissa. Kilpailuseminaarissa oli mahdollista esittää kilpailun järjestäjälle kysymyksiä. Kilpailuseminaarissa esitetyt kysymykset ja niihin annettavat vastaukset julkaistiin kilpailun verkkosivuilla.

Kilpailijoilla oli mahdollisuus esittää kilpailua koskevia kysymyksiä. Kysymykset tuli esittää 9.8.2019 klo 16.00 mennessä kilpailun verkkosivujen kautta. Kaikki kysymykset ja kilpailun järjestäjän niihin antamat vastaukset julkaistiin kilpailun verkkosivuilla.

Kilpailun ensimmäinen vaihe päättyi 25.10.2019.

Ensimmäisen vaiheen tulos

Palkintolautakunta valitsi kilpailun toiseen vaiheeseen neljä parhaaksi ja kehityskelpoisimmaksi arvioimaansa kilpailuehdotusta. Valinnasta ilmoitettiin toiseen vaiheeseen valituille kilpailijoille. Tieto toiseen vaiheeseen valituista kilpailuehdotuksista julkaistiin kilpailun verkkosivuilla.

3.3 Competition language

The competition languages were Finnish and English. The programme documents for the competition were available in Finnish and English. The competition entry had to be drawn up in Finnish or English. The evaluation report was drawn up in Finnish and translated into English. If there are any discrepancies between the versions, the Finnish-language material takes precedence.

3.4 Course of the competition

First phase

The competition started on 17 June 2019.

An open competition seminar was organised for those interested in the competition on 7 August 2019 at 10.00–12.00 in the Music Hall of Stoa Culture Centre. During the seminar, there was the option to ask the competition organisers questions. The questions asked at the seminar and answers to them were published on the competition website.

Competitors had the opportunity ask questions regarding the competition. The questions had to be submitted by 16.00 on 9 August 2019 via the competition website. All questions and the organiser's answers to them were published on the competition website.

The first phase of the competition ended on 25 October 2019.

First phase results

The jury selected four entries that they judged to be the best and most potential for development for the second phase of the competition. The selection was announced to the competitors selected for the second phase. Information on the entries selected for the second phase was published on the competition website.

Toinen vaihe

Kilpailun toinen vaihe alkoi 18.2.2020.

Toiseen vaiheeseen valituille kilpailijoille toimitettiin ohjeet kilpailun toiseen vaiheeseen osallistumisesta, yleisarvio ensimmäisen vaiheen kilpailuehdotuksista, yleiset jatkosuunnitteluohjeet sekä ehdotuskohtaiset jatkosuunnitteluohjeet.

Kilpailijoilla oli mahdollisuus esittää kysymyksiä kilpailun toisesta vaiheesta ja jatkosuunnitteluohjeista 20.3.2020 mennessä. Vastaukset toimitettiin kilpailijoille 30.3.2020. Kilpailuaikaa pidennettiin covid-19 pandemian aiheuttaman poikkeustilanteen johdosta noin kolme viikkoa.

Kilpailun toinen vaihe päättyi 25.6.2020.

3.5 Yleisökommentit

Kaikki hyväksytyt kilpailuehdotukset julkaistiin kilpailun verkkosivuilla sekä ensimmäisen vaiheen, että toisen vaiheen kilpailuajan päätyttyä. Yleisöllä oli mahdollisuus kommentoida ehdotuksia ja tykätä niistä kilpailun verkkosivuilla.

Ensimmäisessä vaiheessa yleisön kommentteja saatiin 1.11.–8.12.2019 välisenä aikana yhteensä noin 120 kpl. Tykkäämisiä saivat eniten ITIS SITI ja EAST CENTRAL PARK. Runsaasti tykättiin myös ehdotuksista Helsinki East Village, Semita, Idän Eden, Ice Cubes ja It is City.

Toisessa vaiheessa yleisön kommenttien välille syntyi keskustelua ja kommentteja kertyi 30.6.–16.8.2020 välisenä aikana kaikkiaan lähes 400 kpl. Yleisön kommentteissa tuli esiin voimakas tuki alueen näyttävälle muutokselle sekä korkealle ja tehokkaalle rakentamiselle. Toisaalta tuotiin esiin myös pyrkimys luonnonläheisyyteen ja inhimilliseen mittakaavaan.

Second phase

The second phase of the competition started on 18 February 2020.

The competitors selected for the second phase were provided with instructions for participation in the second phase of the competition, a general evaluation of the first phase entries, general instructions for further planning and entry-specific instruction for further planning.

Competitors had the opportunity to ask questions about the second phase of the competition and further planning instructions by 20 March 2020. The answers were delivered to the competitors on 30 March 2020. The competition period was extended by about three weeks due to the emergency conditions caused by the COVID-19 pandemic.

The second phase of the competition ended on 25 June 2020.

3.5 Public comments

All accepted competition entries were published on the competition website after both the first and second phase. The public had the opportunity to comment on and like the competition entries on the competition website.

In the first phase, a total of about 120 comments were received from the public between 1 November and 8 December 2019. ITIS SITI and EAST CENTRAL PARK received the most likes. The entries Helsinki East Village, Semita, Idän Eden, Ice Cubes and It is City also received many likes.

In the second phase, a debate arose within the public comments, and a total of almost 400 comments were posted between 30 June and 16 August 2020. The public's comments indicated strong support for dramatic change in the area as well as high and dense construction. On the other hand, there was also a desire for closeness to nature and a human scale.

3.6 Palkintolautakunta

Kilpailun palkintolautakuntaan kuuluivat:

Kilpailun järjestäjän nimeäminä:

- Anni Sinnemäki, pj apulaispormestari
- Rikhard Manninen maankäyttöjohtaja
- Marja Piimies asemakaavapäällikkö (1. vaihe)
- Tuomas Hakala vs. asemakaavapäällikkö (2. vaihe)
- Reetta Putkonen liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö
- Sami Haapanen tonttipäällikkö
- Jussi Luomanen kaupunkitila- ja maisemasuunnittelupäällikkö
- Anri Linden yksikön päällikkö, asemakaavoitus
- Mikko Näveri johtava arkkitehti, asemakaavoitus

Maanomistajan ominaisuudessa:

- Timo Heikkilä aluejohtaja, Kesko
- Leena Braxenholm Head of Leasing, kauppakeskus Itis

Suomen Arkkitehtiliiton nimeäminä:

- Miia-Liina Tommila arkkitehti SAFA
- Panu Lehtovuori yhdyskuntasuunnittelun professori, arkkitehti SAFA

Palkintolautakunta kuuli ehdotuksia arvioidessaan kaupunkitila- ja maisemasuunnittelun, liikennesuunnittelun, teknillistaloudellisen suunnittelun ja rakennetun kulttuuriympäristön asiantuntijoita. Kestävään kehitykseen liittyvissä teemoissa asiantuntijana kuultiin Hiilineutraali Helsinki -projektin päällikköä Kaisa-Reeta Koskista. Toisen vaiheen arvioinnin yhteydessä ehdotuksista teetettiin taloudellisen toteutettavuuden arviointi kiinteistömarkkinoiden näkökulmasta.

Asiantuntijat ja kilpailun sihteeri eivät osallistuneet päätöksentekoon.

Kilpailun sihteerinä toimii arkkitehti SAFA Annina Vainio, Sitowise Oy.

3.6 Jury

The competition jury includes the following:

Appointed by the organiser of the competition:

- Anni Sinnemäki, chair deputy mayor
- Rikhard Manninen land use director
- Marja Piimies head of detailed planning (1st phase)
- Tuomas Hakala acting head of detailed planning (2nd phase)
- Reetta Putkonen head of traffic and street planning
- Sami Haapanen head of land property development and plots
- Jussi Luomanen head of urban space and landscape planning
- Anri Linden unit manager, detailed planning
- Mikko Näveri leading architect, detailed planning

In the role of land owner:

- Timo Heikkilä district director, Kesko
- Leena Braxenholm Head of Leasing, Itis shopping centre

Appointed by the Finnish Association of Architects:

- Miia-Liina Tommila architect SAFA
- Panu Lehtovuori professor of urban planning, architect SAFA

The jury consulted experts in urban space and landscape planning, traffic planning, technical and financial planning and built cultural environments when evaluating the entries. On themes related to sustainable development, the jury consulted the project manager of the Carbon-neutral Helsinki project, Kaisa-Reeta Koskinen. During the second phase evaluation, an evaluation of the economic feasibility of the entries was commissioned from the perspective of the real estate market.

The experts and the secretary did not participate in decision-making.

The competition secretary is Annina Vainio, architect SAFA, Sitowise Oy.

3.7 Palkintolautakunnan työskentely

Palkintolautakunta kokoontui kilpailun ensimmäisen vaiheen arvioinnin aikana kolme kertaa. Kilpailun toisessa vaiheessa palkintolautakunnalla oli käytettävissä arvioinnin apuvälineenä toisen vaiheen kilpailuehdotuksista laaditut 3d-mallit. Palkintolautakunta kokoontui toisen vaiheen arvioinnin aikana kolme kertaa.



3.7 Work of the jury

The jury assembled three times during the first phase evaluation. In the second phase of the competition, the jury had 3D models of the second phase competition entries available as an evaluation tool. The jury assembled three times during the second phase evaluation.



4 Kilpailuehdotusten arvosteluperusteet

Kilpailuehdotuksessa esitettävien ratkaisujen ja ideoiden tuli olla korkeatasoisia ja kilpailuohjelmassa esitettyjen tavoitteiden ja suunnitteluohjeiden mukaisia.

Kilpailun palkintolautakunta painotti ehdotusten arvioinnissa seuraavia seikkoja:

Imago ja identiteetti

- Alueen identiteetin vahvistaminen
- Urbanin, yhtenäisen ja toimivan kaupunkikeskustan muodostaminen
- Kokonaisratkaisun innovatiivisuus ja innostavuus
- Monikulttuurisuuden säilymistä edistävät ratkaisut

Hiilineutraali Helsinki

- Helsingin hiilineutraaliustavoitetta tukevat ratkaisut
- Kilpailijan esittämät keinot energiatehokkuuden parantamiseen ja uusiutuvan energian hyödyntämiseen
- Hulevesien hallinnan innovatiivisuus osana kaupunkitilallista ratkaisua

Toiminnot

- Esitetyt toiminnot ja niiden sijoittuminen
- Toimintojen sekoittuneisuus
- Monipuoliset asumisen mahdollisuudet ja asumisen laatu

4 Evaluation criteria for the competition entries

The solutions and ideas presented in the competition entry had to be high-quality and accordant with the goals and planning guidelines presented in the competition programme.

The jury emphasised the following aspects in the evaluation of the entries:

Image and identity

- strengthening the identity of the area
- the formation of a connected and functional urban centre
- the innovativeness and inspiration of the overall solution
- solutions that promote the preservation of multiculturalism.

Carbon-neutral Helsinki

- solutions that support Helsinki's goal of carbon-neutrality
- measures suggested by the competitor to improve energy efficiency and utilise renewable energy
- the innovativeness of storm water management as a part of the urban space solution.

Functions

- the suggested functions and their placement
- the mixing of functions
- versatile housing opportunities and quality of living.

Uudistuva kaupunkirakenne

- Muodostuva keskustamainen kaupunkirakenne
- Kaupunkikuvallinen kokonaisuus
- Uusien rakennusten ja kaupunkitilojen suhde olemassa olevaan rakennettuun ympäristöön

Kaupunkitilat

- Kaupunkitilojen toiminnallinen ja esteettinen laatu sekä monipuolisuus
- Keskustamaisen jalankulkuympäristön kehittäminen
- Kaupunkivihreän lisääminen
- Sosiaalisen omistajuuden kehittymistä tukevat suunnitteluratkaisut

Liikenne ja pysäköinti

- Liikkumisympäristön parantaminen
- Jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien laatu ja vetovoimaisuus
- Joukkoliikenteen toimintaedellytysten turvaaminen
- Autoliikenteen nykyisen välityskyvyn säilyttäminen
- Keskitetyn pysäköinnin ratkaisut

Toteutettavuus

- Teknistaloudellinen toteutuskelpoisuus
- Liikenteen aiheuttamien ympäristöhäiriöiden huomioiminen
- Kehityskelpoisuus

Transforming urban structure

- the formation of a centre-like urban structure
- the overall approach of the cityscape
- the relationship between new buildings and urban spaces and the existing built environment.

Urban spaces

- the functional and aesthetic quality and versatility of urban spaces
- the development of a centre-like pedestrian environment
- the addition of urban greenery
- planning solutions that support the development of social ownership.

Traffic and parking

- improving the traffic environment
- the quality and attractiveness of pedestrian and cycling connections
- securing the prerequisites for public transport
- preserving the current capacity for motor traffic
- centralised parking solutions.

Feasibility

- technical and financial feasibility
- taking into account environmental disturbances caused by traffic
- potential for development.

5 Kilpailuehdotukset

Määräaikaan mennessä saatiin 48 kilpailuehdotusta. Lisäksi yksi ehdotus toimitettiin myöhässä sähköpostin välityksellä ja yksi ehdotus kilpailuohjelman vastaisesti tulosteena postitse. Kumpaakaan kilpailuohjelman vastaisesti toimitettua ehdotusta ei hyväksytty kilpailuun.

1. Helsinki East Urban Center. Reclaim the Streets!
2. GREEN EFFECT
3. EAST CENTRAL PARK
4. Itäkeskus reinvented
5. WELCOME TO ANTHROPOLIS
6. Free walking
7. CROSSBLOCKS
8. Ice Cubes
9. KAUPUNGIN HEDELMÄTARHA
10. GREEN LINE
11. Uusiutuva Itä-Helsinki
12. Sdv
13. Helsinki East Urban Playground
14. It is City
15. CENTRAL PARK
16. Linnanpiha
17. Ihmisten kaupunki
18. LINKKI
19. Cloud City
20. HELSINKI EAST VILLAGE
21. kudelma
22. JALAN JALOIN
23. Kudos
24. SYKE

5 Competition entries

By the deadline, 48 competition entries had been submitted. In addition to these, one entry was submitted late by email and one in print by post contrary to the rules set in the competition programme. Neither of these entries submitted contrary to the rules of the competition programme was accepted for the competition.

25. COMMONS
26. Idän Eden
27. ITIS SITI
28. EAST POLE – KAUPUNKI PYÖRÄLLÄ
29. In the Gardens of New Babylon
30. Itäkeskus Green Loop
31. WELCOME EAST
32. brygga
33. "The Bridge"
34. MGLC
35. Public Ring
36. PÖHINÄÄ!
37. SITI (1)
38. Concentrate-Carbon-Cut-Chaosify
39. Proximitis
40. Itä-Helsingin Glokaali Keskusta
41. GO CENTRE
42. Askel
43. iKeskus
44. Mind the gap
45. XO
46. SITI (2)
47. Meidän Metsä
48. Semita

6 Ensimmäisen vaiheen arvostelu

6.1 Ensimmäisen vaiheen yleisarvostelu

Kilpailun ensimmäiseen vaiheeseen jätettyjen 48 ehdotuksen joukossa on paljon erittäin hyviä töitä. Kilpailuehdotukset valottavat kysymystä itäisen Helsingin uuden keskustan luonteesta ja mahdollisuuksista rikkaalla tavalla.

Itäkeskuksen seudullinen rooli ja identiteetti

Helsingin kaupunkistrategian ja yleiskaavan perustavoitteena on Itä-Helsingin keskustan voimakas kehittäminen seudullisesti houkuttelevaksi eri toimintojen solmukohdaksi. Itäkeskuksen alue on jo nyt hyvin merkittävä vähittäiskaupan keskus ja yksi tärkeimmistä monikulttuurisen kaupungin sosiaalisista ytimistä.

Palkintolautakunta on keskustellut itäisen Helsingin erityispiirteistä ja mahdollisista kehittämissstrategioista. Keinovalikoimassa on sekä vähittäinen, alueen arvoa pienin askelin kasvattava toimintatapa, että muutoksen aloittava suuri ja ainakin osittain julkinen investointi. Parhaat kilpailuehdotukset yhdistävät visionäärisyyden konkreettisiin nykyisen ympäristön parannuksiin ja luovat houkuttelevia tulevaisuuden paikkoja Itäkeskukseen.

Jatkoon on valittu sekä ehdotuksia, joissa pääosassa on nykyisten toiminnallisten ytimien ja julkisten tilojen paikkalähtöinen kehittäminen, että ehdotuksia, jotka tuovat Itäkeskukseen isoja uusia toimintoja tai merkittävästi muuttavat alueen toiminnallista painopistettä. Ehdotuksissa on lukuisia hyviä ideoita liittyen monikulttuuriseen identiteettiin ja julkisten tilojen sosiaaliseen omistajuuteen. Ehdotus taidemuseo HAM:in sijoittamisesta Itäkeskukseen on esimerkki alueen uudesta, jopa kansainvälisestä roolista. Kilpailun toisen vaiheen odotetaan tuottavan hyvin tutkittuja ehdotuksia, joiden pohjalta kaupunki ja alueen muut toimijat voivat tehdä tarvittavat päätökset Itä-Helsingin keskustan tulevaisuudesta.

6 First phase evaluation

6.1 First phase general evaluation

Among the 48 entries submitted for the first phase of the competition, there are many very good works. The competition entries shed light on the question of the nature and possibilities of the new centre of eastern Helsinki in a rich way.

Regional role and identity of Itäkeskus

A basic goal of the Helsinki city strategy and city plan is the strong development of the centre of East Helsinki as a regionally attractive hub for various functions. The Itäkeskus area is already a very important retail centre and one of the most important social centres of the multicultural city.

The jury has discussed the characteristics of eastern Helsinki and possible development strategies. The range of measures includes both a gradual approach that increases the value of the area in small steps and a large and at least partially public investment that initiates change. The best competition entries combine a visionary approach with concrete improvements in the current environment and create attractive future places in Itäkeskus.

For the second phase, the jury selected both entries that focus on the place-based development of existing functional centres and public spaces, and entries that bring major new functions to Itäkeskus or significantly change the functional focus of the area. The entries contain plenty of good ideas related to the multicultural identity and social ownership of public spaces. The suggestion to locate HAM Helsinki Art Museum in Itäkeskus is an example of the area's new, even international, role. The second phase of the competition is expected to produce well-researched entries, based on which the City and other operators in the area can make the necessary decisions about the future of the Helsinki East Urban Centre.

Itä-Helsingin keskustan painopiste, Itäväylän käsittely

Nykyisin Itäkeskusta leimaa toisaalta kahtiajako eteläiseen ja pohjoiseen osa-alueeseen ja toisaalta 1970- ja 1980-luvuilla tehtyjen metro- ja asemakaa-varatkaisujen synnyttämä tilanne, jossa aktiivisin kaupunkielämä ja kaupallinen toiminta sijoittuvat maanpinnan yläpuolelle kansille ja silloille noin tasolla +12. Vilkkain toiminta ja kutsuvin katuelämä ovat tällä hetkellä kauppakeskusten yksityisillä sisäkaduilla.

Ehdotukset osoittavat, että nykyinen rakenne on ongelmistaan huolimatta kehitettävissä hyvällä tavalla. Itä-Helsingin keskustaa ei tarvitse kokonaan "luoda uudelleen". Erityisesti Stoa, Puhoksen ja uimahallin muodostamalla kokonaisuudella on mahdollisuudet nousta kiinnostavaksi, toimintoiltaan hyvin monipuoliseksi ja uusilla avauksilla täydentyväksi seudulliseksi urbaaniksi keskittymäksi, joka liittyy luontevasti kauppakeskus Itikseen, Jokerikortteliin, metroon ja mahdolliseen tulevaan itäiseen pikaratikkaan. Eteläisellä osa-alueella nähdään mahdollisuuksia asumispainotteisena laadukkaana kaupunginosana. Itiksen ja Eastonin väliset yhteydet ja kauppakeskusten maltilliset laajennukset ovat paikkälähtöisessä työssä tärkeitä huomioon otettavia seikkoja. Nykyisten kauppakäytävien ja Itäväylän ylittävien siltojen ja maanpinnan välinen tasoero on parhaissa ehdotuksissa käännetty ongelmasta vahvuudeksi.

Palkintoluokkaan on valittu myös töitä, jotka osoittavat Itäväylän liikennealueelle merkittävää uutta rakentamista ja sitä kautta synnyttävät keskustaan uuden painopisteen. Perusvaihtoehtoja ovat 1) Itäväylän muuttaminen maanvaraiseksi kaupunkibulevardiksi ja 2) sillat ja kannet uuden rakentamisen perustasona. Kilpailuohjelmassa Itäväylän kattamista ei pidetty toivottavana, mutta sitä ei myöskään kielletty. Pääväyliä liikenne- ja suoja-alueille sai halutessaan esittää uutta maankäyttöä ja liikennejärjestelyihin sai esittää uusia ratkaisuja. Toisaalta kilpailuohjelman mukaan kaikissa pääväyliä aluetta koskevissa ratkaisuisa tila-vausten tulisi kuitenkin mahdollistaa vuonna 2014 laaditun eritasosuunnitelman rakentaminen myöhemmin. Palkintolautakunta on kilpailun ensimmäisen vaiheen arvostelun yhteydessä arvioinut, että edellä mainittuun eritasosuunnitelmaan varautuminen ei ole välttämätöntä. Jatkosuunnitteluohjeissa kuitenkin painotetaan, että liikenneturvallisuuden varmistaminen ja liikenteen välityskyvyn säilyminen tulee selvemmin osoittaa ratkaisuehdotuksia kehitettäessä.

Bulevardisuunnitelmissa on ongelmana toisaalta katutason ja Tallinnanaukion sekä kauppakeskusten välisen, joka tapauksessa säilyvän tasoeron käsittely ja toisaalta liikenteen aiheuttamien ympäristöhaittojen tuottamat rajoitukset. Vaikeasti selätettävän haasteen bulevardisoinnille aiheuttavat myös nykyiset

Focus of Helsinki East Urban Centre, handling of Itäväylä

Today, Itäkeskus is characterised on the one hand by a division between the southern and northern parts and on the other hand by a situation created by solutions made in the 1970s and 80s regarding the metro and detailed planning, where the most active urban and commercial activities are located above ground level on decks and bridges at about +12. The busiest activities and the most inviting street life are currently on the private indoor streets of the shopping centres.

The entries show that, despite its problems, the current structure has potential for positive development. The centre of East Helsinki does not need to be completely 're-created.' The entity formed by Stoa, Puhos and the swimming hall, in particular, has the potential to become an interesting regional urban centre with very diverse functions, complemented with new initiatives and naturally connected to Itis shopping centre, Jokerikortteli, the metro and the possible future eastern light rail. The southern subdivision is seen to have the potential to be a high-quality district with a focus on housing. The connections between Itis and Easton and the moderate extensions of the shopping centres are important factors to be taken into account in place-based work. The best entries have turned the difference in elevation between ground level and the existing shopping corridors and the bridges crossing Itäväylä from a problem into a strength.

Works that show significant new construction in the Itäväylä traffic area and thereby create a new focal point in the centre have also been selected for the prize class. The basic options are 1) converting Itäväylä into an at-grade city boulevard and 2) bridges and decks as the basic level for new construction. The competition programme stated that covering Itäväylä with a deck was not desirable, but it was not prohibited. New land use could be suggested for the traffic areas and protection zones of the main roads if desired, and new solutions could be suggested for traffic arrangements. However, the competition programme stated that the space allocations in all solutions concerning the area of the main roads should allow for the later construction of the interchange, the plan for which was drawn up in 2014. During the first phase evaluation, the jury assessed preparing for the above-mentioned interchange plan as unnecessary. However, the further planning guidelines emphasise that traffic safety and the maintenance of traffic capacity must be more clearly demonstrated when developing the solutions.

The problem with the boulevard plans is, on the one hand, the handling of the difference in elevation between street level and Tallinnanaukio and the shopping centres, which will remain regardless of choices, and, on the other hand, the restrictions caused by the environmental hazards resulting from the traffic.

Itäväylän rinnakkaiskadut, jotka palvelevat kauppakeskusten huoltoa ja pysäköintiä. Kansisuunnitelmissa ongelmina ovat järeän kannen rahoitus, vaiheittaisen toteuttamisen mahdollisuus ja kaupunkitilan luonne välivaiheissa sekä kannen alaisen ympäristön laatu ja tekninen toimivuus. Kokonaisuutena kannet ovat hyvin vaativa suunnittelutehtävä. Bulevardi- ja kansisuunnitelmien arvioinnissa vaihteisuus ja toiminnallinen joustavuus ovat tärkeitä. Näitä seikkoja on tuotu esiin myös jatkosuunnitteluohjeissa.

Palkintolautakunta pitää parhaina ehdotuksia, jotka ottavat luovalla ja joustavalla tavalla kantaa Itäkeskuksen erityispiirteisiin. Kilpailun toiseen vaiheeseen on valittu töitä, jotka ovat ansiokkaita lukuisilla arvosteluperusteiden aihealueilla ja ansioita on kattavasti koko kilpailualueella. Toisin sanoen valintoja on ohjannut kokonaisuuden laatu, ei yksittäisten osa-alueiden ratkaisut.

Nykyisten ympäristöjen kehittäminen

Valtaosa ehdotuksista noudattaa kilpailuohjelman ohjeita säilytettävistä rakennuksista. Puhoksen julkinen luonne ja hyvä yhteys kauppakeskus Itikseen vaatii monissa töissä tarkentavaa suunnittelua. Stoa laajennukselle esitetään monia vaihtoehtoja, joita on toisessa vaiheessa syytä punnita sekä toiminnallisista että esteettisistä ja rakennussuojelun näkökulmista. Uimahallin roolia hyvin suosittuna palveluna ja ihmisvirtojen ankkurina ei läheskään kaikissa ehdotuksissa ole tunnustettu.

Erkki Kairamon suunnittelema Maamerkki on säilytetty kaikissa kilpailuehdotuksissa, mutta Kauppakeskus Itiksen vanhemman osan arvoa ei aina ole huomattu. Sekä Tallinnanaukio että kauppakeskuksen eteläjulkisivu ovat vaalimisen arvoisia. Kauppakeskuksen vanhimman osan julkisivut on suojeltu asemakaavalla. Hansasilta on osa tärkeitä julkisten tilojen ketjua, ja yhteys Itäväylän yli sen kohdalla on osa alueen "muistia".

Muutamissa parhaista ehdotuksista on tunnustettu kilpailualueen ulkopuolelle Myllypuron liikuntapuistoon ja Marjaniemeen ja merelle ulottuvien viheryhteyksien merkitys ja niiden mahdollisuudet Itä-Helsingin keskustan suunnittelua rikastavana tekijänä. Kehä I:n itäpuolella Meripellonmäki ja Puotilan puistomainen reuna vaativat herkkää, olevaa ympäristöä kunnioittavaa otetta.

Another difficult challenge for the boulevard is posed by Itäväylä's existing parallel streets that serve the maintenance and parking of the shopping centres. The problems in the deck plans are the financing of a heavy-duty deck, the possibility of implementation in stages and the nature of the urban space in the intermediate stages as well as the quality and technical functionality of the area under the deck. As a whole, decks are a very demanding design task. A phased approach and operational flexibility are important aspects in the evaluation of the boulevard and deck plans. These aspects have also been highlighted in the further planning guidelines.

The jury is most impressed with the entries that take a creative and flexible stand on the characteristics of Itäkeskus. For the second phase of the competition, the jury selected works that have merit in several criteria and comprehensively throughout the competition area. In other words, the choices have been guided by the quality of the whole design, not the solutions for individual areas.

Development of existing environments

The majority of entries follow the guidelines of the competition programme regarding buildings to be preserved. The public nature of Puhos and its good connection to Itis shopping centre require more detailed planning in many entries. Many options are presented for the extension of Stoa, which need to be weighed up in the second phase from the perspectives of functionality, aesthetics and building protection. By no means did all of the entries recognise the role of the swimming hall as a very popular service and anchor for the flow of people.

Maamerkki, designed by Erkki Kairamo, has been preserved in all competition entries, but the value of the older section of Itis shopping centre has not always been recognised. Both Tallinnanaukio and the southern facade of the shopping centre are worth preserving. The facades of the oldest section of the shopping centre are protected by the detailed plan. Hansasilta is part of an important chain of public spaces, and the connection across Itäväylä in that location is part of the 'memory' of the area.

Some of the best entries have recognised the importance of the green connections extending outside the competition area to the Myllypuro sports park, Marjaniemi and the sea and their potential as a factor enriching the planning of the Helsinki East Urban Centre. On the east side of Ring I, Meripellonmäki and the park-like edge of Puotila require a sensitive, environmentally friendly approach.

Korkea rakentaminen, rakentamisen määrä

Noin neljännes kaikista kilpailutöistä ehdottaa Itäkeskukseen Kairamon Maamerkkiä korkeampaa rakentamista, joka muuttaa alueen asemaa kaukonäkymissä ja Helsingin suurmaisemassa. Ehdotusten tunnistamia mahdollisia yksittäisen korkean aksentin paikkoja ovat Tallinnanaukion lähitienoo, joka merkitsee nykyisen julkisen ytimen ja näkyy hyvin tärkeisiin lähestymissuuntiin, sekä Itäväylän ja Kehä I:n risteys, joka on liikennevirtojen solmu. Jotkin kilpailutyöt ehdottavat tornitalojen ryhmiä tai rivistöjä Itäväylän liikennealueelle tai sen varteen.

Kilpailun tehtävänannossa harkintavalta sopivasta uuden ja purettavaa korvaavan rakentamisen kokonaismäärästä ja eri toimintojen määrästä annettiin kilpailuehdotusten tekijöille. Niinpä ei ole yllättävää, että ehdotusten välillä on tässä suhteessa suuria vaihteluita. Uudisrakentamisen kokonaismäärät vaihtelevat yläluokan töissä noin 200 000 ja 600 000 kerrosneliömetrin välillä. Laaja kokonaisvolyymin haarukka selittyy kilpailijoiden itse valitsemilla, toisistaan vaihtelevilla kaupunkirakenteellisilla ja -kuvallisilla tavoitteilla (tiivistä vai väljempää kaupunkia, korkea vai matalampaa rakentamista?), mutta myös vaihtelevilla nykyisiin liikennealueisiin kohdistuvilla maankäytön perusratkaisuilla. Kilpailun ensimmäinen vaihe on osoittanut, että tässä kilpailussa ei edelleenkään ole mielekästä asettaa tarkkoja numeerisia tavoitteita rakentamisen määrän suhteen. Kilpailun kokonaistavoitteiden mukaista, hyvää ja kiintoisaa kaupunkia ja uudistettua keskustaympäristöä on mahdollista luoda vaihtelevilla perusratkaisuilla, jotka tuottavat myös vaihtelevia rakentamisen kokonaismääriä. Toimivan liikenteen, pysäköinnin tilatarpeiden ja toteutettavuuden sekä laadukkaaseen lähiympäristöön ja asuttavuuteen liittyvien tavoitteiden yhteensovittaminen edellyttää kaikissa ratkaisumalleissa hyvää suunnittelua ja tarkkaa harkintaa optimaalisesta rakentamisen määrästä ja eri toimintojen määrällisestä suhteesta toisiinsa.

Alueelle kilpailuehdotuksissa kaavailtu uudisrakentaminen tulee kaikissa tapauksissa toteutumaan vaiheittain ja osa uudisrakentamisen ideoista voi joutua odottamaan toteutumistaan pitkänkin aikaa. Olennaista kaikissa palkintoluokan ehdotuksissa on se, että Itäkeskuksen uudistaminen on mahdollista saada nopeasti liikkeelle ainakin joitakin osa-alueita parantavilla hankkeilla.

High-rise construction, amount of construction

About a quarter of all competition entries propose higher construction than Kairamo's Maamerkki-tower in Itäkeskus, which will change the area's position when viewed from a distance and as a part of the Helsinki cityscape. Possible individual high-accent locations identified by the entries are the vicinity of Tallinnanaukio, which marks the current public centre and is well visible from important directions, and the intersection of Itäväylä and Ring I, which is a hub for traffic flows. Some competition entries suggest groups or rows of tower buildings in or along the Itäväylä traffic area.

In the competition programme, the total amount of new construction and construction to replace demolished buildings and the amounts of different functions was left to the discretion of the authors of the competition entries. It is therefore not surprising that there are large variations between the entries in this regard. The total amount of new construction in the upper class entries ranges from about 200,000 to 600,000 floor square metres. The wide variation in total volume is explained by the different urban structure and cityscape objectives chosen by the competitors (dense or looser city structure, high or lower construction?) but also by the varying basic land use solutions for the current traffic areas. The first phase of the competition has shown that, in this competition, it remains unnecessary to set precise numerical targets for the amount of construction. A good and interesting city and a renewed centre environment in line with the overall objectives of the competition can be achieved with varying basic solutions that also produce varying total volumes of construction. In all solution models, reconciling efficient traffic, the space needs and feasibility of parking and the objectives related to habitability and a high-quality neighbourhood requires good planning and careful consideration of the optimal amount of construction and the amount of functions in proportion to each other.

In all cases, the new construction planned for the area in the competition entries will be implemented in stages, and some of the new construction ideas may have to wait for a long time for their implementation. A key element in all entries of the prize class is that it is possible to get the renewal of Itäkeskus up and running quickly with projects that improve at least some subdivisions.

6.2 Ensimmäisen vaiheen tulos ja ehdotuskohtaiset arviot

6.2.1 Palkintoluokka

Palkintolautakunta päätti valita kilpailun toiseen vaiheeseen neljä ehdotusta, joiden nimimerkit ovat "Helsinki East Village", "JALAN JALOIN", "ITIS SITI" ja "Itä-Helsingin Glokaali keskusta".

Toiseen vaiheeseen valittujen ehdotusten arviot sekä palkintolautakunnan antamat ehdotuskohtaiset jatkokehitysohjeet ovat kokonaisuudessaan kilpailuohjelman liitteenä. Liite on laadittu jatkoon valittujen ehdotusten kielellä (suomi). Alla on tiivistelmät jatkoon valittujen töiden keskeisimmistä ansioista ja tärkeimmistä tuomariston suosituksista jatkokehittämiselle.

6.2 First phase results and entry-specific evaluations

6.2.1 Prize class

The jury chose four entries for the second phase of the competition, with the pseudonyms 'Helsinki East Village,' 'JALAN JALOIN,' 'ITIS SITI' and 'Itä-Helsingin Glokaali keskusta.'

The evaluations of the entries selected for the second phase, as well as the entry-specific further development instructions given by the jury, are appended to the competition programme in their entirety. The appendix is drafted in the language of the selected entries (Finnish). Below are summaries of the main merits of the entries selected for the second phase and the most important recommendations of the jury for further development.

20 Helsinki East Village

Ehdotuksen Helsinki East Village keskeisimmät ansiot liittyvät omintakeiseen ja luovaan boulevardiratkaisuun ja sen mahdollistamaan keskikortteliin, joka on kaupunkikuvallisesti rohkea ja luo mittavasti uutta urbaania ympäristöä, uudistaa kaupunkirakenteen ja synnyttää alueelle uuden jo kaukaa tunnistettavan ytimen. Huomattavan tehokkaan keskikorttelin ulkopuolella on mielenkiintoisia, olevaa kaupunkirakennetta täydentäviä suurkorttelihahmotelmia, joissa väljät viheryhteudet, jatkokehittämisen kannalta kiinnostavat jalankulkureitit ja tilasarjat yhdistyvät mittakaavaltaan monipuoliseen asuinrakentamiseen. Nykyistä kävely-ympäristöä ja sisäistä saavutettavuutta on parannettu kattavasti ja monipuolisesti. Väylämäisen ympäristön haittoja on vähennetty kehittämällä liikenneympäristöä kaikille kulkumuodoille paremmin soveltuvaksi ja tiivistämällä katualueita.

Suositukset jatkosuunnitteluun liittyvät erityisesti pääväylien liikenne- ja ratkaisun realistisuuden tutkimiseen, Itäväylän alueen keskikorttelin ohjelmointiin, toiminnallisuuteen ja toteutettavuuteen sekä suurkortteleiden tarkempaan suunnitteluun.



20 Helsinki East Village

The main merits of the entry Helsinki East Village are related to the unique and creative boulevard solution and the central block made possible by it. The block is bold in terms of cityscape and creates a large amount of new urban environment, renews the city structure and creates a new, recognisable centre. Outside the remarkably efficient central block, there are outlines for interesting large blocks that complement the existing urban structure, combining loose green connections, sets of spaces and pedestrian paths that are interesting in terms of further development with residential construction diverse in scale. The current pedestrian environment and internal accessibility have been improved comprehensively and diversely. The disadvantages of the fairway-like environment have been reduced by developing the traffic environment to be better suited to all modes of transport and densifying street areas.

The recommendations for further planning concern, in particular, researching how realistic the traffic solution for the main roads is; the programming, functionality and feasibility of the central block in the Itäväylä area; and more detailed planning of the large blocks.



22 JALAN JALOIN

Ehdotus JALAN JALOIN on ehjä, tarkkaan tutkittu ja sisällöllisesti rikas ehdotus, joka täydentää ja kehittää kaupunkirakennetta jatkamalla ympäröivien korttelien logiikkaa suunnittelualueelle. Ote on vahvasti paikkalähtöinen. Jalankulkyhteudet ovat harkittuja ja toimivia ja tasojen vaihtelut on hallittu erinomaisesti. Itäväylän päälle esitetyt sillat ja niihin liittyvät rakennukset ovat tervetullut vaihtoehto suurimittakaavaiselle kansirakentamiselle. Nykyisen Gotlanninkadun päälle ehdotettu Itäväylän suuntainen kävely-yhteys ja kaupunkitila on mielenkiintoinen ja joukosta erottuva ratkaisu. Ehdotus esittää hyvin perustellun, suurmaiseman ymmärryksen perustuvan vision maisema-arkkitehtonisille ratkaisuille. Hiilineutraali Helsinki -teeman alle on laadittu kokonaisvaltainen kuvaus tekstin tasolla ja osin ansiokkaasti myös ratkaisuja suunnitelmaan ”jalkauttaen”.

Suositukset jatkosuunnitteluun liittyvät erityisesti alueen kaupunkikuvallisen ja arkkitehtonisen ilmeen kehittämiseen, Itäväylään rajoittuvien ja sen ylittävien osien luonteeseen ja toteutettavuuteen ja asumisen osuuteen toimintojen painotuksessa.



22 JALAN JALOIN

JALAN JALOIN is a solid and carefully researched entry rich in content. It complements and develops the urban structure by expanding the logic of the surrounding blocks to the planning area. The entry has a strong place-based approach. The pedestrian connections are well thought out and functional, and the elevation variations are managed excellently. The proposed bridges over Itäväylä and the buildings connecting to them are a welcome alternative to large-scale deck construction. The pedestrian connection and urban space proposed over the current Gotlanninkatu is an interesting solution that stands out. The entry presents a vision of landscape architectural solutions which is well-founded and based on an understanding of the greater landscape. Under the Carbon-neutral Helsinki theme, the entry presents a comprehensive textual description and also some commendable implementations in the plan.

The recommendations for further planning concern, in particular, the development of the cityscape and architectural look of the area, the nature and feasibility of the parts bordering and crossing Itäväylä and the role of housing in the emphasis of functions.



27 ITIS SITI

ITIS SITI on kokonaisvaltaisesti laadukas, rikas ja rohkea ehdotus, jossa on ilmeeltään ja korttelirakenteeltaan vaihtelevia kaupunkiympäristöjä. Uudisrakentamisen massoittelu ja arkkitehtoninen käsittely ovat kauttaaltaan taitavaa ja eleganttia. Rakennusten korkeusvaihteluilla ja harkituilla näkymillä on saatu aikaan laatua tehokkaaseen kokonaisuuteen. Ehdotuksessa muodostetaan uusi ja eloisa, kiitettävällä innolla kehitetyn jalankulkukaupungin keskus Itäväylän päälle. Puhoksen ja Stoaan ympäristö on kehitetty hyväksi kulttuurikeskuskokonaisuudeksi, ja erityisen onnistunut on kauppakuja Puhoksen takana. Ehdotuksessa on kestävä kehityksen osalta idearikasta visiointia. Ehdotuksen keskiössä olevalla laajalla, Itäväylän yläpuolelle levittäytyvällä kansiratkaisulla tekijät avoimesti haastavat kilpailuohjelman suuntaa antavat ohjeet kansirakentamisen määrän suhteen. ITIS SITI ehdotuksessa on huomattavia ansiota kautta koko kilpailualueen ja se on perusteltua valita jatkoon kansiratkaisusta huolimatta.

Kaikki pääsuositukset työn jatkokehittämiseksi liittyvät kansiratkaisuun. Jatkokehittelyä edellyttävät toteutettavuus yleisesti, vaihteellisuus, liikenteelliset ja toiminnalliset ratkaisut, korttelirakenne ja Itiksen vanhimman, julkisivuiltaan suojeltujen osien huomioiminen.



27 ITIS SITI

ITIS SITI is a comprehensively high-quality, rich and bold entry with urban environments with varying looks and block structures. The massing and architectural treatment of new construction is skilful and elegant throughout. The height variations of buildings and well-thought-out views have accomplished quality in an efficient whole. With commendable enthusiasm, the entry creates a new and lively pedestrian city centre over Itäväylä. The surroundings of Puhos and Stoa have been developed into a good cultural centre, and the shopping street behind Puhos is particularly successful. The entry has an imaginative vision regarding sustainable development. With the extensive deck solution extending above Itäväylä at the heart of the entry, the authors openly challenge the guidelines of the competition programme regarding the amount of deck construction. The ITIS SITI entry has considerable merit throughout the competition area and deserves to be selected for the second phase, despite the deck solution.

All the main recommendations for the further development of the work concern the deck solution. Further development is required in terms of general feasibility, phasing, traffic and functional solutions, the block structure and taking into account the oldest section of Itis with protected facades.



40 Itä-Helsingin Glokaali keskusta

Ehdotus Itä-Helsingin Glokaali keskusta on sisällöllisesti vahva ja rikas. Työssä on iso joukko hyviä ja monipuolisia konsepteja liittyen julkiseen kaupunkitilaan, asumisen sosiaalisuuteen, käyttäjälähtöiseen kehittämiseen, vaiheittaiseen toteuttamiseen, ekologisuuteen, kiertotalouteen ja hiilen sidontaan. Paikkalähtöinen kehittäminen, julkisten tilojen suunnittelun metsälähiöiden perinteisiin viittaava ote sekä Kehä I:n liittymän yhdistävä laaja kävely-ympyrä tekevät ehdotuksesta tunnistettavan. Ehdotuksessa on runsaasti hyviä ideoita liittyen naapurustoihin, vuorovaikutukseen, asumisen sosiaalisiin ulottuvuuksiin ja lähiluontoon. Maisemasuunnittelu on parhaimmillaan vahvaa. Liikennratkaisun ja rakentamisen mittakaavan maltillisuuden johdosta kokonaisuus on uskottava ja toteuttamiskelpoinen.

Suositukset ehdotuksen jatkosuunnitteluun kohdistuvat erityisesti valtavyölien estevaikutusta vähentävien ratkaisuiden kehittämiseen, kaupunkikuvallisen ilmeen ja kokonaisvolymin rohkeampaan kehittämiseen, esitettyjen periaate- ja detaljitason ideoiden konkretisointiin sekä asuinkortteleiden massoitteeluun.



40 Itä-Helsingin Glokaali keskusta

The entry Itä-Helsingin Glokaali keskusta is strong and rich in content. The entry includes a large number of good and diverse concepts related to public urban space, the social nature of housing, user-oriented development, phased implementation, ecology, circular economy and carbon sequestration. Place-based development, the approach to public space planning alluding to the traditions of forest suburbs and the extensive pedestrian circle connecting the Ring I junction make the entry distinctive. The entry has a wealth of good ideas related to neighbourhoods, interaction, the social dimensions of housing and the surrounding nature. The landscaping at its best is strong. Due to the traffic solution and moderation in the scale of construction, the total plan is credible and feasible.

The recommendations for further planning focus, in particular, on the development of solutions to reduce the barrier effect of the highways, bolder development of the look of the cityscape and overall volume, concretisation of the ideas presented at the level of principle and details and the massing of residential blocks.



6.2.2 Yläluokka

Yläluokan ehdotukset ovat kokonaisuutena hallittuja ja mielenkiintoisia kaupunkisuunnitelmia. Ne ovat laadukkaita kaikkien tai useimpien kilpailun arviointikriteerien näkökulmista. Ehdotuksissa yhdistyy visionäärisyys ja konkreettinen toteutettavuus. Kaikissa yläluokan töissä on innovatiivista ideointia, taiteellista laatua ja jotakin selvää lisäarvoa antavaa Itä-Helsingin keskustan kehittämiseksi.



6.2.2 Upper class

The upper-class entries as a whole are controlled and interesting city plans. They are of good quality in terms of all or most of the evaluation criteria. The entries combine a visionary approach and concrete feasibility. All upper-class works have innovative ideas, artistic quality and something with clear added value for the development of the Helsinki East Urban Centre.





Kuvat yläluokan ehdotuksista.
Pictures from upper class proposals.

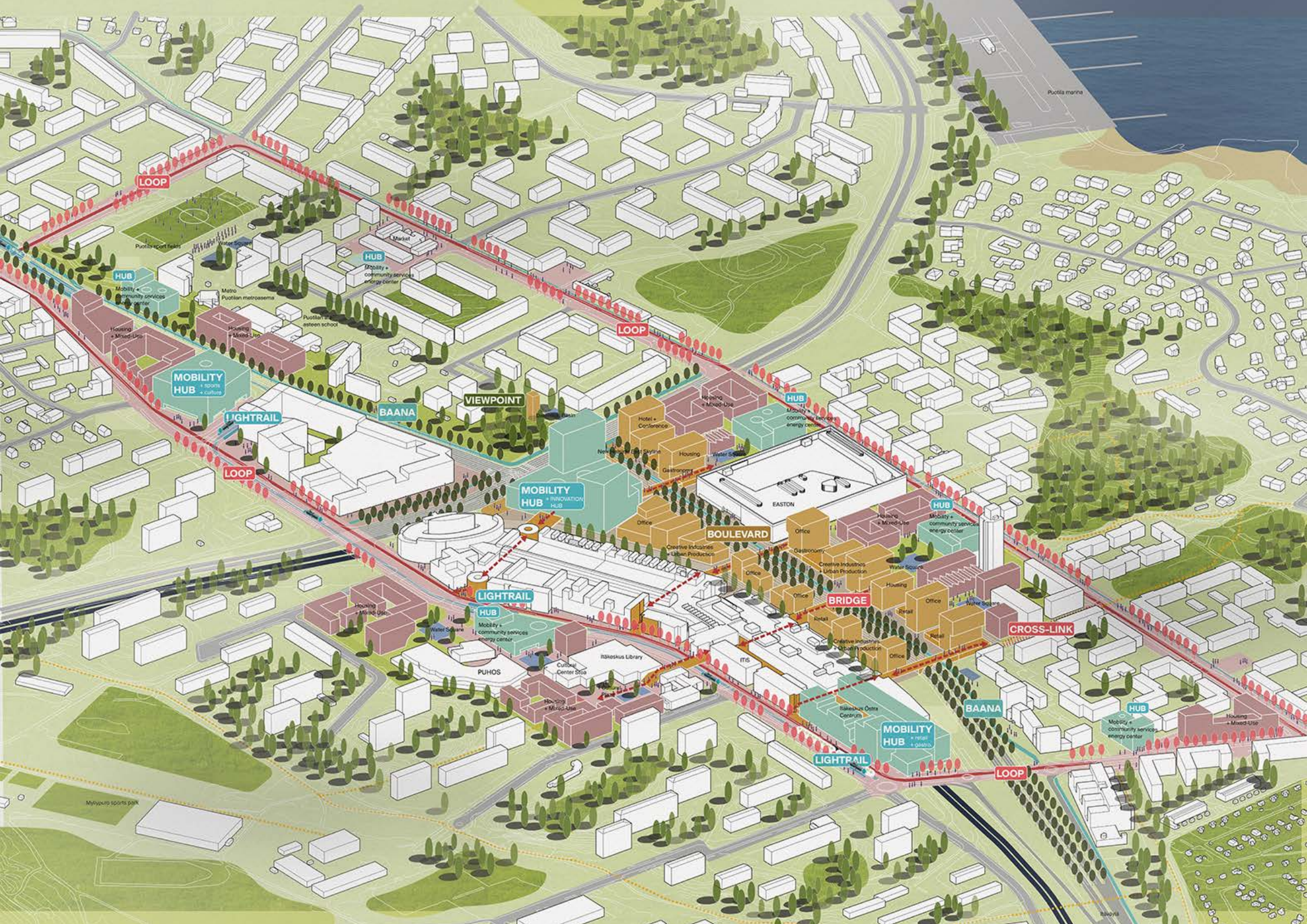
01 Helsinki East Urban Center. Reclaim the Streets!

HEUC - Reclaim the Streets on laadukas ja tasapainoinen työ, joka kuitenkin jää kokonaisuutena luonnosmaiseksi ja ratkaisultaan hieman jäykäksi. Ehdotuksessa Itäväylä on linjattu uudelleen ja Itä-Helsingin keskustan ydin sijoittuu syntyvän kaupunkibulevardin varrelle. Ratkaisu on monella tavalla potentiaalinen ja sillä tavoitetaan useita hyviä uusia laatuja, muun muassa risteysalueen väljästi mitoitettu Innovation & Mobility Hub, hauska Viewpoint Meripellontien kaakkoispuolella ja hyvään suuntaan avautuvat korttelit bulevardin ja Itiksen välissä, joskin nämä on osoitettu toimistokäyttöön. Risteysalueen Mobility Hubin sijainti on irrallaan joukkoliikenteestä, rakennuksen vahvuus on maankäytön potentiaalissa, ei ehdotetussa toiminnassa. Joka osa-alueelle sijoittuviin Mobility Hubeihin on kytketty lukuisia toimintoja, ja rakennuksista muodostuu eräänlainen korttelitalojen verkosto. Enimmäkseen työn massoittelu on tavanomaista, mutta havainnekuviasta välittyy myönteistä urbanismia. Bulevardin varren matalien liikerakennusten ja korkeahkojen lamellien vuorottelu ei sommitelmana täysin vakuuta. Neljän ”naapuruston” idea on hyvä, mutta jää luonnosmaiseksi. Puhoksen ympärillä on 4-5 -kerroksisia pienehköjä kortteleita. Maamerkin ympärille on ehdotettu melko hallitun kokoisia kortteleita ja 4-6 -kerroksisia asuinrakennuksia, Maamerkin rooli onkin työssä säilytetty. Julkisissa tiloissa vesiteemaa on ideoitu rikkaasti. Hiili-neutraalit ratkaisut ovat järkeviä ja vaikuttavia. Itäväylän bulevardisointi ja laadukas jalankulun ja pyöräilyn ympäristö kehittävät liikkumistapoja kohti kestäviä muotoja ja hillitsevät autoliikenteen keskeistä roolia. Liikkumishubit ja rakennuksissa sekoittuneet toiminnot tukevat tavoitteita. Itäväylän linjauksen muutos olisi kallis projekti, mutta perusteltavissa sen mahdollistamalla lisärakentamisella.



01 Helsinki East Urban Center. Reclaim the Streets!

HEUC – Reclaim the Streets is a balanced, high-quality work but is sketch-like as a whole and its solutions are a bit too rigid. In the entry, Itäväylä has been rerouted and the heart of the centre of East Helsinki is located along the city boulevard created. The solution has potential in many ways and achieves a number of good new qualities, including the loosely dimensioned Innovation & Mobility Hub at the intersection, the fun Viewpoint on the southeast side of Meripellontie and the blocks between the boulevard and Itis that face a good direction, although these are allocated for office use. The location of the Mobility Hub in the intersection area is detached from public transport; the strength of the building is in the land use potential, not the proposed activity. The Mobility Hubs located in each subdivision include numerous functions, and the buildings form a kind of network of community centres. For the most part, the massing of the entry is conventional, but the illustrations convey positive urbanism. The arrangement of alternating low-rise commercial buildings and taller lamella buildings along the boulevard does not entirely impress the jury. The idea of four ‘neighbourhoods’ is good but unelaborated. There are smallish 4–5-storey blocks around Puhos. Quite moderately sized blocks and 4–6-storey residential buildings have been proposed around Maamerkki, and the role of Maamerkki has been preserved in the work. In public spaces, there are a lot of good ideas around the water theme. The carbon-neutral solutions are sensible and impressive. The boulevardisation of Itäväylä and the high-quality pedestrian and cycling environment develop transport towards sustainable forms and curb the central role of car traffic. The Mobility Hubs and mixed functions in buildings support these goals. The rerouting of Itäväylä would be an expensive project but justifiable by the complementary construction it would allow.



03 EAST CENTRAL PARK

East Central Park on suuren maailman otteella tehty runsas työ, joka tuo Itäkeskukseen metropoleista tuttua mittakaavaa ja ratkaisuja. Ehdotuksen kaukaa tunnistettava H-kirjaimen muotoinen rakennusmassa on osa uuden Itä-Helsingin identiteettistrategiaa, ja vertautuu Pariisiin La Défensen riemukaareen. Näyttävä ja uhkarohkea ehdotus pyrkii suurilla eleillä muovaamaan koko Itäkeskuksen identiteetin uudelle mallille, ja tuntuukin ehdottavan uutta sijaintia Helsingin keskustalle. Tehokkuus on kauttaaltaan liioitellun korkea. Työn voima on putkelle nostetun Itäväylän mahdollistama kaupallisen tilan uudelleenorganisointi ja Itäkeskuksen etelä-pohjois -yhteydet, joissa on luonnetta ja idearikkautta. Kaupunkitilallisesti uusi viheralue ”Central Park” ei näy suunnitelmassa kovinkaan vahvana. Vaikka lähes kaikki vaakapinnat ovat vihreitä, synnyttää ehdotus mittakaavaltaan kovaa kaupunkia, jossa ihminen jää sivuosaan. Asuinrakentaminen perustuu paljolti tornitaloihin ja hieman avattuihin, mittasuhteiltaan raskaisiin umpikortteleihin, joita keventävät autottomat viherpihat, kannet ja kattopuutarhat. Merkittävin asumisen idea on Itäkeskuksen suojeltuun ostoskeskukseen kiinni rakennettu Corbusier-henkinen jättirakennus ”Garden Apartments”. Ajatus kaikkien asuntojen aukeamisesta etelään ei ole realistinen. Ehdotuksen ekologiset ansiot liittyvät Itäväylän nostamiseen jalaksille ja sen mahdollistamaan nykyisen väyläalueen muutokseen puistoksi, jolla on merkitystä myös hulevesien hallinnassa. Esitetyllä kattavalla puurakentamisella on vaikutusta hiilijalanjälkeen. Kokonaisuutena ehdotus edellyttää raskaita rakenteellisia muutoksia kaikilla osa-alueilla. East Central Park vie äärimmilleen nyky-Helsinkiä paikoin leimaavan kehittämisen suurten ja monimutkaisten hankkeiden kautta. Projektien ’raekoko’ on Itä-Helsingin tilanteeseen kuitenkin liian suuri.



03 EAST CENTRAL PARK

EAST CENTRAL PARK is a rich piece created in a metropolitan style, giving Itäkeskus the scale and solutions familiar from metropolises. The entry's H-shaped building mass, identifiable from afar, is part of the identity strategy of the new East Helsinki and compares to La Grande Arche de la Défense in Paris. The impressive and daring entry seeks to transform the identity of the entirety of Itäkeskus with grand gestures, seeming to suggest a new location for the centre of Helsinki. The efficiency is excessively high throughout. The strengths of the work are in the reorganisation of commercial space made possible by raising Itäväylä into a pipe and the south-north connections of Itäkeskus, which have character and a wealth of ideas. In terms of urban space, the new green area 'Central Park' does not appear very strongly in the plan. Even though almost all horizontal surfaces are green, the entry proposes a large-scale city where human beings are left in the background. Residential construction is largely based on tower buildings and almost completely closed blocks with heavy proportions, softened by car-free green courtyards, decks and roof gardens. The most significant housing idea is the Corbusier-inspired giant building 'Garden Apartments' built right next to the protected Itis shopping centre. The idea of having all flats face south is unrealistic. The ecological merits of the entry are related to the raising of Itäväylä and the

transformation of the current road area into a park, which is also important for storm water management. The comprehensive wood construction presented has an effect on the carbon footprint. As a whole, the proposal requires major structural changes in all subdivisions. EAST CENTRAL PARK takes the development that characterises modern Helsinki in places to the extreme through large and complex projects. However, the 'grain size' of the projects is too large for the situation in East Helsinki.



11 Uusiutuva Itä-Helsinki

Uusiutuva Itä-Helsinki esittää laadukkaita ja mielenkiintoisia ratkaisuja kilpailualueen yksittäisille osa-alueille, mutta työ jää kokonaisuutena liian varovaiseksi, eikä onnistu luomaan yhtenäistä keskusta-aluetta tai ratkaisemaan Itäväylän estevaikutusta vakuuttavalla tavalla. Uutta rakentamista on ehdotettu verrattain vähän. Havainnekuvista välittyy viehättävää arkkitehtonista otetta ja elegantteja kaupunkijulkisivuja. Kaupunkirakenteessa on paljon hyviä korttelitason kehittämissideoita. Stoa polveileva aukio on onnistunut, Puhos olisi ehkä kaivannut enemmän tilaa hengittää. Erityisesti Eastonin ja Maamerkin välinen typologisesti rikas kokonaisuus on kaupunkitilana herkkä ja lupaava. Kiinnostavat kortteliryhmät kuitenkin jäävät saarekemaisiksi. Asumiseen on esitetty luontevia ympäristöjä koko kilpailualueella. Korkeammat rakennukset suojaavat pienipiirteisiä kortteleiden sisämaailmoja paikan ehdoilla. Asuinkorttelit vaikuttavat silti kauttaaltaan alimitoitetuilta ja osin myös ahtailta. Itäväylän alueelle työ ei esitä uusia avauksia, eikä ostoskeskuksiin ole puututtu lainkaan - Eastonin laajennusta ei ole edes esitetty. Pääväylät ovat viitesuunnitelman mukaiset, eikä liikenneratkaisuja ole juuri muutettu. Strategisesti työ etsii vastauksia alueen sirpalemaisuuteen ja kaupan suuryksiköiden dominanssiin. Joustavaa kaupunkikehitystä tuetaan erityisesti satsaamalla niin toiminnallisesti kuin kaupunkirakenteellisesti väliaikaisiin matalan kynnyksen rakennuksiin. Ideat ovat kiinnostavia, ja strateginen osuus on työn parasta antia. Väliaikaisten rakennusten kohtalo lopullisessa kaupunkirakenteessa jää hieman epäselväksi, mutta kokonaisotteeltaan myönteinen työ on pyrkinyt ottamaan tulevaisuuden epävarmuustekijät huomioon. Kestävien liikkumismuotojen tukeminen on vajavaista ja ”ekologisen valtatie” idea jää naiiviksi. Alhainen rakentamisen tehokkuus ei vastaa liikenteellisesti keskeisen alueen mahdollisuuksiin, mutta toisaalta työ olisi teknisesti helppo toteuttaa.



11 Uusiutuva Itä-Helsinki

Uusiutuva Itä-Helsinki presents interesting high-quality solutions for individual subdivisions of the competition area, but the work as a whole remains too cautious and fails to create a unified central area or solve the barrier effect of Itäväylä in a convincing way. Relatively little new construction has been proposed. The illustrations convey a charming architectural approach and elegant city facades. There are a lot of good block-level development ideas in the urban structure. The winding Stoa square is well executed but Puhos might have needed more space to breathe. The typologically rich entity between Easton and Maamerkki is a delicate and promising urban space. However, the interesting block groups remain island-like. Uncontrived environments for housing have been presented throughout the competition area. The taller buildings protect the small-scale inner worlds of the blocks on the location's terms. However, the residential blocks appear to be undersized and partly cramped. The entry does not present any new openings to the Itäväylä area, and the shopping centres have not been touched at all – the Easton extension has not even been presented. The main roads are in line with the reference plan, and the transport solutions have hardly been changed. Strategically, the work seeks answers to the fragmentation of the region and the dominance of large retail establishments. Flexible urban development is supported

in particular by investing in low-threshold buildings that are temporary both in terms of function and urban structure. The ideas are interesting, and the strategic part is the best part of the entry. The fate of the temporary buildings in the final urban structure remains somewhat unclear, but this entry with its overall positive approach has sought to take future uncertainties into account. Support for sustainable mobility is lacking and the idea of an 'ecological highway' is naive. The low density does not meet the potential of an area central to transport but, on the other hand, the work would be technically easy to implement.



15 CENTRAL PARK

Central Parkissa on lukuisia identiteetin uudistamiseen liittyviä ideoita jotka ovat kaavoituksellisesti tehtävissä. Ehdotus viljelee ruutukorttelia suurelle osalle kilpailualueesta ja luo vaihtelevaa kaupunkia varioimalla massoittelua kurinalaisen ruudukon sisällä. Kokonaisuutena yhtä ideaa monistava työ jää kuitenkin tasapaksuksi, vaikka julkisen tilan käsittelyssä on muista Pohjoismaista ja Keski-Euroopasta tuttua, laadukasta otetta. Eteläpuoli on kokonaisuudessaan ratkaistu ansiokkaammin kuin pohjoispuoli. Kortteleiden keskellä on hyviä ja järkeviä julkiseen tilaan liittyviä ideoita ja sopivaa monimuotoisuutta, mutta "Central Park" suorastaan loistaa poissaolollaan. Puhoksen alue on tukkoinen, ja ympäröivät rakennukset pääosin liian lähellä ostoskeskusta, mutta pohjoispuolen asuntorivi on onnistuneesti sijoitettu. Eteläpuolella terassoituva massoittelu ja aukiot ovat ansiokkaita, ja havainnekuva esittää tasapainoisen vision isoillakin asuntomäärillä. Eastonin laajennus on jäänyt esittämättä. Helsingille tyypilliset kulmissaan auki olevat aukiot saattavat autottomina toimia hyvin. Itäväylää reunustava korkeahkojen rakennusten "Ridge" on vahva kokonaisuus, mutta toimistojen osuus on liian suuri ja ne sijaitsevat osittain suhteellisen huonosti jalan ja metrolta saavutettavissa paikoissa Kehä I:n liittymän äärellä. Itäväylän liikennejärjestelyt voivat pystyä lähes ennallaan, mutta väylän luonne muuttuu merkittävästi. Ridgen pohjoispuoli jää ehdotuksessa kuitenkin esittämättä. Asumisen paksurunkoiset ja tiiviit umpikorttelit voisivat sopia AirBnB ja work-live toimintaan, asumisyhteisöille ja erityisasumisen yksiköille, mutta kovin hyvää miljööttä ei synny. Ehdotuksessa käsitellään hiilitavoitteita ja ekologisia seikkoja niukasti, mutta rakentamisen korkea tehokkuus on tässä joukkoliikenteen solmukohdassa hyvä peruslähtökohta.



15 Central Park

Central Park has many ideas related to identity renewal that are feasible in terms of town planning. The entry uses a grid plan across much of the competition area and creates a varied city by varying the massing within a disciplined grid. As a whole, however, the work repeating a single idea is boring, even though there is a high-quality approach to the handling of public space familiar from other Nordic countries and Central Europe. The south side has more merit as a whole than the north side. There are good and sensible ideas for public space and appropriate diversity in the middle of the blocks, but the 'Central Park' is downright conspicuous by its absence. The Puhos area is congested and the surrounding buildings mostly too close to the shopping centre, but the row of housing on the north side has been successfully placed. On the south side, the terraced massing and squares are meritorious, and the illustration presents a balanced vision even with large amounts of housing. The Easton expansion has not been presented. The squares open from the corners that are typical of Helsinki may work well without cars. The 'Ridge' of tallish buildings bordering Itäväylä is a strong entity, but the proportion of offices is too large and the location by the Ring I junction is partly relatively poorly accessible on foot and from the metro. The traffic arrangements on Itäväylä may remain almost unchanged, but the nature of the road will change significantly. However, the north side of the Ridge is not presented in the entry. The thick-framed and dense closed housing blocks could be suitable for Airbnb and work-live activities, housing communities and special housing units, but the milieu created is not very good. The entry deals little with carbon targets and ecological issues, but the high density is a good starting point at this public transport hub.



17 Ihmisten kaupunki

Huolellinen ja osa-alueet tasapainoisesti työstänyt paikkalähtöinen työ, jossa monikulttuurisuus ja eri alueiden ja naapurustojen identiteetit ovat hyvin esillä. Työssä on esitetty mielenkiintoisia kortteli-ideoita ja talotyyppien hyvää variaatiota. Eteläpuolen kolmiomaisista kytketyistä pistetaloista muodostuvat umpi- ja suurtorttelit voisivat olla erinomainen lähtökohta alueen kehitykselle. Stoa aukio on täydennetty hauskaasti uudella pienipiirteisellä rakennustypologialla ja toiminnallinen ohjelmointi on hyvin kiinnostava. Puotilan ja Meripellon alueet ovat monipuolisia. Ehdotus kärsii kuitenkin mitoitusongelmista, sillä eritoten asuinrakennukset vaikuttavat usein epärealistisen pieniltä. Olevaa rakentamista on säilytetty ansiokkaasti ja työssä on löydetty mahdollisia käyttöjä myös vanhoille rakennuksille. Näistä ”vapaa kulttuurikeskus” Maamerkin vierellä tuntuu varsin luontevalta. Eastonin laajennus ja ostoskeskusten reitit on tutkittu hyvin. Työssä on huomioitu kauppakeskusten sisäiset käytävät osana katuverkkoa, ja uusi ”Basaarisilta” liittyy tähän verkostoon. Kaupunkirakenteellisesti Tallinnanaukion ja Lyypekinaukion välinen vihreä diagonaaliyhteys on varteenotettava avaus. Ehdotuksen hyvä kaupunkitilojen verkosto on oikean suuntainen, mutta luonteeltaan liian varovainen muodostamaan vahvaa keskustaa. Itäväylä ylitetään perinteisillä siltaratkaisuilla. Hiilineutraaliustavoitteen kannalta työssä on hyviä periaatteita, kuten puu- ja massiivitiilirakentaminen, painovoimainen ilmanvaihto, paikallinen energia ja kiertotalous. Kaikkia kilpailuohjelmassa mahdollistettuja nykyisten rakennusten purkuja ei ole tehty, mikä vähentää hiilipäästöjä. Maanvaraisten pihojen ja hulevesien käsittelyn mahdollisuuksia olisi voinut viedä pitemmällekin.



17 Ihmisten kaupunki

A thorough place-based entry with balanced handling of all subdivisions and where multiculturalism and the identities of different areas and neighbourhoods are well displayed. The work presents interesting block ideas and a good variation of building types. The closed and large blocks formed by connected triangular single-stairwell buildings on the south side could be an excellent starting point for the development of the area. The Stoa square has been complemented with new small-scale building typology in a fun way, and the functional programming is very interesting. The areas of Puotila and Meripelto are diverse. However, the entry suffers from problems with scaling, as the residential buildings, in particular, often seem unrealistically small. Existing buildings have been preserved meritoriously, and the work has also found potential uses for old buildings. Of these, the ‘free cultural centre’ next to Maamerkki feels very natural. Easton’s expansion and the routes of the shopping centres have been well researched. The work takes into account the internal corridors of the shopping centres as part of the street network, and the new ‘Basaarisilta’ bridge connects to this network. In terms of urban structure, the green diagonal connection between Tallinnanaukio and Lyypekinaukio is a noteworthy idea. The good network of urban spaces in the entry is a step in the right direction but too cautious in nature to form a strong

centre. Itäväylä is crossed by traditional bridge solutions. In terms of the carbon neutrality goal, the work includes some good principles, such as wood and solid brick construction, natural ventilation, local energy and circular economy. Not all the demolition of existing buildings made possible by the competition programme has been implemented, which reduces carbon emissions. The possibilities of natural courtyards and storm water management could have been taken even further.



24 SYKE

Ammattitaitoinen ja kauniisti esitetty ehdotus, jossa julkisen tilan verkoston ympärille muodostuu selkeitä uusia korttelikonaisuuksia. Puolijulkiset kaupakäytävät on tunnistettu osaksi kulkureitistöä ja kauppakeskusten suuri kävijämäärä nähdään koko alueen potentiaalina. Mielenkiintoista ajatusta julkisen tilan verkoston heikompia, kaukana kauppakeskuksista sijaitsevia kohtia aktivoivista “magneeteista” ei ole viety loppuun asti. Kauppakeskus Itäisen eteläreunan uusi julkinen jalankulkureitti on erinomainen ajatus. Itäväylän päälle ja reunoille sijoittuu isoja möhkälemäisiä liike- ja toimistorakennuksia, joiden kerrosala on varsin suuri suhteessa kysyntään. Asumisen ympäristöt ovat kehityskelpoisia. Eri osa-alueilla on melko taitavasti sommiteltuja hieman avattuja umpikortteleita, joista luonnehtii 2-kerroksisten ja 5-8 kerroksisten osien vuorottelu. Kortteleiden välit ovat monissa tapauksissa luonteikkaita puistoja, ei katuja. Puhoksen edustan korkeat ja paksut pistetalot ovat massoittelultaan kyseenalaisia eivätkä piittaa Stoaan ja Puhoksen arkkitehtuurista. Eteläisen osa-alueen ratkaisut ovat parempia. Suora-kulmaista koordinaatistoa pakenevat kaupunkiaukiot ja puistot ovat kiinnostavia ja maisema-arkkitehtuurissa on paljon hyviä ajatuksia. Liikenteellisesti ehdotus on realistinen. Hiilineutraalisuuteen liittyviä ideoita ei ole sanallistettu, mutta jalankulkuverkosto, liityntäpysäköinti, viherrakentaminen, vaihtuviin sääoloihin sopeutuminen ja aurinkoenergia ovat työssä hyvin esillä.



24 SYKE

A professional and beautifully presented entry in which clear new block entities are formed around a network of public spaces. The semi-public shopping corridors have been recognised as part of the route network, and the large number of visitors to the shopping centres is seen as a potential for the whole area. The interesting idea of ‘magnets’ activating the weaker points of the public space network located far from the shopping centres has not been followed through. The new public pedestrian route on the southern edge of Itis shopping centre is an excellent idea. Large, clunky commercial and office buildings with a very large floor area in relation to demand are located over and along Itäväylä. The housing environments have potential for development. The different subdivisions have rather skilfully composed partially closed blocks characterised by the alternation of 2-storey and 5–8-storey sections. In many cases, the spaces between the blocks are not streets but parks with character. The tall and thick single-stairwell buildings in front of Puhos are massed questionably and disregard the architecture of Stoa and Puhos. The solutions in the southern subdivision are better. The city squares and parks that evade the rectangular grid are interesting, and there are a lot of good ideas in the landscape architecture. In terms of traffic, the proposal is realistic. The ideas related to carbon neutrality have not been put

into words, but the pedestrian network, park-and-ride solutions, green area construction, adaptation to changing weather conditions and solar energy are well displayed in the work.



26 Idän Eden

Idän Eden on tasapainoinen ja idearikas ehdotus, jossa kaupunkirakennetta on kehitetty olevien rakenteiden lähtökohdista täydentäen ja tiivistäen. Itäkeskuksen eri alueita on ideoitu siten, että niille kehittyy oma paikallinen identiteetti. Puhoksen ja Stoa alueesta luodaan toiminnan ja identiteetin keskus luontevan tuntuisin keinoin, ja eteläinen osa-alue jää enemmän asumiselle. Ehdotus parantaa Itäkeskusta kauttaaltaan toimilla, joihin on mahdollista ryhtyä nopeasti ja kohtuullisin resurssein. Arkkitehtuuri on viehättävää olematta turhan pienipiirteistä, ja julkisen tilan mittakaava on miellyttävä. Kaupunkitilat liittyvät toisiinsa onnistuneesti ja julkisten sisä- ja ulkotilojen välille syntyy vuorovaikutusta. Ehdotuksessa on mielenkiintoisia hybridikortteleita ja korttelitypologisia ideoita, maantasokeroksissa monipuolisia toimintoja. Meripellontien korttelin lamellien ja kaupunkirivitalojen kokonaisuus on taidokkaasti suunniteltu. Uusi kauppasilta Itäksen ja Eastonin välissä on hyvällä paikalla, mutta Hansa-sillan purkaminen on turhaa, eikä Maamerkin entisen akselin poistaminen ole ratkaisuna suositeltava. Hiilineutraaliuden osalta työssä on onnistunutta ekologisten yhteyksien ja biotooppien suojelua ja kehittämistä. Valtaväylien ”metsäbulevardi” ei puutu liikennejärjestelyihin, mutta ei myöskään tiivistä maankäyttöä liikennealueella ja sen suoja-alueilla. Väyläalueen metsittäminen on teknisesti pääosin epärealistista muun muassa maanalaisen infran vuoksi. Idän Eden ei ratkaise kilpailun keskeistä tavoitetta väyläalueiden erotusvaikutuksen vähentämisestä vaan päinvastoin erottaa alueet omiksi kokonaisuuksikseen. ”Metsäbulevardi” kääntyykin niin toiminnalliseksi kuin imagolliseksi ongelmaksi ja syö ratkaisuna koko ehdotuksen uskottavuutta. Kohtuullinen ja järkevä rakentaminen ja etenkin suurten – myös hiilipiikiltään raskaiden – infrastruktuurien välttäminen ovat järkevää kaupunkirakenteen hiilineutraalisuutta. Työn toteutettavuudessa on useita ongelmakohtia.



26 Idän Eden

Idän Eden is a balanced and imaginative entry in which the urban structure has been developed from the starting points of the existing structures, complementing and densifying it. The different areas of Itäkeskus have been designed in such a way that they develop their own local identity. The area of Puhos and Stoa is transformed into a centre of activity and identity by means that seem natural, and the southern subdivision is left more residential. The entry improves Itäkeskus as a whole through actions that can be taken quickly and with reasonable resources. The architecture is charming without being unnecessarily small-scale, and the scale of the public space is pleasant. The urban spaces are successfully interconnected, and there is an interaction between public indoor and outdoor spaces. The entry includes interesting hybrid blocks and block typology ideas with versatile functions at ground level. The ensemble of lamella buildings and townhouses in the Meripellontie block is skilfully designed. The new shopping bridge between Itis and Easton is well located, but the demolition of Hansasilta is unnecessary, and the removal of the former Maamerkki axis is not a recommendable solution. In terms of carbon neutrality, the work includes successful protection and development of ecological connections and biotopes. The ‘forest boulevard’ of the highways does not interfere with traffic arrangements,

but nor does it densify land use in the traffic area or its protection zone. Forestation of the road area is technically unrealistic for the most part due to the underground infrastructure, among other things. Idän Eden does not solve the central objective of the competition, i.e. reducing the barrier effect of the road areas. On the contrary, it separates the areas into their own entities. Thus, the ‘forest boulevard’ turns into a problem, both in terms of function and image, and eats away at the credibility of the whole entry as a solution. Moderate and sensible construction and, in particular, the avoidance of large infrastructure elements – with a heavy carbon spike – are sensible forms of carbon neutrality in the urban structure. There are several problem areas in the feasibility of the work.



28 EAST POLE – KAUPUNKI PYÖRÄLLÄ

East Pole on idearikas työ, joka visioi Itä-Helsingin keskustaan näyttävää uutta kaupunkisiluettia. Työssä on jylhää mahtipontisuutta ja vahvasti uudistava ote, mikä välittyy koko kilpailun parhaimpiin kuuluvasta havainnekuvasta. Ehdotus jää kuitenkin monilta osa-alueiltaan keskeneräiseksi sekä tilallisesti että toiminnallisesti eikä muodosta riittävän vakuuttavaa kokonaisuutta. Kaupunkirakennetta on tiivistetty paikkalähtöisesti ja eri osa-alueille on luonnosteltu monipuolisia korttelityypologioita, mutta muodostuvat kaupunkitilat ovat pääsääntöisesti liian löysiä. Yleisilmettä hallitsevat uudet tornikorttelit. Puhoksen ja Stoa alueella perheystävälliset toiminnot istuvat paikkaan hyvin, mutta aihioita ei ole tutkittu kovin pitkälle. Puhoksen hybridikorttelialue on sommitelmana raskas. Korkea rakentaminen hybridikorttelin ja Kehä I:n välillä ei ole perusteltua. Palveluasunnot jatkavat Puotinharjun koordinaatistoa ja linkittävät uutta ja vanhaa, mutta Stoa aukion ratkaisu on keskeneräinen. Lyypekinaukiosta on sen sijaan kehitetty komea tila, jossa työn arkkitehtoniset ideat pääsevät parhaiten oikeuksiinsa Maamerkin säilyessä alueen dominanttina. Itäväylän siltarakenteet ja Eastonin laajennus muodostavat sujuvan kokonaisuuden, jota täydentää Itiksen eteläpuolella kulkeva uusi julkinen kulkuväylä. Pyöräväyliin on kiinnitetty huomioita, ja työ on yksi monista, joissa Kehä I:n risteyksessä on iso kevyen liikenteen ympyrä. Itäväylää ja Kehä I:stä reunustavat reitit eivät ole kokemuksellina ympäristönä onnistuneita. Hiilineutraalisuustavoitteen pohtiminen on jäänyt korulauseiden tasolle, mutta Maamerkin alueella viherkatot on onnistuneesti liitetty osaksi näyttävää arkkitehtonista kokonaisuutta. Toteutettavuuden haasteena on se, että jos visioitua ”idän talousihmettä” ei synny, vaikeasti vaiheistettavissa oleva kokonaisuus voisi jäädä toteutumatta.



28 EAST POLE – KAUPUNKI PYÖRÄLLÄ

East Pole is an imaginative entry that envisions a new, impressive city skyline for the Helsinki East Urban Centre. The work has majestic grandiosity and a strongly renewing approach, which is conveyed by one of the best illustrations in the entire competition. However, the entry is incomplete in many areas, both in terms of space and function, and does not form a sufficiently convincing whole. The urban structure has been densified with a place-based approach, and diverse block typologies have been sketched for the different subdivisions, but the resulting urban spaces are generally too loose. The overall look is dominated by the new tower blocks. The family-friendly activities fit well in the Puhos and Stoa area, but the ideas have not been researched very extensively. The hybrid block area of Puhos is a heavy arrangement. High-rise construction between the hybrid block and Ring I is not justified. The sheltered housing units continue the Puotinharju grid and link the new with the old, but the Stoa square solution is incomplete. Lyypekinaukio, on the other hand, has been developed into a handsome space where the architectural ideas of the work prove their full potential with Maamerkki remaining dominant in the area. The bridge structures of Itäväylä and the Easton extension form a smooth whole, complemented by a new public route on the south side of Itis. Attention has been paid to cycle paths, and this entry is one

of many with a large pedestrian and bicycle circle at the intersection of Ring I. The routes bordering Itäväylä and Ring I are not successful as experiential environments. Addressing the goal of carbon neutrality has remained at the level of rhetoric, but the green roofs in the Maamerkki area have been successfully incorporated into a spectacular architectural look. The feasibility challenge is that if the envisioned ‘eastern economic miracle’ does not emerge, the entity that is difficult to implement in stages may not be realised.

EAST POLE

PUOTINHARJUN KULTTUURIKEIDAS

METROKORTTELIT

LUONTO KESKELLÄ KAUPUNKIA

ITÄKESKUS - IDÄN TALOUSIHME



32 brygga

Työn keskeinen idea ja kokoava voima on Hansasilan korvaava suuri siltarakenne, joka muodostaa voimakkaan akselin Maamerkitä Stoaalle ja yhdistää alueet toisiinsa. Brygga osoittaa alueen keskustalle uuden, selkeän paikan. Silta tarjoaa 24h ulkoysteyden Itäväylän yli, mutta puskee samalla Kairamon suojellun Itäkeskuksen läpi. Brygga on tasapainoinen, laadukas ja kiinnostavia urbanistisia ideoita sisältävä työ, joka rakentuessaan pääosin yhden idean ympärille kuitenkin hajoaa, kun yhteyttä kohdasta ei tosielämässä voida osoittaa. Eteläpuolella täydennysrakentaminen perustuu omintakeiseen nauharakenteeseen, joka vahvistaa 1970-luvun koordinaatistoa. Koko alue on otettu haltuun samalla eleellä. Avoimet nauhakorttelit eivät kuitenkaan luo kovin mielenkiintoista tai elävää kaupunkitilaa: pihat ovat osin nostettuja kansipihoja ja mittakaava suurehko. Puotilan ja Puhoksen ympäristössä on melko tavanomaisia kortteliratkaisuja. Maamerkin vastinpariksi ehdotetaan korkeaa rakennusta Tallinnanaukiolle. Sen sijainti on kaukonäkymissä keskustan, Mellunkylän ja Vuosaaren suunnista erinomainen, mutta rakennuksen ilme jättää varaa kehittämiselle. Siltarakenteen ympärillä uudet julkiset tilat ovat harkittuja, mutta muut julkiset alueet eivät yllä samalle tasolle. Ulkotilojen laatuun ja mittakaavaan tuovat haasteita suurien tasoerojen hallinta ja tuulisuus. Ehdotuksessa on monipuolisesti uusia toimintoja: monitoimitalo vahvistaa Stoaan luonnetta kulttuurikeskittymänä, tornihotellin sijainti metroaseman kyljessä on hyvä. Puhoksen profiilia kauppapaikkana on vahvistettu uuden torin avulla, mutta ratkaisu on pienimuotoinen ja alue jää väljäksi. Ehdotuksen selostuksessa tai kuvissa ei ole esitetty, miten ehdotus vastaisi Helsingin hiilineutraalisuustavoitteeseen.



32 brygga

The central idea and unifying force of the entry is the large bridge structure replacing Hansasilta and forming a strong axis from Maamerkki to Stoa and connecting the areas together. Brygga sets a new, clear location for the centre of the area. The bridge offers a 24-hour outdoor connection over Itäväylä but pushes through Kairamo's protected Itäkeskus at the same time. Brygga is a balanced, high-quality work with interesting urban ideas. However, as it is mainly built around a single idea, it collapses when the connection cannot be realised in real life. On the south side, the urban infill is based on an original strip structure that strengthens the grid from the 1970s. The whole area has been taken over with the same idea. However, the open strip blocks do not create a very interesting or lively urban space: the courtyards are partly raised deck yards and the scale is rather large. There are fairly standard block solutions around Puotila and Puhos. A tall building by Tallinnanaukio is proposed as a counterpart to Maamerkki. Its location is excellent when viewed from a distance from the city centre, Mellunkylä or Vuosaari, but the look of the building leaves room for improvement. The new public spaces around the bridge structure are well thought out, but the other public spaces do not reach the same level. The quality and scale of the outdoor spaces are challenged by the management of large differences in elevation and windiness. The entry includes a wide range of new functions: the community centre strengthens the character of Stoa as a cultural centre, and the location of the tower hotel next to the metro station is good. The profile of Puhos as a retail space has been strengthened with the help of the new square, but the solution is small-scale and the area remains loose. The description or images of the entry do not show how it would address Helsinki's carbon neutrality objective.

The entry includes a wide range of new functions: the community centre strengthens the character of Stoa as a cultural centre, and the location of the tower hotel next to the metro station is good. The profile of Puhos as a retail space has been strengthened with the help of the new square, but the solution is small-scale and the area remains loose. The description or images of the entry do not show how it would address Helsinki's carbon neutrality objective.



37 SITI (1)

Siti on kolmen porttiaiheen työ, joka esittää kiinnostavia viher-kauppasiltojen ja typologisesti rikkaiden rakennusten yhdistelmiä Itäväylän varrelle. Työssä on käsitelty kilpailualueen eri osa-alueita luontevasti omanlaisina kokonaisuuksinaan, ja koko kilpailualue on läpikäyty huolellisesti ja uskottavasti. Kokonaisuutena esitys on kuitenkin hiukan fragmentaarinen, kuin eri osa-alueista koostuva. Siti ei onnistu esittämään, millä tavoin Itäkeskuksesta tulevaisuudessa syntyisi uusi, yhtenäinen keskusta-alue. Toiminnallisesti työ ei juurikaan tarjoa uusia ideoita: toiminnot koostuvat asumisesta, liiketiloista ja toimistoista. Asumisen ratkaisuissa on puoliavoimia kortteleita, joissa rakennusten korkeusvaihtelu ja lamelli- ja pistetalojen vaihtelu muodostaa toimivaa asuinympäristöä. Pihat jäävät luonteeltaan varsin julkisiksi. Alueen eteläosassa Eastonin yhteydessä ja Puotilan asemalla on esitetty onnistuneet julkiset tilat. Itäväylän eteläpuolelle on luotu uusi, toiminnallisesti hyvinkin mahdollinen Visbynkujan diagonaaliakseli, joka parantaa joukkoliikenteen saavutettavuutta. Kaupunkirakennetta on tiivistetty tehokkaasti. Eteläpuolen käsittely on kokonaisuudessa ansiokkaampi kuin pohjoispuolen. Eastonin laajennus on esitetty luontevasti, ja kahden kauppakeskuksen välinen yhteys on sijoitettu niiden toimintoja vahvistavasti. Kumpuileva mäki Eastonin vierellä on hauska toteutettu. Toisaalta Hansasilta on kevyen oloisilla perusteluilla esitetty kokonaan purettavaksi, jolloin yhteys Tallinnanaukiolle katoaa. Puhoksen alue on löysähkö, ja kauppakeskuksen eteen on jätetty laaja aukioalue, joka on arkkitehtuuriltaan ja maisema-arkkitehtuuriltaan jäänyt keskeneräiseksi. Puhoksen etupuolen katutaso viettää kohti Stoaan itäjulkisivua, jonka korostaminen tuntuu erikoiselta. Amfiteatteri näyttäisi rajautuvan maanalaisiin liiketiloihin, mutta työssä ei ole esitetty näitä tiloja, ja amfiteatterin toiminnallisuus jää epäselväksi. Pohdinnat hiilineutraalisuudesta ovat vähäisiä, joskin Visbynkuja on ansiokas yksittäinen idea. Toteutuksen vaiheistusta haittaa se, että yhtään olevaa kaupunkirakenteellista osaa ei ole jätetty paikoilleen.



37 SITI (1)

SITI is an entry based on three gateways, presenting interesting combinations of green shopping bridges and typologically rich buildings along Itäväylä. The work deals with the different aspects of the competition area naturally as their own kinds of entities, and the entire competition area has been addressed carefully and credibly. As a whole, however, the presentation is a bit fragmentary, as if composed of separate components. SITI fails to present how Itäkeskus would become a new, coherent centre area in the future. Functionally, the entry offers hardly any new ideas: the functions consist of housing, business premises and offices. The housing solutions include semi-open blocks where the height variation of the buildings and variation between lamella and single-stairwell buildings form a functional living environment. The courtyards are left quite public in nature. In the southern part of the area, some well-executed public spaces are presented in connection with Easton and at Puotila station. To the south of Itäväylä, a new diagonal axis of Visbynkuja has been created, which is functionally very feasible and improves the accessibility of public transport. The urban structure has been effectively densified. As a whole, the south side has been handled with more merit than the north. The Easton expansion has been presented naturally, and the connection between the two shopping centres has been positioned in a way that

strengthens their functions. The rolling hill next to Easton is executed in a fun way. On the other hand, it has been proposed Hansasilta be completely dismantled on grounds that seem flimsy, which causes the connection to Tallinnanaukio to be lost. The area of Puhos is rather loose, and a large square area has been left in front of the shopping centre, which has been left unfinished in terms of its architecture and landscape architecture. The street level in front of Puhos leads towards the eastern facade of Stoa, the emphasis of which seems strange. The amphitheatre seems to border underground business premises, but these premises are not presented in the work, and the functionality of the amphitheatre is left unclear. There is little reflection on carbon neutrality, although Visbynkuja is a meritorious individual idea. The phasing of the implementation is hampered by the fact that no existing parts of the urban structure have been left in place.



48 Semita

Eurooppalaisen kaupunkisuunnittelun perinteeseen viittaava ehdotus, paluu 1800-luvulle yleispiirteiseen korttelikaavaan. Kokonaisuutena Semita lähestyy alueen identiteettiä voimakkaasti yhtenäistäen ja ehdotuksen ansiot ovatkin juuri kokonaisrakenteessa. Kaikki neljä nykyistä osa-alueetta yhdistyvät toisiinsa muodostaen yhden keskustan. Ratkaisu on kaupunkirakenteellisesti eheä ja näyttää, että Itäkeskuksesta on saatavissa yhtenäinen kaupunkikeskusta. Itäväylä on käsitelty kaupunkibulevardina rajaamalla se rakennuksin, ja moottoritieympäristön sijasta väylän varresta muodostuu kaupunkimaista katutilaa. Lähestymistapa voisi olla uutta avaava nykykeskustelussa, mutta työn heikkoudet ovat myös merkittävät. Ehdotus ei esitä arkkitehtonisesti vakuuttavaa visiota, vaan lähestyy alueen identiteettiä ylimalkaisesti. Tekstitasolla kuvataan moniväristä ja -muotoista arkkitehtuuria, mutta ehdotus ei anna viitteitä siitä, mitä tämä yksilöllisyys voisi olla. Toimintojen ideoinnin osalta työ jää yleispäteväksi, mutta monotoniset korttelit ovat kehitettävissä jatkossa monipuolisemmiksi. Toimistojen määrä on varsin ylimitoitettu, eikä Eastonin laajennusta ole esitetty lainkaan. Itäväylän eri puolien välisiä tasoeroja ei ole ratkaistu tyydyttävällä tavalla, eikä tilallinen perusidea ole mahdollinen, jos liikenneratkaisut halutaan saattaa vastaamaan kilpailuohjelman vaatimuksia. Pysäköinti on esitetty kauttaaltaan puutteellisesti tai epärealistisesti. Erilaisia puistoja ja viherohjelmia on ideoitu rikkaasti, ja julkisen tilan ohjelmoinnissa on voimakas painotus perheisiin, lapsiin ja nuoriin. Kokonaiskerrosala on kilpailun suurin, eli asumisen ja työpaikkojen tiivistämisen mahdollisuus on merkittävä ehdotetulla ratkaisulla. Työ tarjoaa paljon ideoita hiilinieluista, lähiviljelystä ja kattojen käytöstä. Monet viher- ja viljelykäytön ideat eivät kuitenkaan ole teknisesti tai käytännössä toimivia. Toteutettavuudeltaan ehdotuksen ytimessä oleva bulevardisointi on haastava, sillä väylä siirtyy pohjoiseen, osittain nykyisen Itäkadun päälle.



48 Semita

An entry referring to the tradition of European urban planning, a return to the general block plan of the 19th century. As a whole, Semita has a strongly unifying approach to the identity of the area, and the merits of the entry are in the overall structure. All four existing subdivisions merge to form one centre. The solution is coherent in terms of urban structure and shows that Itäkeskus can form a unified urban centre. Itäväylä has been treated as an urban boulevard by bordering it with buildings, forming an urban street space along the road instead of a motorway environment. The approach could open new ideas in the current debate, but the weaknesses of the work are also significant. The entry does not present an architecturally convincing vision and instead approaches the identity of the area superficially. The text describes multi-coloured and diverse architecture, but the proposal does not provide any indication of what this individuality could be. In terms of the ideation of functions, the work remains generic, but the monotonous blocks can be developed to be more diverse in the future. The number of offices is excessive, and the Easton expansion has not been presented at all. The differences in elevation between the different sides of Itäväylä have not been satisfactorily resolved, and the basic spatial idea is not possible if the traffic solutions are to be brought in line with the requirements of the competition programme. Parking is

presented inadequately or unrealistically throughout. There are imaginative ideas for various parks and green programmes, and there is a strong emphasis on families, children and young people in public space programming. The total floor area is the largest in the competition, so the potential for densifying housing and workplaces is significant with the proposed solution. The work offers a lot of ideas about carbon sinks, local cultivation and the use of roofs. However, many of the ideas of green and cultivation use are not technically or practically feasible. In terms of feasibility, the boulevard at the heart of the proposal is challenging, as the road is moved north, partly over the current Itäkatu.



6.2.3 Ylempi keskiluokka

Ylemmän keskiluokan ehdotukset ovat ehjiä suunnitelmia, jotka ratkaisevat kilpailualueen kysymykset ammattimaisesti, mutta ilman selviä uusia innovaatioita tai omintakeisia laatutekijöitä. Töissä voi olla puutteita joillakin kilpailun arviointikriteereillä. Luokkaan on sijoitettu myös ehdotuksia, joissa on selviä puutteita mutta niiden vastapainona teoreettisesti kiinnostavaa, Itä-Helsingin keskustan kehittämisen kannalta relevanttia pohdintaa.

04 Itäkeskus reinvented

Asiallinen, monipuolinen ja kauniisti esitetty työ, joka tunnistaa suunnittelualueen mahdollisuudet ja haasteet mutta ei tuo kovin paljon uusia ideoita Itä-Helsingin keskustan kehittämiseen. Työ sisältää varsin maltillisesti uutta rakentamista, ja Itäväylä jakaa suunnittelualueetta edelleen voimakkaasti. Ajatus spa-hotellista Stoa-aukiolla on tutkimisen arvoinen. Hiilineutraalisuuteen pääsemiseksi esitetään diagrammina varsin hyvä kehikko, jossa ekologiset ja sosiaaliset tekijät on otettu huomioon tasapainoisella tavalla. Hulevesien hallinta on realistista ja vesialtaat ja -reitit sijoittuvat maastossa järkeviin paikkoihin.

A relevant, versatile and beautifully presented work that identifies the opportunities and challenges of the planning area but does not bring very many new ideas for the development of the centre of East Helsinki. The work includes a very moderate amount of new construction, and Itäväylä continues to strongly divide the planning area. The idea of a spa hotel by Stoa square is worth exploring. A very good framework for achieving carbon neutrality is presented as a diagram in which ecological and social factors are taken into account in a balanced way. Storm water management is realistic, and water pools and routes are located sensibly in the terrain.

6.2.3 Upper middle class

The upper middle class proposals are coherent plans that resolve the issues of the competition area professionally but without clear new innovations or distinctive quality factors. The entries may have shortcomings in some of the competition evaluation criteria. The category also includes proposals that have clear shortcomings but are counterbalanced by a theoretically interesting reflection relevant to the development of the centre of East Helsinki.



23 Kudos

Ehdotus nostaa kärkiteemoiksi kansainvälisen yhteisön ja hiilineutraalin kaupunginosan. Korttelirakenne ja ratkaisut ovat asiallisia, mutta eivät uutta luovia. Runkosyvyyksissä ja Kehän risteuksen torniryhmässä jalustoineen on jopa lievää ylimitoitusta. Aluetta halkaisevat kolme temaattista akselia, “kudetta” on hyvä idea, joskin monet toiminnot menevät ristiin näiden reittien kanssa. Esimerkiksi Puotilan urheilukenttä ja Itäkeskuksen uimahalli jäävät ulos urheilun “kuteesta”. Yhteydet ympäröiviin puistoihin on tunnistettu hyvin. Laajojen kattojen käyttäminen asumiseen tai johonkin muuhun myönteiseen toimintaan on hyvä löytö.

The proposal highlights an international community and a carbon-neutral city district as its main themes. The block structure and solutions are appropriate, but they offer nothing new. There is even slight over-dimensioning in building depths and the Ring I junction tower group and its base. The three thematic axes, or ‘wefts,’ running through the area are a good idea, although many functions do not coincide with these routes. For example, the Puotila sports field and the Itäkeskus swimming hall are left out of the ‘weft’ of sports. Connections to the surrounding parks are recognised well. The use of large roofs for housing or some other positive activity is a good discovery.



29 In the Gardens of New Babylon

Kiinnostava ehdotus, joka pyrkii jatkamaan modernin yhdyskuntasuunnittelun traditiota ja jopa lisäämään Itäkeskuksen toimintojen jakautumista moneen eri tasoon. Teksti haastaa miettimään, mikä on alueen ”perustaso”. Ehdotus esittää ostoskeskusten kattojen yhdistämistä ja myös uusia kattotason tiloja. Työ ei tuo kovin realistisia ajatuksia Itä-Helsingin keskustan kehittämiseen, mutta on johdonmukainen, esteettisesti ehjä ja kiinnostava manifesti. Koko kilpailualue on ratkaistu huolellisesti ja tinkimättömästi. Prisma ja Puotila ovat kuitenkin jääneet ulos perusidean kehittelystä, vaikka mahdollisuuksia silläkin alueella olisi ollut. Työssä Itäväylän estevaikutus jää pitkälti ennalleen.

An interesting proposal that seeks to continue the tradition of modern urban planning and even increase the distribution of the functions of Itäkeskus across many different levels. The text challenges us to think about what the ‘basic level’ of the area is. The entry proposes the merging of the roofs of shopping centres and new roof-level facilities as well. The work does not bring very realistic ideas for the development of the centre of East Helsinki, but it is a consistent, aesthetically coherent and interesting manifesto. The entire competition area has been addressed carefully and uncompromisingly. However, Prisma and Puotila have been left out of the development of the basic idea, even though there were opportunities in that area as well. The entry leaves the barrier effect of Itäväylä largely unchanged.



30 Green Loop

Suurkortteleihin ja melko massiivisiin kaupallisiin ja toimistorakennuksiin perustuva tehokas, suurpiirteinen ja selkeä ehdotus. Kolme erityyppistä urbaania ja asumisen ympäristöä on tunnistettu taitavasti, mutta ideoiden kehittäminen on jäänyt kesken. Korttelit ovat hyvin geneerisiä ja osittain epärealistisia runkosyvyyksien ja valokulmien osalta, etenkin Stoa-Puhoksen osa-alueella, ja esitetty arkkitehtuuri on monotonista. Kaupan uusi kehäyhteys Itäväylän yli on hyvä idea, mutta ehdotukseen syntyy liikaa toimistotilaa Itäväylän eteläpuolelle, eikä ehdotuksessa synny yhdistynyttä keskusta-alueita. Julkisten tilojen ideointi on jäänyt puolitehen.

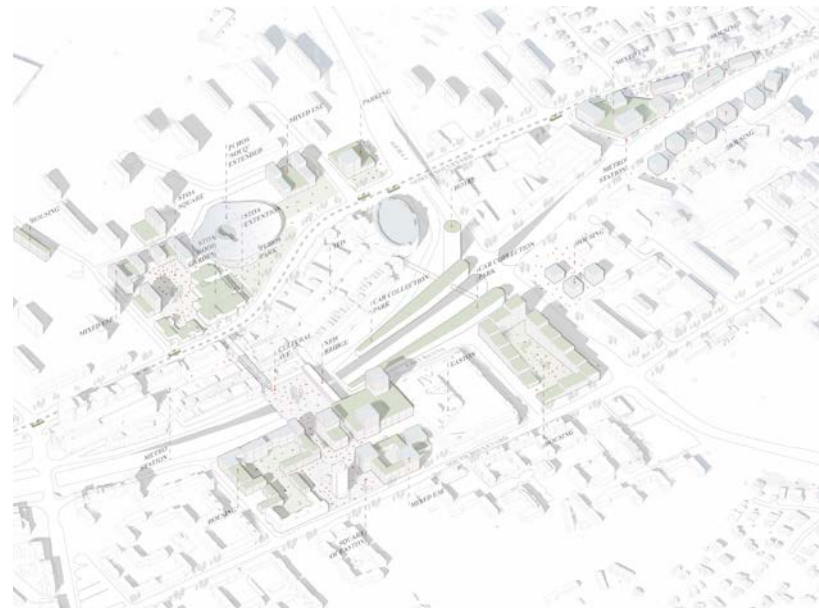
An efficient, rough and clear proposal based on large blocks and rather massive commercial and office buildings. Three different types of urban and residential environments have been skilfully identified, but the development of the ideas is incomplete. The blocks are very generic and partly unrealistic in terms of building depth and angles of light, especially in the Stoa and Puhos subdivision, and the architecture presented is monotonous. The new retail loop across Itäväylä is a good idea, but the proposal creates too much office space south of Itäväylä and the proposal does not create a unified centre area. The ideation of public spaces has stopped halfway.



31 Welcome East

Massoittelultaan teoreettinen ja karkearakainen ehdotus, jonka ratkaisuja kuitenkin perustelee puurakenteisen ja joustavan asunto- ja työpaikkarakentamisen konsepti. Koko suunnittelualuetta on kohdeltu tasapainoisesti. Tärkeimmät julkiset kaupunkitilat asettuvat luontevasti Maamerkin ja Stoa väliselle uudelle akselille, jonka keskellä on uusi torimainen länsiaurinkoon avautuva silta Itäväylän päällä. Toteutus vaatii neuvotteluja Itiksen kauppakeskuksen kanssa. Puhoksen arkkitehtuurin rikkominen laajennuksella vaikuttaa virheeltä, mutta saattaisi olla erittäin laadukkaasti toteutettuna mahdollinen. Itäväylän pysäköintitalot ovat kyseenalainen idea; toimintoja Kehä I:n risteyksen alueella olisi syytä monipuolistaa esitetyin massan puitteissa.

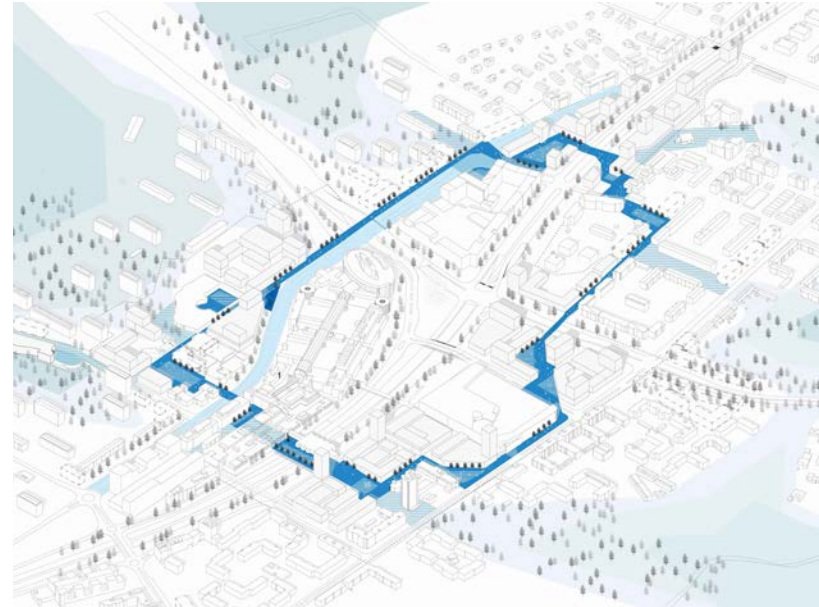
The massing of the proposal is theoretical and coarse-grained, but its solutions are justified by the concept of wood-structured and flexible housing and workplace construction. The entire planning area has been treated in a balanced way. The most important public urban spaces are located naturally along the new axis between Maamerkki and Stoa, in the middle of which is a new square-like bridge over Itäväylä, facing the western sun. The implementation requires negotiations with Itis shopping centre. Breaking the architecture of Puhos with an extension seems like a mistake, but it could be possible with a very high-quality implementation. The Itäväylä parking garages are a questionable idea; the functions in the area of the Ring I intersection should be diversified within the proposed mass.



35 Public Ring

Kilpailualueen tärkeät pisteet yhdistävä jalankulun ja pyöräilyn kehä on esillä monissa kilpailutöissä. Tämä työ ei saa sinänsä hyvästä havainnosta irti paljoakaan. Suunnitelma on tilallisesti hahmoton, ja kehän kuvitteellinen sininen väritys paljastaa, että julkisia kaupunkitiloja ei ole mietitty käyttäjän kannalta. Ehdotuksen vahvuus on analyysissä ja eri osa-alueiden ohjelmoinnissa, minkä ansiosta se tarjoaa melko kattavan kehittämissuunnitelman.

A pedestrian and bicycle ring connecting the important points of the competition area is featured in many competition entries. The idea itself is good, but this entry does not get much out of it. The plan is spatially formless, and the imaginary blue colouring of the ring reveals that the public urban spaces have not been considered from the user's perspective. The strength of the proposal lies in the analysis and the programming of the various subdivisions, thanks to which it offers a fairly comprehensive development strategy.



36 Pöhinää!

Työn vahvuuksiin kuuluu selkeän ja koko Itä-Helsingin keskustan kaupunkirakennetta jäsentävän yhteyden osoittaminen Itäväylän yli. Sekä ulko- että sisäyhteydet tunnistava julkisen tilan järjestelmä on laadukas ja onnistunut. Myös Kehä I:n itäpuoli ja Prisman kortteli on liitetty kokonaisuuteen. Korttelimuodot ja rakennusten massoittelu on jossakin määrin muodikasta mutta samalla realistista. Samaa ideaa toistetaan liikaakin. Näkymäkuvat eivät yllä muun ehdotuksen tasolle.

The strengths of the work include the demonstration of a clear connection across Itäväylä that structures the urban structure of the entire centre of East Helsinki. The public space system, which recognises both external and internal connections, is of high quality and well executed. The east side of Ring I and the Prisma block have also been connected to the whole. The shapes of the blocks and the massing of the buildings are somewhat fashionable but realistic at the same time. The same idea is repeated too much. The street-level views do not match the level of the rest of the proposal.

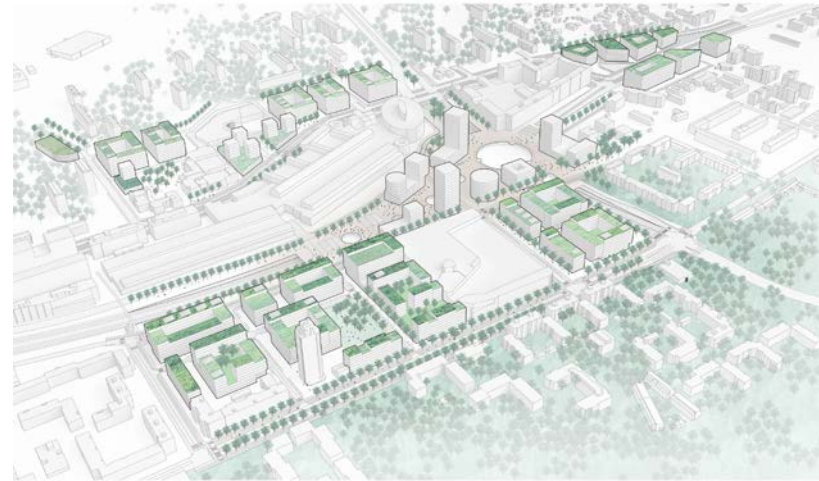


"PÖHINÄÄ!"

41 Go Centre

Ehdotus luo Itä-Helsingin keskustan uuden ytimen Itäväylän ja Kehä I:n risteykseen. Ratkaisu perustuu liikenneväylien painamiseen nykyisen maanpinnan alapuolelle ja laajan maanalaisen risteuksen rakentamiseen. Tuomaristo ei pidä tällaista radikaalia liikenteellistä ideaa realistisena, vaikkakin ratkaisun kaupunkitilalliset hyödyt ovat selkeät. Ongelmaksi jää tasonvaihto Tallinnanaukiolle ja Itiksen kaupallisen tilaan. Muilla osa-alueilla työ esittää tehokkaita umpikortteleita, joista osa jää ahtaan oloiseksi. Ehdotus on selkeä ja johdonmukainen. Uuden ympäristön visualisoinneissa on laadun tuntua.

The proposal creates a new heart for the centre of East Helsinki at the intersection of Itäväylä and Ring I. The solution is based on pushing the traffic routes below the current ground level and building a large underground intersection. The jury does not consider such a radical traffic idea realistic, although the benefits of the solution in terms of urban space are clear. The change in elevation to Tallinnanaukio and the commercial space of Itis remains a problem. In other areas, the work presents dense closed blocks, some of which seem cramped. The proposal is clear and consistent. The visualisations of the new environment have a sense of quality to them.



42 Askel

Korttelimuotojen ja massoitte-lun osalta epävarma työ, jossa perusasiat ovat kuitenkin kohdallaan. Ehdotus pyrkii säilyttämään melko paljon nykyistä rakennuskantaa, mitä voidaan pitää resurssinäkökulmasta perusteltuna. Osa-alueiden luonteen jalostaminen tilallisen ratkaisun, saavutettavuuden ja toimintojen kautta on toimiva periaate. Puhoksen edustan tapahtuma-aukio vaikuttaa kiinnostavalta mutta paikan tilallinen luonne ei selviä esityksestä. Eastonin laajennuksen hahmo ei ole tyydyttävä.

An uncertain entry in terms of block shapes and massing, but the basics are in order. The proposal seeks to maintain a fair amount of the current building stock, which can be considered justified from a resource point of view. Refining the nature of the subdivisions through spatial solutions, accessibility and functions is a workable principle. The event square in front of Puhos seems interesting, but the spatial nature of the place is not clear from the presentation. The shape of the Easton expansion is not satisfactory.



6.2.4 Alempi keskiluokka

Alemman keskiluokan ehdotukset ovat ammattimaisia suunnitelmia, joissa on kuitenkin selviä puutteita useilla kilpailun arviointikriteereillä. Luokkaan on sijoitettu myös teoreettisia tai poleemisia ehdotuksia, jotka eivät onnistu antamaan isoa panosta Itä-Helsingin keskustan kehittämiseksi.

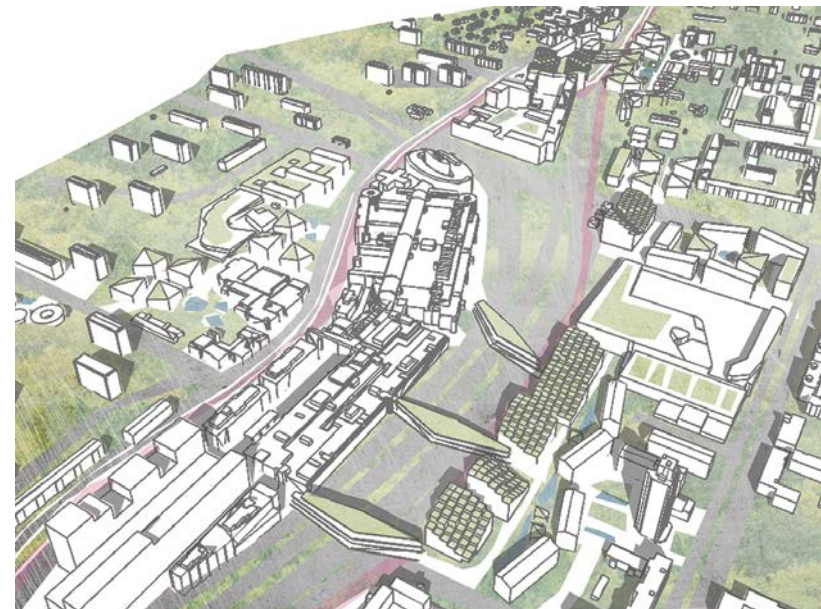
6.2.4 Lower middle class

The lower middle class proposals are professional plans, but with clear shortcomings in a number of competition evaluation criteria. The category also includes theoretical or polemical proposals that do not succeed in making a major contribution to the development of the centre of East Helsinki.

02 Green Effect

Työn talo- ja korttelityypeissä on ansioita, mutta ideat painottuvat liikaa rakennussuunnitteluun. BIG-tyyppisen Mountain-rakennuksen monistaminen eri puolille kilpailualueita ei vakuuta. Metsäinen Meripellonmäki on rakennettu ilman kovin vahvoja perusteluja. Tilallisesti ehdotus on raskas ja jäsentymätön. Hyvää korttelirakennetta ei juuri muodostu, joskin Maamerkin ympäristöstä on mielenkiintoisia ajatuksia. Visuaalinen kokonaisuus on melko miellyttävä ja hallittu. Liikennesuunnittelu on jäänyt liikaa sivuosaan; Itäväylän ja Kehä I:n mahdollisia muutoksia ei ole pohdittu. Hulevesiin ja kaupunkivihreään on kiinnitetty huomiota.

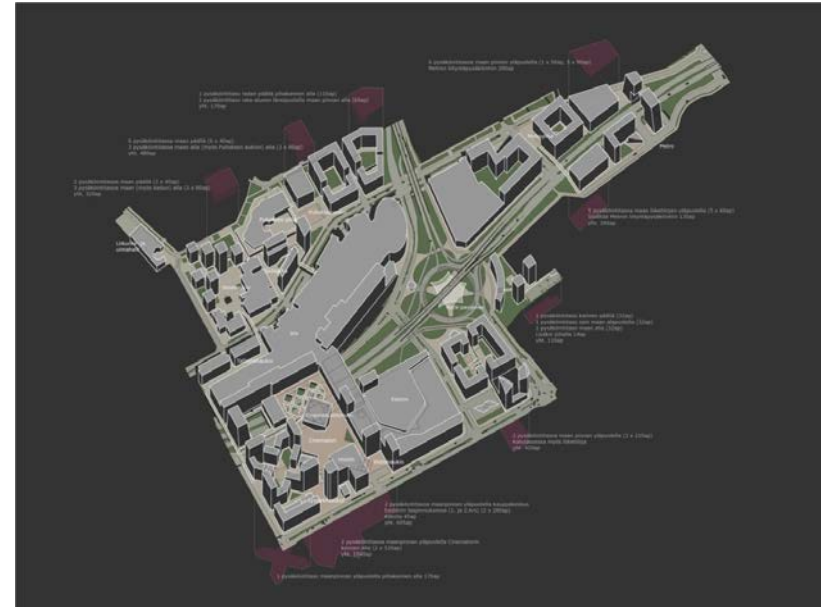
The work has merit in the building and block types, but the ideas place too much emphasis on construction planning. Duplicating a BIG-type Mountain building in different parts of the competition area does not impress the jury. The forested Meripellonmäki has been built on without very solid grounds. Spatially, the proposal is heavy and unstructured. There are hardly any good block structures, although there are interesting ideas around Maamerkki. The overall visual look is quite pleasant and controlled. Traffic planning has been left too much to the background; possible changes to Itäväylä and Ring I have not been considered. Storm water and urban greenery have been taken into account.



06 Free Walking

Itäväylän ja Kehän risteys on monitasoinen, keskellä epärealistisesti sijoitettu iso ”Rock-paviljonki”. Kauppakeskuksen kohdalla laaja kansi-siltakokonaisuus, jonka alta Itäväylän liikennemelu nousee kaupunkiaukiolle. Ote kaupunkikehittämiseen on kömpelö ja formalistinen. Stoaaukion kapeissa pistetaloissa on hyvää tilallista ajattelua. Koko suunnittelualue on työssä otettu haltuun ja siinä on esitetty vahva ajatus yhdestä perustasosta. Kokonaisuus ei kuitenkaan vakuuta synkähkössä työssä.

The intersection of Itäväylä and Ring I is multi-level, with a large ‘Rock Pavilion’ unrealistically placed in the middle. There is an extensive deck and bridge complex by the shopping centre, and the noise of traffic on Itäväylä rises from under it to the city square. The approach to urban development is clumsy and formalistic. There is good spatial thinking in the narrow single-stairwell buildings of Stoa square. The entire planning area has been addressed in the work, and a strong idea of one basic level has been presented. However, the rather gloomy work does not impress the jury as a whole.



08 Ice Cubes

Erittäin laaja kansion ja siltojen verkosto peittää Itäväylän 8 metrin korkeudessa. nykyiset kauppakeskusmassat kutistuvat suhteessa uuteen Itäväylän eri puolia yhdistävään urbaaniin tasoon, mutta muuten syntyvät tilalliset ja toiminnalliset laadut eivät vakuuta. Kannella on pääasiassa kulttuuritoimintoja vapaa-muotoisissa matalahkoissa rakennuksissa. Muiden osa-alueiden rakentaminen on tavanomaista. Korkeaa rakentamista on sijoitettu erityisesti Puhoksen etelä- ja itäpuolelle, mikä ei ole ympäristön kannalta optimaalinen ratkaisu. Eastonin laajennus on esitetty tylynä laatikkona. Ehdotuksen esitystapa on havainnollinen ja nopealukuinen.

A very wide network of decks and bridges covers Itäväylä at a height of eight metres. The existing shopping centre masses shrink in relation to the new urban level connecting the different sides of Itäväylä, but otherwise the spatial and functional qualities created do not impress the jury. On the deck, there are mainly cultural functions in rather low free-form buildings. The construction in other areas is conventional. High-rise construction has been placed especially on the south and east sides of Puhos, which is not an optimal solution for the environment. The Easton extension is presented as a crude box. The presentation of the proposal is illustrative and quick to read.



10 Green Line

Skemaattinen ja tehokkaasti esitetty ajatus Itäkeskuksen kehittämistä suhteellisen vähäisin muutoksin. Keskiössä on resurssitehokkuus ja vihreän alan lisääminen. Uutta rakentamista on liian vähän. Kokonaisuutena ehdotus ei vastaa tehtävänantoon, sillä se ei muodosta uutta Itä-Helsingin keskustaa.

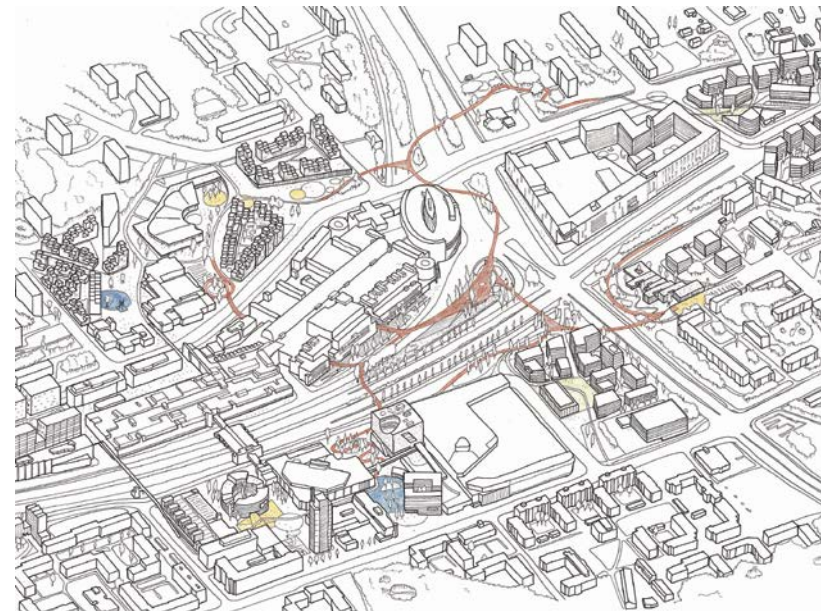
A schematic and efficiently presented idea for the development of Itäkeskus with relatively minor changes. The focus is on resource efficiency and increased green space. There is too little new construction. As a whole, the proposal does not meet the requirements of the competition programme, as it does not form a new centre for East Helsinki.



13 Helsinki East Urban Playground

Rennosti esitetty työ, jossa isoon rooliin nousee kevyt silloilla etenevä pyöräily-yhteys. Talotyypeissä ja vaiheistuksen esittämisessä on ansioita, mutta kokonaisuus jää liian luonnosmaiseksi. Maamerkin ympäristöön ehdotetaan muutamia isoja kappalemaisia rakennuksia. Tämä on omintakeinen ratkaisu tälle osa-alueelle, mutta ei valitettavasti esitetyllä tavalla tuota hyvää korttelirakennetta tai kaupunkitilaa. Puhoksen ja Stoaan ympäristön korttelit ovat kiinnostavia mutta tulevat liikaa modernistisen kauppakeskuksen reviirille. Yhteys Puhoksen ja Itiksen välillä tukkeutuu turhaan.

A casually presented entry in which a light cycling connection on bridges takes on a major role. There are merits in the building types and the presentation of phasing, but the proposal is too unpolished as a whole. A few large, object-like buildings are proposed around Maamerkki. This is an original solution for this area but, as it is presented, unfortunately does not produce a good block structure or urban space. The blocks around Puhos and Stoa are interesting but extend too far into the territory of the modernist shopping centre. The connection between Puhos and Itis is needlessly blocked.



18 Linkki

Ehdotus ei puutu Itäväylän miljööseen paljoakaan. Työssä on lukuisia uusia, avoimia kävelysiltoja, joista ei juurikaan synny lisäarvoa. Maamerkin alueilla ja Eastonin itäpuolella on melko taitavaa kortteleiden muotoilua ja muodostamista. Puotilassa työ ei ota huomioon metrolinjan aiheuttamia rajoituksia rakennusten perustamiselle. Puhoksen viereen ehdotettu joustava toimitila on tarkemman tutkimisen arvoinen ajatus.

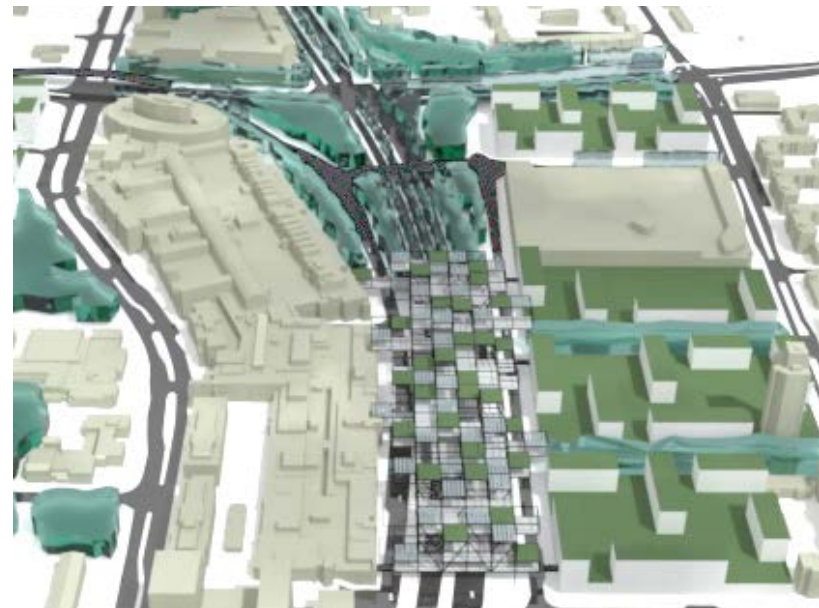
The proposal does not interfere much with the milieu of Itäväylä. The work includes several new, open footbridges that do not add much value. Around Maamerkki and to the east of Easton, there is fairly skilful block design and formation. In Puotila, the work does not take into account the restrictions the metro line poses for the foundations of buildings. The flexible business premises proposed next to Puhos are worth exploring further.



19 Cloud City

Teoreettinen manifesti, jossa on kiinnostavaa pohdintaa 1970- ja 80-lukujen kaupunkirakentamisen ideaaleista. Uusi rakentaminen keskittyy vain Itäkeskukseen; Kehän risteys ja Puotila jäävät ”metsäksi”. Isojen kauppakeskusten väliin tulee vielä yksi superstrukturi, nyt aikaan sopivasti vertikaalipuistoihin ja kulttuuriin keskittyvä. Ehdotusten joukossa työ tarjoaa hyvin erilaisen Itä-Helsingin keskustan kehittämisstrategian, joskin melko kömpelöt piirroukset tekevät sen lukemisen vaikeaksi.

A theoretical manifesto with interesting reflection on the ideals of urban construction in the 1970s and 80s. New construction only focuses on Itäkeskus; the Ring I intersection and Puotila remain a ‘forest.’ Another superstructure is built between the large shopping centres, with a trendy focus on vertical parks and culture. Compared to the other proposals, this entry offers a very different development strategy for the centre of East Helsinki, although the rather clumsy drawings make it difficult to read.



21 Kudelma

Tilallisesti haparoiva ja vaatimaton, mutta kuitenkin teknisesti melko realistinen ehdotus, joka ei tuo paljonkaan uusia ajatuksia Itä-Helsingin keskustaksi. Itäväylä pysyy nykyisellään, ja uuden rakentamisen määrä jää liian vähäiseksi. Maamerkin ympärille ehdotetaan muita korkeita rakennuksia, joiden juurelle syntyy varsin luotaantyöntävä laaja aukio. Puhos jää uudisrakentamisen taakse piiloon.

A spatially fumbling and modest, yet technically quite realistic, proposal that does not bring many new ideas for the centre of East Helsinki. Itäväylä stays the same, and the amount of new construction is too low. Other tall buildings are proposed around Maamerkki, at the base of which there is a rather uninviting large square. Puhos is hidden behind new construction.



25 Commons

Sympaattisia ja kehityskelpoisia ideoita viljelevä uusurbanistinen työ, jossa Easton ja vanha Itis puretaan perinteisten kaupunkikortteleiden tieltä. Itäväylän leveää tilaa ei yllättäen käytetä osana uutta rakennetta. Kokonaisuutena ehdotus ei pysty esittämään riittävästi etuja, joita tällä kilpailuohjelman vastaisella avauksella saavutettaisiin. Esitystapa on selkeä ja virkistävä, mutta yleissuunnitelmassa aksonometrioiden raikkaus häviää.

An entry in the style of new urbanism with sympathetic and developable ideas. Easton and old Itis are demolished and replaced with traditional city blocks. Surprisingly, the wide space of Itäväylä is not used as part of the new structure. Overall, the proposal cannot sufficiently demonstrate the benefits achieved with this solution, which violates the rules set in the competition programme. The presentation is clear and refreshing, but the freshness of the axonometric images is lost in the general plan.



39 Proximitis

Melko toimiva bulevardiehdotus, mutta kehittäminen on jäänyt kesken. Itäväylän linjausta on muutettu eteläisemmäksi, mikä antaa periaatteessa mahdollisuuden hoitaa tasoerot väylän pohjoispuolella ja välttää sillat. Tämän hintana on mm. vanhan Itiksen arvokkaan julkisivun peittyminen uusien massojen taakse. Korttelit ovat pääosin jäniteviä. Puhoksen ja Itiksen välinen kortteli tukkii näkymiä liikaa. Havainnekuvat eivät nouse muun ehdotuksen tasolle.

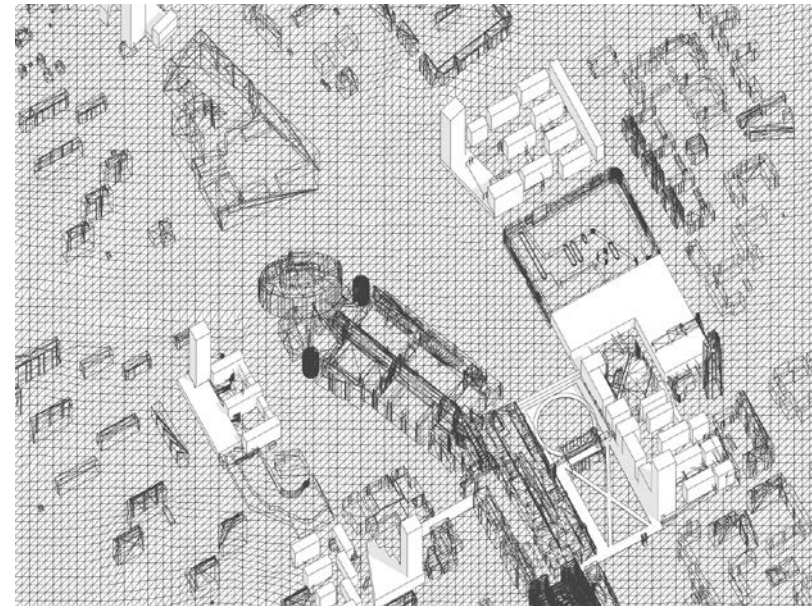
A quite workable boulevard proposal, but the development is incomplete. Itäväylä has been moved a bit to the south, which in principle makes it possible to manage the elevation changes on the north side of the road and avoid bridges. The price of this includes covering the valuable facade of old Itis behind new masses, among other things. The blocks are mostly lively. The block between Puhos and Itis blocks the view too much. The illustrations do not reach the level of the rest of the proposal.



45 XO

Raikas, luonnosmainen työ. Toistuvat lamelliryhmien ja korkeiden aksenttien sommitelmat voisivat olla toimiva lähtökohta alueen täydennysrakentamiseen, mutta yleissuunnitelmassa ei kuitenkaan yllätä kaupunkitilallisesti uutta luoviin korttelikokonaisuuksiin. Itäväylän ylittävä siltarakenne ei kaupunkitilana muodostuisi miellyttäväksi, keskeiseksi julkiseksi tilaksi. Valitettavasti työ on niin kesken-eräinen, että sen arviointi monien kriteerien osalta on vaikeaa.

A fresh, unpolished entry. The repeated arrangements of lamella building groups and high accents could be a viable starting point for the urban infill of the area, but the general plan does not create block solutions that would create anything new in terms of urban space. As an urban space, the bridge structure across Itäväylä would not form a pleasant, central public space. Unfortunately, the work is so unfinished that evaluating it is difficult in terms of many criteria.



47 Meidän metsä

Kaupunkivihreä on työssä esillä, mutta ei kovin onnistuneesti. Säilyttävä ja liiankin maltillisesti uutta rakentamista esittävä työ. Rei'itetty puistokansi Itäväylän yli on hyvin epärealistinen sekä teknisesti että puiden menestymisen näkökulmasta. Kokonaisuutena jäykkä ja haparoiva suunnitelma, joka ei tuo merkittäviä uusia ajatuksia Itä-Helsingin keskustan parantamiseksi.

Urban greenery is displayed in the entry, but not very successfully. The entry preserves the old and presents new construction too moderately. The perforated park deck over Itäväylä is very unrealistic both technically and from the perspective of the trees' thriving. As a whole, the plan is stiff and fumbling and does not bring any significant new ideas for improving the centre of East Helsinki.



6.2.5 Alaluokka

Alaluokkaan on sijoitettu ehdotukset, joissa on selviä puutteita useilla kilpailun arviointikriteereillä tai joissa jokin merkittävä suunnitteluun vaikuttava tekijä on ymmärretty väärin. Myös alaluokan töissä on yksittäisiä laadukkaita ideoita tai onnistuneita osa-alueita.

05 Welcome to Anthropolis

Työssä on hyviä sanallisesti ja diagrammein esitettyjä lähtökohtia ja ihmisläheisen ympäristön ideoita, mutta suunnitelma Itä-Helsingin keskustan kehittämiseksi on erittäin keskeneräinen ja monilta osin puutteellinen.

The entry presents good starting points and ideas for a people-centric environment verbally and with diagrams, but the plan to develop the centre of East Helsinki is very incomplete and deficient in many respects.

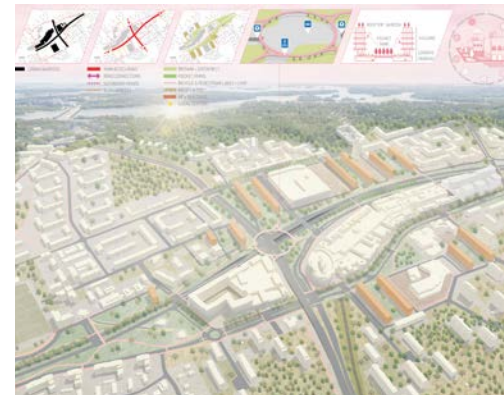
07 Crossblocks

Ehdotus esittää kilpailun eri osa-alueiden tiivistämistä toistuvalla ja hahmotomalla uudella rakennuskannalla ja puustolla. Itäväylä muutetaan boulevardimaiseksi, mutta vailla tilallisia tai toiminnallisia laatuja. Työ ei tarjoa juurikaan kehityskelpoisia ajatuksia alueen kehittämiseksi.

The entry proposes the densification of the different subdivisions of the competition with a repetitive and formless new building stock and trees. Itäväylä is transformed into a boulevard, but devoid of spatial or functional qualities. The work offers hardly any developable ideas for the development of the area.

6.2.5 Lower class

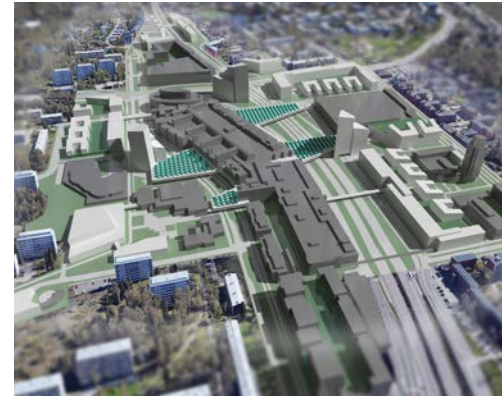
The lower class consists of proposals with clear shortcomings in several evaluation criteria or a misunderstanding of a significant factor affecting the planning. The lower class entries also include individual ideas of quality or well-executed sections.



09 Kaupungin hedelmätarha

Työssä esitetään varsin ristiriitainen ja epärealistinen ajatus väylät ylittävien kansiens päälle tulevista hedelmätarhoista. Uusi rakentaminen on kömpelöä ja suurimittakaavaista.

The entry presents a rather contradictory and unrealistic idea of orchards on decks over the roads. The new construction is clumsy and large-scale.



12 SdV

Suppea ehdotus, jossa on joukko paikkaan huonosti sopivia ja irralliseksi jääviä rakennuksia. Suuri teatteri- ja näyttelykeskus hotelleineen ei ole ohjelmana perusteltu tälle alueelle. Siltayhteydet ovat harkitsemattomissa paikoissa.

A limited proposal with a number of isolated buildings poorly suited for the location. The large theatre and exhibition centre with a hotel is not justified as a programme for this area. The placement of the bridge connections is ill-considered.



14 It is City

Ylisuuria rakennuksia ja hyvin laajoja kansiä sisältävä ehdotus on selvästi kilpailun tehtävänannon vastainen. Monet toiminnot, mm. jalkapallostadion, ovat tälle alueelle sopimattomia.

The proposal, which includes oversized buildings and very large decks, is clearly contrary to the assignment. Many functions, such as the football stadium, are unsuitable for this area.

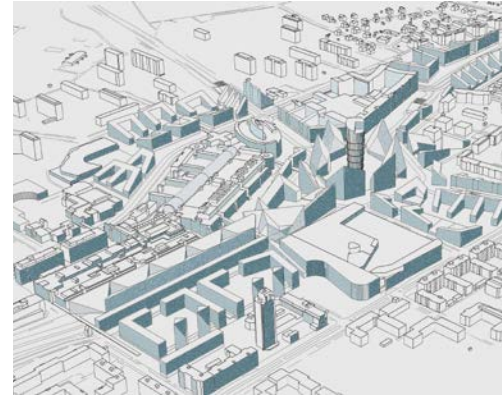


16 Linnanpiha

Itäväylän päälle ehdotetaan suurta kaupallisten ja kulttuuritoimintojen aluetta, Urban Green City Labia. Kannen päälle sijoittuva rakentaminen huipentuu Kehä I:n risteyksen päälle sijoittuvaan erittäin korkeaan lasiseen kasvihuonetorniin. Muilla osa-alueilla työssä on melko realistisia puoliavoimia kortteleita.

Ideointi on vauhdikasta mutta kokonaisuus jää hyvin luonnosmaiseksi ja epärealistiseksi. Esitystekniikkaa viittaa varhaisiin tietoteknisesti avustetun suunnittelun kokeiluihin.

A large area of commercial and cultural activities, the Urban Green City Lab, is proposed over Itäväylä. The construction on the deck culminates in a very tall glass greenhouse tower located at the intersection of Ring I. In other subdivisions, there are fairly realistic semi-open blocks. The ideation is brisk, but the whole is very unpolished and unrealistic. The presentation technique resembles early experiments in computer-aided design.



33 The Bridge

Itäväylä katetaan laajalla viherkannella ja väylän päälle rakentuvalla Eastonin laajennuksella. Rakennukset ovat osittain erittäin suuria ja möhkälemäisiä. Suuri osa suunnittelualueesta on toisaalta jätetty kokonaan käsittelemättä. Visualisoinnit antavat melko dystooppisen kuvan alueen luonteesta tulevaisuudessa.

Itäväylä is covered with an extensive green deck and Easton's extension built over the road. Some of the buildings are very large and clunky. Much of the planning area, on the other hand, has been completely ignored. The visualisations give a rather dystopian picture of the nature of the area in the future.



34 MGLC

Luonnosmainen ja keskeneräinen ehdotus perustuu saarekemaisiin monitoimikortteleihin. Kansainväliset vinjettikuvat antavat vihjeitä suunnittelijoiden kaupunkiympäristöön liittyvistä tavoitteista, mutta niiden toteutumista suunnitelmassa ei pysty arvioimaan. Ehdotettu rakentamisen määrä jää hyvin vähäiseksi, eikä ehdotus juurikaan synnytä uutta kaupunkitilaa.

This unpolished and unfinished entry is based on island-like multifunctional blocks. The international vignettes provide clues about the designers' goals for the urban environment, but their realisation in the plan cannot be assessed. The proposed amount of construction is very low, and the proposal does little to create new urban space.



38 Chaosify

Suurpiirteisesti esitetty ehdotus, jossa tärkeässä roolissa ovat yliopiston saaminen Itäkeskukseen ja alueen monikulttuurisen luonteen vahvistaminen. Kaikki osa-alueet on käsitelty, mutta ehdotuksen tilallinen ja toiminnallinen luonne jää luonnoksen asteelle. Toimintojen sekoittaminen on puutteellista.

A vaguely presented entry focused on having a university in Itäkeskus and strengthening the multicultural nature of the area. All subdivisions have been addressed, but the spatial and functional nature of the proposal remains at the draft stage. The mixing of functions is lacking.



43 iKeskus

Työ pyrkii osoittamaan Itäväylän, Kehä I:n ja muiden autoväylien kaventamisen ja niiden varsien rakentamisen potentiaalia. Työ on hyvin luonnosmainen. Se menee osittain yli kilpailualueen rajoista, mikä ei idean esittämisen kannalta ole tarpeellista. Välttämättömät liikenteelliset ja toiminnalliset tarkastelut puuttuvat.

The entry aims to show the potential of narrowing Itäväylä, Ring I and the other roads and building along them. The work is very unpolished. It partially goes beyond the boundaries of the competition area, which is not necessary to present the idea. The necessary traffic and function analyses are missing.



44 Mind the Gap

Työ perustuu Itäväylän vaatiman tilan merkittävään kaventamiseen. Tavoitetta on sanallisesti perusteltu, mutta suunnitelman liikenteelliset ja tilalliset ratkaisut eivät ole toimivia. Pylväille korotetun raitiotien tuominen Itäväylälle on kallis ja turha ele.

The entry is based on a significant reduction in the space taken up by Itäväylä. The goal has been justified verbally, but the traffic and spatial solutions of the plan are not workable. Bringing an elevated tram line to Itäväylä is an expensive and fruitless idea.



46 SITI (2)

Varsin omituisiin ja vaikeasti perusteltaviin kortteli- ja liikenneratkaisuihin perustuva ehdotus. Eastonin kylkeen ehdotetaan jalkapallostadionia, jolla ei ole toteutumisen edellytyksiä täällä alueella.

An entry based on very strange block and traffic solutions that are difficult to justify. Next to Easton, a football stadium is proposed, the realisation of which is not viable in this area.



7 Jatkosuunnitteluohjeet toiseen vaiheeseen

Asumisen, liiketilan ja toimistojen määrällinen suhde tai kokonaismäärät poikkeavat monissa ehdotuksissa tämänhetkisestä ja näköpiirissä olevasta kysynnästä. Eniten alueella on kysyntää asunnoille. Työpaikkatoiminnoista erilaiset palvelut ovat toteutumisen kannalta parhaita. Toimistotilalle Itäkeskuksen alueella ei ole tällä hetkellä juuri lainkaan kysyntää, mutta markkinatilanteen muutoksiin on syytä varautua. Itäkeskuksen voimakas kehittäminen raideliikenteen solmu-kohtana tulee vaikuttamaan siihen, että myös toimistokysynnän odotetaan tulevaisuudessa paranevan. On suositeltavaa esittää toimistorakentaminen sellaisella tavalla, että tilavarauksiin voi kehittämisen edetessä sijoittua myös muita toimintaa, ja että laajempien alueiden kehittäminen ei ole riippuvaista toimistojen toteutumisesta esimerkiksi melumuurirakentamisena tai muulla ehdotuksen laadun kannalta kriittisellä tavalla.

Monissa töissä toistuu Puotilan metrotunnelin- ja -aseman päälle rakentaminen, mikä johtunee puuttuvasta ohjeistuksesta kilpailuohjelmassa. Metrotunnelin päälle rakentaminen tulee jatkotyössä huomioida suunnitelmissa: radan päälle ei voi sijoittaa uusien rakennusten kantavia pystyrakenteita ja metron pitää voida toimia keskeytyksettä rakentamisen ajan.

Kauppakeskukset sijaitsevat yksityisellä maalla ja ovat yksityisten toimijoiden hallinnassa. Monissa ehdotuksissa on hyviä ajatuksia 24/7 auki olevista julkisista reiteistä kauppakeskusten läpi. Tekijöitä pyydetään kuitenkin esittämään, miten Itäväylän ylittävät sillat ja muut alueen yhteydet toimivat, jos yksityiset kiinteistönomistajat eivät salli kulkua alueillaan ympäri vuorokauden tai vuoden kaikkina päivinä. Kauppakeskus Eastonin kehittämisen kannalta sujuvan ja houkuttelevan jalankulkuyhteyden luominen erityisesti nykyisen Hansasillan kohdalta Eastoniin on tärkeää. On suositeltavaa, että tämä yhteys kulkee myös Itäväylän eteläpuolella sisätilojen kautta tai on muutoin houkutteleva kaikkina vuodenaikoina.

7 Further planning guidelines for the second phase

In many of the proposals, the quantitative ratio or total amount of housing, commercial facilities and offices differs from current and projected demand. The greatest demand in the area is for housing. Of workplace functions, various services are the best in terms of realisation. There is currently almost no demand for office space in the Itäkeskus area, but there is reason to prepare for changes in the market situation. The strong development of Itäkeskus as a hub for rail traffic will be a factor in the fact that office demand is also expected to improve in the future. It is recommended that office construction be presented in such a way that the space allocations can also be used for other functions as the development progresses, and that the development of larger areas does not depend on the realisation of the offices, such as their construction as noise barriers or other ways critical to the quality of the proposal.

Many works include construction over the Puotila metro tunnel and station, which is probably due to the insufficient instructions in the competition programme. Construction on top of the metro tunnel must be considered in the further planning: load-bearing vertical structures of new buildings cannot be placed over the track, and the metro must be able to operate without interruption during the construction.

The shopping centres are located on private land and controlled by private operators. Many of the proposals have good ideas for public routes open 24/7 through the shopping centres. However, the authors are asked to show how the bridges across Itäväylä and other connections in the area work if the private property owners do not allow passage through their areas around the clock or every day of the year. Creating a smooth and attractive pedestrian connection to Easton, especially at the location of the current Hansasilta, is important for the development of Easton shopping centre. It is recommended that this connection is indoors or otherwise attractive in all seasons south of Itäväylä as well.

Liikennesuunnittelun yleiset jatkokehitysohjeet

Liikenteen asiantuntemusta on lisättävä. Ryhmään tulee nimetä kilpailuohjelman mukaisesti liikennesuunnittelun asiantuntija ja määrittää liikennesuunnittelun tehtävät toisen vaiheen aikana.

Liikenteen osalta tarkemmin suunniteltavia asioita ovat kävelyreitit ja -alueet, pyöräjärjestelyt, huoltoliikenne, joukkoliikenteen varaukset, katualueiden ja liittymien mitoitus, pysäköinnille varatut tilat, saavutettavuus kohteisiin eri kulkumuodoin ja yleinen toimivuuden arviointi.

Jalankulku: ehdotuksissa on kuvattava tarkemmin jalankulun sisä- ja julkisten yhteyksien muodostama kokonaisuus, reitistöt ja niiden jatkuvuus. Lisäksi on tarkennettava metroterminaalin ja kauppakeskustason sekä katutason käsittelyä, mitoitusta sekä tasonvaihtoratkaisuja. Ehdotuksissa Kehä I:n estevaikutuksen vähentämistä on käsitelty toistaiseksi vähän. Jatkosuunnittelussa on tunnistettava maankäytölliset tarpeet kehän ylittämiseksi.

Pyöräliikenne: suunnitelmissa on esitettävä tarkemmin pyöräilyverkosto, yhteydet, risteämiset, kytkentä olemassa olevaan ja/tai suunniteltuun verkostoon kilpailualueen reunamilla, yksisuuntaiset järjestelyt katuverkolla ja pyöräpysäköintijärjestelyt.

Joukkoliikenne: suunnitelmissa on tarkennettava jo suunnitellut ja olemassa olevat joukkoliikenteen tilavaraukset. Erityisesti bussiliikenteen ratkaisuja on tarkennettava. Lisäksi suunnitelmissa on panostettava joukkoliikenteen ja muun liikenteen risteämisten turvallisuuteen ja sujuvuuteen.

Pääväylät ja niiden liittymät: suunnitelmissa on tavoiteltava realismia liikennealueille esitettäviin ratkaisuihin. Liikenneturvallisuuden varmistaminen on esitettävien ratkaisujen reunaehto. Autoliikenteen estevaikutuksen vähentäminen kävely-ympäristön kehittämisessä on tavoiteltavaa myös Kehä I:n ylityksissä. Autoliikenteen välityskyky on kuitenkin säilytettävä pääkatuluokan mukaisena kilpailuohjelman mukaisesti.

General guidelines for further development of traffic planning

Traffic planning expertise needs to be increased. In accordance with the competition programme, the group must appoint a traffic planning specialist and define their traffic planning tasks during the second phase.

In terms of traffic, more detailed planning is needed regarding pedestrian routes and zones, cycling arrangements, maintenance traffic, public transport allocations, dimensioning of street areas and junctions, facilities reserved for parking, accessibility of sites using different modes of transport and general performance evaluation.

Pedestrian traffic: the proposals must include more detailed descriptions of the combination of indoor and public pedestrian connections, the route networks and their continuity. In addition to this, the handling, dimensioning and elevation change solutions of the metro terminal, shopping centre level and street level need to be specified. The proposals have so far done little to reduce the barrier effect of Ring I. The further plans must identify the land use needs for crossing the road.

Bicycle traffic: the plans must include more detailed demonstrations of the cycling network, connections, intersections, connection to the existing and/or planned network at the edges of the competition area, one-way arrangements in the street network and bicycle parking arrangements.

Public transport: the plans must specify the already planned and existing public transport space allocations. The bus transport solutions in particular need clarification. Furthermore, the plans must focus on the safety and smoothness of the intersections of public transport and other traffic.

The main routes and their junctions: the plans must aim for a realistic approach in the solutions presented for the traffic areas. Ensuring traffic safety is a boundary condition for the solutions presented. Reducing the barrier effect of car traffic in the development of the pedestrian environment is also desirable in the crossing of Ring I. However, the capacity for motor traffic must be maintained in accordance with the main street category as specified in the competition programme.

Nykytilanteen kehittäminen ja boulevardisointi ovat mahdollisia yleiskaavan mukaisesti. Pääkaduille ei kuitenkaan tule esittää uusia tonttiliittymiä. Uusia katuliittymiä tulee myös välttää tai niitä voi esittää korkeintaan yhden Itäväylälle kehän ja Marjanientien väliin riittävälle etäisyydelle pääkatujen liittymästä. Tämä mahdollisuus poikkeaa kilpailuohjelman sivulla 69 annetusta ohjeesta.

Aluevaraussuunnitelman mukaisesti esitettyjä liikennejärjestelyitä kannustetaan kehittämään edelleen tiiviimmäksi osaksi muuta kaupunkirakennetta. Isojen liikennejärjestelyiden ja niihin liittyvän maankäytön vaiheittain rakentamiseen tulee varautua ja tämä osoittaa. Pääkatujen liittymien toimivuus tulee osoittaa toimivuustarkasteluin tai muulla tavoin.

Muu katuverkko: Turunlinnantien rooli joukkoliikennereittinä vahvistuu. Muun autoliikenteen osalta kadulla on suurempi merkitys kadun varren maankäytön toimivuudelle kuin läpiajavalle liikenteelle, mutta katua ei voi katkaista autoliikenteeltä. Itäkatu palvelee lähes yksinomaan kauppakeskus Itiksen huolto- ja pysäköintiliikennettä. Huoltoliikenteen toimivuus tulee varmistaa ja Itäkadun vieressä oleva kauppakeskus Itiksen parkkikannen alainen huoltopiha on huomioitava suunnittelussa. Joissakin ehdotuksissa huoltopiha on poistettu kokonaan, mikä ei käytännössä ole mahdollista. Gotlanninkadun ja Visbynkadun kautta kulkevan huollon ja pysäköintiliikenteen toimivuus tulee myös turvata.

Pysäköinti: suunnitelmien pysäköintiratkaisuja on tarkennettava kilpailuohjelman mukaisesti (s. 71 sekä osa-aluekohtaiset ohjeet). Lisäksi on arvioitava yhteiskäytön tarkoitettujen pysäköintilaitosten toteutumisen edellytykset.

The development of the current situation and boulevardisation are possible according to the city plan. However, no new plot junctions should be proposed for the main streets. New street junctions should also be avoided, but a maximum of one can be proposed on Itäväylä between Ring I and Marjanientie at a sufficient distance from the junction of the main streets. This possibility differs from the instruction given on page 69 of the competition programme.

Further development of the traffic arrangements presented in accordance with the area reservation plan is encouraged, to make them a more integral part of the rest of the urban structure. The gradual construction of major traffic arrangements and the associated land use must be prepared for and demonstrated. The functionality of the main street junctions must be demonstrated by performance assessments or other means.

Other street network: The role of Turunlinnantie as a public transport route is strengthening. In terms of other motor traffic, the street is more important for the functionality of land use along the street than for through traffic, but the street cannot be cut off from motor traffic. Itäkatu almost exclusively serves the maintenance and parking traffic of Itis shopping centre. The functionality of the maintenance traffic must be ensured, and the maintenance yard under the parking deck of Itis shopping centre next to Itäkatu must be taken into account in the planning. In some proposals, the maintenance yard has been completely removed, which is not possible in practice. The functionality of maintenance and parking traffic through Gotlanninkatu and Visbynkatu must also be ensured.

Parking: the parking solutions in the plans must be elaborated in accordance with the competition programme (p. 71 and the subdivision-specific guidelines). Furthermore, the preconditions for the implementation of shared parking facilities must be assessed.

Hiilineutraali Helsinki – yleiset jatkokehitysohjeet

Hiilineutraali Helsinki 2035 toimenpideohjelmassa on maankäytön suunnitteluun ja tähän kilpailuun sopivia toimenpiteitä runsaasti. Alla olevaan taulukkoon on kerätty keskeisimpiä keinoja, joita voi hyödyntää kilpailuehdotuksen laatimisessa. Taulukossa esitetyjä mittareita ei tulla mittaamaan arvioinnissa numeerisesti. Palkintolautakunta painottaa hiilineutraaliuteen liittyvää kokonaisuutta.

Hiilinielut ja päästöjen kompensointi Carbon sinks and compensation for emissions		
HNH-toimenpide CNH action	Suunnittelukeinot Planning methods	Mittarit Indicators
puurakentaminen wood construction	suunnitellaan rakennukset puisina (mm. mitoitus) designing buildings made of wood (dimensioning, etc.)	puurakentamisen määrä (myös runko) alueella amount of wood construction in the area (incl. frame)
kaupunkiviljely / ruuan lähituotanto urban farming / local food production	varataan tilaa kaupunkiviljelylle ja/tai integroidaan se rakentamiseen allocating space for urban farming and/or integrating it into construction	tilavaraukset viljelylle, innovaatiot space allocated for farming, innovations
viherkatot green roofs	kattopintojen kaltevuudet ja suuntaaminen pohdittu viherkattojen kannalta considering the slope and orientation of roof surfaces in terms of green roofs	viherkattojen määrä ja laatu alueella number and quality of green roofs in the area
viherkerroinmenetelmän käyttö use of the green factor method	valitaan viherkerroinmenetelmän mukaisia suunnitteluratkaisuja kortteleissa. choosing design solutions in accordance with the green factor method in blocks	viherkerroinmenetelmän tavoitetaso green factor target level
innovatiiviset uudet ratkaisut hiilinieluiksi innovative new carbon sink solutions	innovaatiot innovations	innovaatioiden määrä ja laatu quantity and quality of innovations

Carbon-neutral Helsinki – general guidelines for further development

The Carbon-neutral Helsinki 2035 action plan includes a lot of actions suitable for land use planning and this competition. The table below summarises the main methods that can be used when preparing the competition entry. The indicators presented in the table will not be measured numerically in the evaluation. The jury will emphasise the section about carbon neutrality.

Energia Energy		
HNH-toimenpide CNH action	Suunnittelukeinot Planning methods	Mittarit Indicators
Uusiutuvan energian käyttö (aurinkopaneelit, aurinkolämpö, maalämpö yms.) Use of renewable energy (solar panels, solar heating, geothermal heating, etc.)	Varataan tilaa uusiutuvalle energiantuotannolle ja integroidaan energiantuotanto rakentamiseen. Allocating space for renewable energy production and integrating energy production with construction	Uusiutuvan energiantuotannon mahdollisuudet määrällisesti uudisrakentamiseen integroituna alueella Quantity of opportunities for renewable energy production integrated into new construction in the area
Kansallista tasoa tiukempi energiatehokkuus Energy efficiency exceeding the national level	Massoittelu energiatehokkaasti (suuntaus, muoto), muut keinot pääasiassa rakennussuunnitelmassa Energy-efficient massing (facing, shape), other means are mainly in construction planning	Massoittelusta saatava hyöty energiatehokkuuteen Benefits of massing for energy efficiency
Uusiutuva keskitetty alueellinen energiantuotanto Centralised local renewable energy production	Varataan tilaa uusiutuvan keskitetyn energian tuotantoon Allocating space for centralised renewable energy production	Energiantuotantoon varattu tila Space allocated for energy production
Rakennusten suuntaaminen optimaalisesti aurinkoenergian hyödyntämiseksi Orienting buildings optimally for the utilisation of solar energy	Suunnitellaan mahdollisimman paljon katto- ja julkisivupintaa auringon kannalta otolliseen suuntaan Orienting as much roof and facade surface area as possible in a direction favourable in terms of solar energy	Prosenttiosuus auringolle otollisista julkisivu- ja kattopinnoista Percentage of favourably positioned facade and roof surfaces
Innovatiiviset uudenlaiset energiaratkaisut New kinds of innovative energy solutions		

Liikenteen ja maankäytön linkittyminen Interlinking of transport and land use		
HNH-toimenpide CNH action	Suunnittelukeinot Planning methods	Mittarit Indicators
Liikenteen solmukohtien palvelutarjonnan ja vaihtojen sujuvuuden parantaminen Services offered at traffic nodes and smoothness of transfers improved	Julkisen liikenteen vaihtopaikat ovat lähekkäin ja yhteydet suunnitellaan sujuviksi Public transport transfer locations are close to each other, and connections are planned to run smoothly	Pysäkkien ja asemien etäisyys toisistaan vaihtopaikoilla Pysäköintä toiselle ja pysäköintä asemalle siirtyminen sujuvaa Distance between stops and stations at transfer locations Smooth transition from stop to stop and from stop to station
Miellyttävä ja turvallinen kävelyympäristö A pleasant and safe environment for pedestrians	Sujuvat ja katkeamattomat kävelyreitit Smooth and uninterrupted pedestrian route networks	Kävelyreittien yhtenäisyys ja kattavuus Consistency and coverage of pedestrian routes
Pyöräilyyn liittyvät palvelut (kaupunkipyörät, pyöräkeskukset, pyöräpysäköinti jne.) Services for cycling (city bikes, bike hubs, bike parking, etc.)	Varataan tilaa suunnitelmassa pyöräilyn palveluille Allocating space for cycling services	Pyöräilypalveluille varatut alueet Areas allocated for cycling services
Yhdyskuntarakenteen täydentämisellä edistetään joukkoliikenteen ja muiden kestävien kulkumuotojen käyttöä. Use of public transport and other sustainable means of travel promoted by complementing the community structure	Täydennysrakennetaan tarkoituksenmukaisesti lähelle julkisen liikenteen vaihtopaikkoja ja tärkeimpiä pysäkkejä. Locating urban infill appropriately close to public transport transfer locations and major stops.	Korttelitehokkuus Block efficiency
Pyöräily- ja jalankulkupainotteiset korttelit Blocks focusing on bicycle and pedestrian traffic	Suunnitellaan riittävän tiivistä ja elämyksellistä kaupunkitilaa, jossa on miellyttävä liikkua kävellen ja pyöräillen. Planning a sufficiently dense and exciting urban space, where walking and cycling is pleasant	Kävely- ja pyöräilyreitistön kattavuus ja elämyksellisyys Coverage and pleasantness of the walking and cycling route
Innovatiiviset pysäköintiratkaisut Innovative parking solutions		
Kokonaisvaltainen autoliikenteen pohtiminen Comprehensive reflection on motor traffic		

8 Toisen vaiheen arvostelu

8.1 Toisen vaiheen yleisarvostelu

Itä-Helsingin keskusta -kilpailun tavoite on antaa lähtölaukaus itäisen Helsingin tärkeimmän aluekeskuksen muuttamiselle toiminnoiltaan ja ilmeeltään urbaaniksi keskustaksi. Kilpailuohjelman mukaan (s. 6) tähän tavoitteeseen kuuluvat mm. eri osa-alueiden nivominen yhteen, monipuolinen kaupunkirakenne, toimintojen sekoittuminen, laadukas julkinen tila ja sen sosiaalinen omistajuus sekä jalankulun ja pyöräilyn ympäristön kohentaminen. Nämä tavoitteet muotoiltiin kilpailuohjelmassa seitsemäksi arvosteluperusteeksi, joihin nähden ehdotuksia on arvioitu.

Kaksivaiheisen kilpailun toisen vaiheen tarkoitus oli tuottaa konkreettinen suunnitelma, joka osoittaa ensimmäisessä vaiheessa esitetyn vision toteuttamiskelpoisuuden. Kaikki kilpailun toiseen vaiheeseen valitut neljä ehdotusta ovat paitsi tarkentuneet, myös kehittyneet merkittävästi. Kaksivaiheisuus on mahdollistanut ideoiden jalostamisen ja ehdotusten välisen ristipölytyksen sekä reagoinnin tuomariston suosituksiin. Prosessi on melko pitkä, mutta tulos on erinomainen. Helsingin kaupunki ja alueen yksityiset maanomistajat ovat kilpailun kautta saaneet käyttöönsä suunnitelmia, joiden laatu ylittää selvästi kaiken aiemman Itäkeskuksen alueen ideoinnin ja kehittämistyön tuotokset.

Kilpailu on siis kokonaisuutena onnistunut. Tuomariston työn punainen lanka on ollut ehdotusten esittämän tulevaisuusvision ja sen konkreettisen toteutettavuuden välisen suhteen punninta. Kilpailun olennainen tavoite on löytää innostava ja pitkälle tulevaisuuteen kantava näkemys Itä-Helsingin keskustan muutokselle. Samalla on selvää, että muutokset toteutuvat vaiheittain. Kilpailualueella on osia, joiden jatkosuunnitteluun voi ryhtyä luontevasti heti kilpailun jälkeen, mutta joidenkin osa-alueiden ja ideoiden toteuttamista voi joutua odottamaan kauan. Kilpailualue on pinta-alaltaan laaja ja kysymyksiltään monimuotoinen. Tärkeänä pidettiin sitä, että toisen vaiheen ehdotukset ovat ansiokkaita lukuisilla arvosteluperusteiden aihealueilla ja sitä, että ansioita on kattavasti koko kilpailualueella. Työt ovat edelleen kehittyneet, ja hyviä ideoita ja ratkaisuja on nyt tarjolla kaikille kilpailun osa-alueille. Kilpailu piirtää rikkaan kuvan itäisen Helsingin keskustan mahdollisuuksista.

8 Second phase evaluation

8.1 Second phase general evaluation

The objective of the Helsinki East Urban Centre competition is to take the first steps to transform the most important regional centre of eastern Helsinki into a centre with an urban look and functions. According to the competition programme (p. 6), this goal includes the integration of different areas, a diverse urban structure, mixed functions, high-quality public space and its social ownership as well as the improvement of the pedestrian and cycling environment, among other things. These objectives were shaped in the competition programme into seven criteria against which the entries have been evaluated.

The purpose of the second phase of the two-phase competition was to produce a concrete plan demonstrating the feasibility of the vision presented in the first phase. All four proposals selected for the second phase of the competition have not only been elaborated but also developed significantly. The two-phase process has made it possible to refine the ideas and cross-pollinate between proposals, as well as to respond to the jury's recommendations. The process is rather long, but the results are excellent. Through the competition, the City of Helsinki and private landowners in the area have gained access to plans the quality of which clearly exceeds the outputs of all previous ideation and development work in the Itäkeskus area.

Thus, the competition has been successful as a whole. The core of the jury's work has been the weighing of the relationship between the vision of the future presented by each proposal and its concrete feasibility. The fundamental goal of the competition is to find an inspiring and far-reaching vision for change in the centre of East Helsinki. At the same time, it is clear that the changes will be implemented in stages. There are sections in the competition area the further planning of which can start naturally right after the competition, but some areas and ideas may have to wait a long time to be implemented. The competition area is wide in surface area and has a diverse range of issues. It was considered important that the second phase entries have merit in a number of criteria and that the merits are comprehensive throughout the competition area. The entries

Suomen avarakatseisin keskusta

Kilpailu on tehnyt selväksi sen, että nousukierrettä ei synny ilman julkisia satsauksia. Itäkeskus on jo nyt laajan itäisen Helsingin luonteva keskus, mutta kaupungin tavoitteena on enemmän. Tulevassa Itä-Helsingin urbaanissa keskustassa yhdistyy se, mikä kaupungissa on olennaista: eritaustaiset ihmiset, markkinapaikka, kulttuuri, työ, rentoutuminen - päivän ja yön kohtaamiset. Itä-Helsingin keskusta on Suomen avarakatseisin ympäristö, jossa jokainen saa olla oma itsensä ja tuntee itsensä tervetulleeksi riippumatta siitä, minkälaisesta taustasta, lähtökohdista tai oloista tulee tai minkä suunnan on elämälleen valinnut.

Itäkeskuksen muutos tiiviimmäksi ja aiempaa intensiivisemmäksi kaupungin keskustaksi luo ankkurin koko itäisen Helsingin seuraavalle vaiheelle, jossa täydennysrakentamisen kautta alueen asukasmäärä kasvaa. Tämä osaltaan luo edellytyksiä elinkeinoelämän kehittymiselle ja työpaikkamäärän kasvulle. Itäkeskuksen muutos uudenaikaiseksi urbaaniksi keskustaksi - käveltäväksi, viihtyisäksi ja kiinnostavaksi - edellyttää investointeja ja pitkäjänteistä tahtoa. Helsinki on tähän sitoutunut.

Helsingin kasvu ja metropolialueen yhä selvempi moninapaisuus avaa uusia mahdollisuuksia Itä-Helsingin keskustan visiolle ja konkreettiselle kehittämiselle. Hierarkkiseen keskus-aluekeskus -malliin ei ole tarvetta enää nojautua. Yleiskaavatyössä tärkeänä tavoitteena on ollut mahdollistaa esikaupunkikeskusten kehittyminen urbaaneiksi ja monipuolisiksi keskustoiksi. Kulttuuri- ja vapaa-ajan toimialan edustajien arviot kilpailuehdotusten parhaimmistosta ovat nostaneet esille ajatuksen siitä, että Itäkeskus olisi nimenomaan kaikkien helsinkiläisten keskusta, jos ja kun kantakaupunki on yhä selvemmin kansainvälinen koko Suomen näytönpaikka. Tätä ajatusta tukee myös vastavalmistunut Taide ja kulttuuri Helsingissä 2030 - visio, jossa tunnustetaan kulttuuritarjonnan kattavan saavutettavuuden tärkeys ja jokaisen helsinkiläisen rooli kulttuurin kuluttajana ja tuottajana.

have continued to evolve, and good ideas and solutions are now presented for all subdivisions of the competition. The competition paints a rich picture of the possibilities in the centre of eastern Helsinki.

Most open-minded urban centre in Finland

The competition has made it clear that there will be no upward spiral without public investment. Itäkeskus is already a natural centre of the broad eastern Helsinki, but the City is aiming for more. The future urban centre of East Helsinki will combine all that is essential in a city: people from different backgrounds, a marketplace, culture, work, relaxation – day and night coming together. The Helsinki East Urban Centre will be the most open-minded environment in Finland, where everyone can be themselves and feel welcome, regardless of the background, starting point or conditions they come from or the direction they have chosen for their life.

The transformation of Itäkeskus into a denser and more intensive urban centre will create an anchor for the next phase of the whole of eastern Helsinki, where the population of the area will increase through urban infill. This will contribute to creating the conditions for economic development and increase in jobs. The transformation of Itäkeskus into a new kind of urban centre – walkable, comfortable and interesting – will require investment and long-term drive. Helsinki is committed to this.

The growth of Helsinki and the increasingly clear multipolarity of the metropolitan area are opening up new opportunities for the vision and concrete development of the centre of East Helsinki. There is no longer a need to rely on the hierarchical model of the city centre and regional centres. An important goal in the city plan work has been to facilitate the development of suburban centres into diverse urban centres. The evaluations of the representatives of the Culture and Leisure Division on the best of the competition entries have raised the idea that Itäkeskus would be a centre for all Helsinki residents if and when the inner city increasingly becomes an international showcase for the whole of Finland. This idea is also supported by the recently completed Art and Culture in Helsinki 2030 vision, which recognises the importance of comprehensive accessibility of cultural activities and the role of every Helsinki resident as a consumer and producer of culture.

Energisoiva toimintojen keskittymä

Toimintojen näkökulmasta tavoiteltuun keskustamaiseen kaupunkirakenteseen kuuluu sekoittuneisuus eri skaaloissa. Parhaat ehdotukset tarjoavat paljon tarkasti tutkittuja ratkaisuja niin rakennus- kuin korttelikohtaiseen toimintojen sekoittamiseen. Myös tilojen moni- ja päällekkäiskäyttö ja erilaiset tilapäiset ilmiöt on tunnistettu. Koko uuden Itä-Helsingin keskustan mittakaavassa vaikuttaa parhaalta säilyttää kulttuurin ja vapaa-ajan palveluiden sekä erilaisten muuttuvien ja kolmannen sektorin toimintojen painopiste Stoaan-Puhoksen alueella, ja vapaa-ajan osalta isojen kauppakeskusten sisäisen ohjelmoinnin varassa (elokuvat, IMAX, sisäleikkipuistot). Tällöin Maamerkin alue ja Meripellontien varsi toteutuvat asumisvaltaisina, mutta kuitenkin tiiviinä ja katutasossa elävinä kaupunginosina, joihin kauppakeskus Easton laajennuksineen integroituu. Puotilan metroaseman ympäristö antaa hyvät mahdollisuudet tiiviille täydentämiselle uuden raitiotien ja metron solmukohdassa. Pitkällä tähtäimellä Itäväylän ja Kehä I:n liittymään voi rakentua uudentyypinen, koko Helsinkiä energisoiva kulttuurin ja muiden toimintojen keskittymä.

Erityyppisen asumisen yhteinen osuus on parhaissa ehdotuksissa 76–77 prosenttia rakentamisen kokonaisalasta, lopun jakautuessa liiketilojen, toimistojen ja kulttuurin kesken. Tämä vastaa myös toteutettavuudesta tehdyn selvityksen arviota järkevästä päätoimintojen suhteesta. Kulttuurirakentaminen on pitkälti kaupungin omissa käsissä. Ehdotuksissa on ideoitu muun muassa kaupungin taidemuseon ja ELMU:n siirtymistä Itä-Helsingin keskustaan.

Rakentamisen tehokkuus on parhaissa ehdotuksissa korkea mutta ei liioiteltu. Koko kilpailualueen aluetehokkuus uudet ja säilyvät rakennukset yhteen laskien on voittajatyössä $ea=1.2$, ja lähellä tätä kaikissa palkintoluokan töissä. Tämä johtaa uusissa kohteissa keskimäärin ja yleistäen suunnilleen kortteli- ja tonttitehokkuuteen $et=2.5$, mikä mahdollistaa typologisesti ja morfologisesti monimuotoista kaupunkirakentamista ja myös puuston ja rakennetun kaupunkivihreän eri ratkaisuja. Ylikorkeaa rakentamista ei pidetä suositeltavana eikä helposti hankkeistettavana nykytilanteessa, mutta pitkällä tähtäimellä myös korkea rakentaminen voi olla harkittuina aksentteina ja laadukkaina rakennusryhminä mahdollista.

Energising concentration of functions

In terms of functions, the desired centre-like city structure involves mixing on different scales. The best proposals offer many carefully researched solutions for the mixing of functions in both buildings and blocks. Multiple and overlapping use of facilities and various temporary phenomena have also been identified. On the scale of the entire new centre of East Helsinki, it seems best to keep culture and leisure services as well as various variable and third sector activities focused on the Stoa and Puhos area and, for leisure, relying on the internal programming of the large shopping centres (films, IMAX, indoor playgrounds). In this case, the areas around Maamerkki and along Meripellontie will be realised as mainly residential yet dense neighbourhoods with a lively street level, into which the Easton shopping centre and its extension will be integrated. The surroundings of Puotila metro station provide good opportunities for dense urban infill at the junction of the new tram line and metro. In the long run, the junction of Itäväylä and Ring I may see a new type of concentration of culture and other functions, energising the whole of Helsinki.

In the best proposals, different types of housing account for 76–77% of the total constructed floor area, with the rest split between commercial premises, offices and culture. This is also in line with the feasibility report's assessment of a reasonable relationship between the main functions. Cultural construction is largely in the City's own hands. The proposals include ideas such as the relocation of Helsinki Art Museum and ELMU to the centre of East Helsinki.

Construction density in the best proposals is high but not exaggerated. The floor area ratio of the entire competition area, including both new and retained buildings, is 1.2 in the winning entry, and close to this in all prize class entries. In the new sites, this leads to a general average floor area ratio of approximately 2.5, which allows for typologically and morphologically diverse urban construction, as well as different solutions with trees and built urban greenery. Overly tall buildings are not considered advisable or easy to implement in the current situation, but in the long run, high-rise construction may also be possible as well though-out accents and high-quality building groups.

Uudistuva kaupunkirakenne

Kilpailu osoittaa, että nykyisin rikkonaiselle alueelle on mahdollista synnyttää keskustamainen ja yhtenäinen kaupunkirakenne, jota luonnehtii yhtenäinen julkisten kaupunkitilojen verkosto ja monipuoliset toiminnan mahdollisuudet eri käyttäjäryhmille. Palkitut ehdotukset tuovat esille kolme tilallista pääideaa, joista tuomariston käsityksen mukaan voi syntyä uuden Itä-Helsingin keskustan kehittämisstrategia pitkälle tulevaisuuteen. 1) Turunlinnantien-Vanhanlinnantien kaupunkiakseli, jossa on merkittävää lisärakentamista urbaanin bulevardin äärellä ja joka haarautuu monimuotoiseksi Itä-Helsingin keskustan identiteetti-alueeksi Stoa-Puhoksen alueella; 2) Itäväylän estevaikutuksen poistaminen ulottamalla väylän eteläpuolen erilaiset toiminnalliset ja kaupunkirakenteelliset kokonaisuudet väylän yli hybridisinä siltarakennuksina ja laajuudeltaan maltillisina kansina, joihin liittyy julkista tilaa ja reittejä; 3) Gotlanninkadun nostaminen tasolle +12 sitomaan Itäväylän ylittävät sormet ja ulottamaan uuden Itä-Helsingin keskustan säteily toisaalta Itäväylän ja Kehä I:n liittymän eteläpuolelle ja toisaalta itään kohti Puotilaan. Tällä idealla voi olla rakentava merkitys myös Itäväylän käytävän kehittämiselle Rauhupellon suuntaan. Itä-Helsingin keskustan strategiaa vahvistavat joukkoliikenteen hankkeet, kuten mahdollinen itään suuntautuva uusi raitiotie Turunlinnantien akselissa ja multimodaalinen Jokerikortteli, laajentuva pyöräilyn baanaverkosto, jolle on nyt helppo osoittaa yhtä aikaa sujuvat ja elämykselliset reitit eri suuntiin, sekä jo mainittu Taide ja kulttuuri Helsingissä 2030 -prosessi.

Transforming urban structure

The competition shows that it is possible to transform the currently fragmented area into a centre-like and unified urban structure characterised by a unified network of public urban spaces and diverse activities for different user groups. The prize-winning proposals highlight three main spatial ideas which, according to the jury, could lead to a new strategy for the development of the centre of East Helsinki well into the future. 1) A city axis between Turunlinnantie and Vanhanlinnantie, with significant complementary construction along the urban boulevard and branching into a diverse identity core of the centre of East Helsinki in the Stoa-Puhos area; 2) removal of the barrier effect of Itäväylä by extending various functional and structural entities from the south side over the road as hybrid bridge buildings and moderate decks with public space and routes; 3) elevating Gotlanninkatu to +12 to tie the fingers crossing Itäväylä together and extend the radiance of the new centre of East Helsinki to the south of the junction of Itäväylä and Ring I and to the east towards Puotila. This idea can also have a constructive effect for the development of the Itäväylä corridor in the direction of Rauhupelto. The strategy for the centre of East Helsinki is strengthened by public transport projects, such as a possible new tram line to the east on the Turunlinnantie axis and the multimodal Jokerikortteli, the expanding Baana network for cycling that is now easy to provide with both smooth and exciting routes in different directions, as well as the aforementioned Art and Culture in Helsinki 2030 process.

Hiilineutraali Helsinki

Helsingin kaupunki on sitoutunut kaupunkistrategiassaan tavoitteeseen olla hiilineutraali vuonna 2035. Kilpailijoiden tuli esittää ideoita, toimenpiteitä ja suunnitelmia, jotka edistäisivät tätä kunnianhimoista tavoitetta. Kilpailun ensimmäisessä vaiheessa teeman anti jäi valtaosassa ehdotuksia varsin vaatimattomaksi tai varsinaisesta suunnitelmasta irralliseksi teknisten ratkaisujen tai hyvää tarkoittavien lupauksen luetteloinniksi. Tämä on kilpailuvaiheen tarkkuustaso ja monialaista, uudenlaista asiantuntemusta edellyttävän teeman haastavuus huomioiden varsin ymmärrettävää. Kilpailun toisessa vaiheessa palautetuissa ehdotuksissa teeman käsittelyä on pystytty laajentamaan ja syventämään erityisesti selostuksin ja kaavioin, vaikkakin monet esitetyistä keinoista ovat edelleen melko tavanomaisia tai vaikutuksiltaan vähäisiä. Parhaimmissa ehdotuksissa energiaratkaisuja on tutkittu huolellisesti ja erilaisten hiilineutraaliutta edistävien keinojen visiointi on parhaimmillaan isoa ja ansiokasta. Palkittavista ehdotuksista voidaan ammentaa jatkotutkimuksiin ja – suunnitteluun lukuisia yksittäisiä ideoita, vaikka esitetyissä hiililaskelmissa on virheitä tai niitä ei ollut esitetty (päästölaskelmia ei edellytetty kilpailuohjelmassa). Kilpailun ytimessä on kestävien liikkumismuotojen tukeminen ja olosuhteiden parantaminen sekä merkittävä asukasmäärän lisääminen keskeisellä alueella, jonka palvelutarjonta jo nyt on niin kattavaa, että kotiovelta ei ole välttämättä tarvetta liikkua kauas. Niinpä parhaissa ehdotuksissa laadukkaat, tiiviisti rakennettuun kaupunki- ja liikkumisympäristöön liittyvät ratkaisut palvelevat viihtyisyyden ja toimivuuden lisäksi myös Hiilineutraali Helsinki -tavoitetta.

Carbon-neutral Helsinki

In its City Strategy, the City of Helsinki has committed to the goal of being carbon-neutral by 2035. The competitors had to propose ideas, actions and plans that would further this ambitious goal. In the first phase of the competition, most proposals handled the theme rather modestly or separately from the actual plan by listing individual technical solutions or well-intentioned promises. This is quite understandable given the level of detail of the competition phase and the challenging nature of the theme, requiring new kinds of multidisciplinary expertise. The proposals submitted in the second phase of the competition have been able to broaden and deepen the treatment of the theme, particularly through explanations and diagrams, although many of the means presented are still quite conventional or have little impact. In the best proposals, energy solutions have been carefully researched and the visions for different ways to promote carbon neutrality are large-scale and meritorious at their best. Several individual ideas can be drawn from the prize-winning proposals for further research and planning, even though the carbon calculations were incorrect or not presented (emission calculations were not required in the competition programme). At the heart of the competition is the promotion of sustainable modes of transport and the improvement of their conditions, as well as a significant increase in the number of inhabitants in a central area where the service provision is already so comprehensive that there is no need to move far from one's doorstep. Thus, in the best proposals, high-quality solutions related to a densely built urban and traffic environment serve not only comfort and functionality, but also the Carbon-neutral Helsinki goal.

Maisema ja liikenne

Ehdotuksissa on sanallisesti annettu arvoa luonnonmaisemalle ja topografialle. Maiseman ja luontoyhteyden merkitys viihtyisyyden ja ilmastonmuutokseen varautumisen kannalta on tuotu esiin, mutta kokonaisuutta yhteen sovittava ja vaikuttava maisemallinen visio on usein jäsentymätön. Puustoisuutta on pyritty lisäämään paikoin liikaakin, piittaamatta kasvuympäristövaatimuksista. Jatkossa on ratkaistava, mitä sinivihreä infrastruktuuri voi parhaimmillaan antaa tiivistävällä urbaanilla alueella.

Itäväylän ja Kehä I:n liikenneratkaisut määrittävät osaltaan Itä-Helsingin keskustan tulevaisuutta. Toisen kilpailuvaiheen ehdotukset ovat tältä osin keskenään hyvin erilaisia. Liikenteen näkökulmasta olennaisinta on huolehtia alueen saavutettavuudesta ja kehittää sitä kaikki kulkumuodot huomioon ottaen. Itäkeskuksessa on jatkossa helppo ja mukava kävellä sekä sujuva pyöräillä. Alueelle pääsee hyvin niin joukkoliikenteellä kuin omalla autolla. Lisäksi huoltoliikennettä kehitetään niin, että palvelut edelleen vahvistuvat. Hyvä saavutettavuus eri kulkumuodoilla tukee Itäkeskuksen roolia kaupunkiseudun itäisenä palvelukeskustana ja myös paikkana kohdata ja viettää aikaa. Läpiajoliikenne on Itäkeskuksessa edelleen merkittävää, mutta parantuva raideliikenne, pyöräliikenteen kulkutapaosuuden kasvu ja valtakunnallisesti asetetut tavoitteet ajoneuvoliikenteen suoritteiden vähentämisestä kaupunkiseuduilla johtavat siihen, että kasvava itäinen Helsinki pärjää nykyisellä henkilöautoliikenteen kapasiteetilla. Itä-Helsingin keskustassa voidaan todennäköisesti luopua raskaista eritasoliittymien varauksista, kuten ensimmäisen kilpailuvaiheen suosituksissa (kohta 6.1) todettiin.

Landscape and traffic

The proposals show verbal appreciation of the natural landscape and topography. The importance of landscape and connection with nature for comfort and preparedness for climate change has been highlighted, but the landscape vision that coordinates and influences the whole is often unstructured. The efforts to increase woodland are even excessive in places, disregarding the habitat requirements. In the future, it needs to be decided what blue-green infrastructure at its best can offer in a densifying urban area.

The traffic solutions of Itäväylä and Ring I will contribute to determining the future of the centre of East Helsinki. The entries in the second phase of the competition are very different in this respect. From the traffic point of view, the most important thing is to take care of the accessibility of the area and develop it taking all modes of transport into account. In the future, walking will be easy and comfortable and cycling smooth in Itäkeskus. The area will be easy to access both by public transport and car. Furthermore, maintenance traffic will be developed to further strengthen services. Good accessibility by different modes of transport supports the role of Itäkeskus as the eastern service centre of the urban region and also as a place to meet people and spend time. Through traffic is still significant in Itäkeskus, but the improving rail traffic, the increase in the proportion of cycling as a mode of transport and the nationally set targets for reducing the motor traffic in urban regions will lead to the fact that the growing eastern Helsinki will manage with the current car capacity. It is likely that the heavy interchange allocations can be waived in the centre of East Helsinki, as stated in the recommendations of the first phase of the competition (section 6.1).

Liikenne- ja ratkaisuja on kilpailun toisessa vaiheessa kehitetty kaikissa ehdotuksissa. Itäväylän ja Kehä I:n liittymän aluevaraus suunnitelmaa yksinkertaista on kilpailuehdotuksissa saatu lisättyä järkevää, tiivistä maankäyttöä. Yksikään ehdotus ei ole sellaisenaan pääkatujen ja -väylien osalta riittävän toimiva tai toteutuskelpoinen, mutta osa ehdotuksista on jatkojalostettavissa. Kahdessa ehdotuksessa väyläympäristön muutokset ovat kevyempiä nykytilanteen parantamisia ja kahdessa hyvinkin raskaita. Investointien suuruuden vertailu saavutettaviin hyötyihin korostuu jälkimmäisten arvioinnissa. Kaikki ehdotukset edellyttävät joka tapauksessa pääväylien uudelleen rakentamista. Kauppakeskus Itiksen ja Eastonin integrointi uusiin järjestelyihin edellyttää toimijoiden tiivistä yhteistyötä. Jalankulun reitit ja olosuhteet paranevat kaikissa ehdotuksissa. Itäväylän estevaihutus vähenee, mutta Kehä I:n ylitykset ja alitukset eivät vakuuta. Pyöräliikenteen reitit ovat kaupungin tavoiteverkon mukaiset. Erityisiä innovaatioita pyöräliikenteen ratkaisuista ei ole esitetty, mutta kaikissa ehdotuksissa pyöräilyolosuhteet paranevat. Tasoerot baanasuunnilla saattavat tosin olla ongelma, kun tavoitellaan korkeuseroiltaan mahdollisimman tasaisia reittejä. Joukkoliikenteen tilavaraukset ovat pääasiassa lähtöaineiston mukaiset.

Toteutettavaa muutosta

Kilpailuehdotusten toteutettavuudesta tehtiin erillinen kiinteistöaloudellinen arvio. Tiivistetysti se tuo esille suurten yksittäisten infra- ja kansi-investointien riskit ja vähittäisen, pääosin nykyiseen tonttijakoon perustuvan asuntovaltaisen kehittämisen edut. Tämä tuttu ja ymmärrettävä asetelma voi muuttua toisaalta kaupungin strategisten kulttuuriin ja julkiseen tilaan tekemien investointien kautta ja toisaalta Itäkeskuksen seudullisen saavutettavuuden muutosten kautta, joissa merkitystä on sekä julkisella että autoliikenteellä. Itäisen Helsingin väkimäärän muutoksella on myös merkitystä erilaisten hankkeiden kannattavuuteen. Kokonaisuutena tiivistyvä ja sisäänpäin kasvava itäinen Helsinki antaa pitkällä tähtäimellä uutta realismia myös kunnianhimoiselle ja nykytilanteesta irtautuvalle Itä-Helsingin keskustan ohjelmoinnille. Parhaat ehdotukset ovat pystyneet ottamaan näitä epävarmuuksia huomioon, ja luomaan Itä-Helsingin uudelle keskustalle sellaisen toteutuspolun, jonka jokaisessa vaiheessa syntyy myönteisiä laatuja ja konkreettisia parannuksia.

In the second phase of the competition, all entries have developed their traffic solutions. By simplifying the allocation plan for the Itäväylä and Ring I junction, the competition entries have been able to increase sensible, dense land use. None of the proposals is sufficiently functional or feasible for the main streets and roads as such, but some of the proposals have potential for further development. In two proposals, the changes to the road environment are lighter improvements to the current situation, and in the other two, they are very drastic. A comparison of the size of the investment with the benefits to be achieved is emphasised in the evaluation of the latter. In any case, all proposals require the reconstruction of the main roads. The integration of Itis and Easton shopping centres into the new arrangements requires close cooperation from the operators. All the proposals improve pedestrian routes and conditions. The barrier effect of Itäväylä is reduced, but the overpasses and underpasses of Ring I do not impress the jury. Bicycle routes are in line with the City's target network. No special innovations in cycling solutions have been presented, but all proposals improve cycling conditions. However, elevation differences in the Baana directions may be a problem when aiming for routes that are as even in elevation as possible. The space allocations for public transport are mainly in line with the starting material.

Feasible change

A separate real estate economic evaluation was made of the feasibility of the competition entries. In summary, it highlights the risks of large individual infrastructure and deck investments and the benefits of gradual, primarily residential development that is largely based on the current plot division. This familiar and understandable set-up can change, on the one hand, through the City's strategic investments in culture and public space and, on the other hand, through changes in the regional accessibility of Itäkeskus, in which both public transport and private vehicle traffic are important. The change in the population of eastern Helsinki also plays an important role in the profitability of various projects. As a whole, a densifying and inward-growing eastern Helsinki will, in the long run, also give new realism to the ambitious programming of the centre of East Helsinki breaking away from the current situation. The best proposals have been able to take these uncertainties into account and create an implementation path for the new centre of East Helsinki with positive qualities and concrete improvements arising at every stage.

8.1.1 Yleisarvio osa-alueittain

Eastonin ja Maamerkin alue

Tärkeitä teemoja tämän alueen kehittämisessä ovat Itäväylän ylityksen ratkaisu, uuden korttelirakenteen suhde olevaan tonttijakoon, Eastonin laajennuksen toteutustapa, julkisen tilan laatu ja rakentamisen tehokkuus.

Kilpailun toisessa vaiheessa kaikkiin ehdotuksiin on jossakin muodossa tullut Itäväylän ylitykseen liittyvä terassoituva etelään avautuva puistoaukio. Helsinki East Village perustuu tällä osa-alueella pääosin maanvaraisiin puukortteleihin, ja tasoero hoidetaan osana Eastonin laajennusta. Muissa palkintoluokan ehdotuksissa koko Gotlanninkatu on nostettu tasolle +12, minkä seurauksena sekä kortteli- että katualueille syntyy melko runsaasti kannenalaista tilaa.

JALAN JALOIN noudattaa hyvin pitkälle nykyistä tonttijakoa, mikä on etu vaiheittaisen toteuttamisen kannalta. ITIS SITI ehdottaa uudenlaista pienten aukoiden ja diagonaalisten kulkureittien kortteligeometriaa. Itä-Helsingin Glokaali keskusta on rajannut uudet korttelit niin, että näkymä Hansasilta kohti Maamerkkiä katkeaa. Tätä ratkaisua ei pidetty onnistuneena. Helsinki East Villagen korttelimuoto on mielenkiintoinen, mutta ratkaisussa erilaisten asumisen tilojen julkisuuden hallinta tuottaa ongelmia.

Helsinki East Village ja ITIS SITI ovat sijoittaneet Eastonin laajennuksen yhtenä massana nykyiselle pysäköintialueelle. Itä-Helsingin Glokaali keskusta ratkaisee laajennuksen uusien hybridikortteleiden pohjakerroksessa. JALAN JALOIN vie laajennuksen rohkeasti osaksi Itäväylän ylittäviä siltarakennuksia. Kaikki ratkaisut ovat mahdollisia. Mikäli laajennus integroidaan uuteen korttelistoon tai sijoitetaan Itäväylän päälle, saadaan syntymään laajempi uusi kävelypainotteinen kaupunginosa, mikä on kokonaisuuden kannalta etu.

8.1.1 General evaluation by subdivision

Area of Easton and Maamerkki

Important themes in the development of this area include the solution for the Itäväylä crossing, the relationship of the new block structure with the existing plot division, the method of implementation of the Easton extension, the quality of public space and the density of construction.

In the second phase of the competition, all proposals have in some form included a terraced south-facing park square connected to the crossing of Itäväylä. Helsinki East Village is mainly based on at-grade wood blocks in this subdivision, and the difference in elevation is managed as part of Easton's expansion. In other prize class proposals, the entire Gotlanninkatu has been elevated to +12, which results in quite a lot of space created for both block and street areas under the deck.

JALAN JALOIN adheres to a large extent to the current plot division, which is an advantage in terms of phased implementation. ITIS SITI proposes a new kind of block geometry of small squares and diagonal routes. Itä-Helsingin Glokaali keskusta has delimited the new blocks in such a way that the view from Hansasilta towards Maamerkki is interrupted. This solution was not considered successful. The block shape of Helsinki East Village is interesting, but managing the public nature of different residential spaces poses problems in the solution.

Helsinki East Village and ITIS SITI have placed the Easton extension as one mass in the current parking area. Itä-Helsingin Glokaali keskusta solves the expansion on the ground floor of the new hybrid blocks. JALAN JALOIN boldly takes the extension into the bridge buildings crossing Itäväylä. All these solutions are possible. If the extension is integrated into a new set of blocks or placed over Itäväylä, this creates a more extensive new pedestrian-oriented neighbourhood, which is an advantage for the overall plan.

Kaikissa ehdotuksissa julkista kaupunkitilaa on tutkittu ansiokkaasti, mutta ITIS SITI ja JALAN JALOIN ovat tässä suhteessa kahta muuta palkintoluokan ehdotusta parempia. Sosiaalinen omistajuus, kaupunkivihreä ja hulevesien hallinta on otettu huomioon, joskin kansirakenteiden todellinen laatu kasvuympäristönä on avoin kysymys. Maamerkki säilyy ehdotuksissa osa-alueen tärkeimpänä katseen kohteena, mikä on perusteltua. ITIS SITI:n voimakkaan plastinen ote sisältää useita lähes Maamerkin korkuisia rakennuksia, mutta ne on sijoitettu taitavasti hiukan sivuun tärkeimmistä näkymälinjoista. Helsinki East Village ehdottaa Maamerkille hieman turhaa yksittäistä kilpailijaa Visbynkujalle. Myös JALAN JALOIN hahmottelee tähän kohtaan korkeahkoa 12-kerroksista rakennusta. Itä-Helsingin Glokaali keskusta pitäytyy osa-alueella johdonmukaisesti 4-6 kerroksisessa rakentamisessa. Melko korkea rakentamisen tehokkuus on tällä erittäin hyvin saavutettavalla osa-alueella perusteltua.

In all the proposals, public urban space has been researched with merit but, in this respect, ITIS SITI and JALAN JALOIN are better than the other two proposals in the prize class. Social ownership, urban greenery and storm water management have been taken into account, although the true quality of deck structures as a habitat is an open question. Maamerkki remains the main focus of the subdivision in the proposals, which is justified. ITIS SITI's strongly plastic approach includes several buildings almost the height of Maamerkki, but they are skilfully placed slightly away from the main lines of sight. Helsinki East Village proposes a somewhat unnecessary single competitor to Maamerkki on Visbynkujaja. JALAN JALOIN also outlines a rather tall 12-storey building in this location. Itä-Helsingin Glokaali keskusta consistently sticks with 4-6-storey construction in the subdivision. The relatively high density is justified in this very accessible area.

Itäväylä ja liittymäalue

Kilpailualueen kahtia jakavasta Itäväylästä kilpailu tuotti neljä erilaista, hyvin tutkittua ehdotusta. JALAN JALOIN kurottaa Itäväylän eteläpuolelta kolme erilaista kaupunkimorfologiaa ja toiminnallista kokonaisuutta yli liikennevirran hybridisinä siltarakennuksina. Gotlanninkatu on korotettu tasolle +12. Tämä uusi reitti jatkuu Meripellontien yli Puotilaan. Kauppakeskus Itiksen eteläisivulle syntyy sormet yhdistävä uusi julkinen reitti. Tämä ehdotus on kiinnostava, uutta luova, taloudellisesti mahdollinen ja vaiheittain toteutettavissa. Itä-Helsingin Glokaali keskusta esittää toisessa kilpailuvaiheessa samantapaisia ideoita, mutta heikommin kehiteltynä. Näissä kahdessa ehdotuksessa Itäväylän liikennealue on suppea ja auto- ja huoltoliikenne pääosin maanvaraista. Itä-Helsingin Glokaali keskusta esittää Visbynkadun kohdalle eritasoratkaisua, joka ei ole loppuun asti tutkittu. Ehdotuksen Helsinki East Village kaksoisbulevardi on osoittautunut hankalaksi toteuttavuuden kannalta, samoin ITIS SITI:n laaja yhtenäinen kansi.

Itäväylän ja Kehä I:n liittymä on autoliikenteen solmukohta, mutta Itä-Helsingin keskustan ihmisvirtojen ja julkisen liikenteen saavutettavuuden kannalta se on suhteellisen syrjäinen. Liittymä ei tästä syystä ole kovin hyvä sijainti esimerkiksi toimistoille tai hotellille. Liittymän alue rakentunee melko myöhäisessä vaiheessa. Pitkällä tähtäimellä liittymä, Meripellontie, Meripellonmäki ja Itiksen ja Prisman välinen liikennealue antavat mahdollisuuksia uutta luovalle ja myös melko suurommittaiselle rakentamiselle. Palkintoluokan ehdotuksista JALAN JALOIN tuotti parhaan vision liittymän alueesta. Muissa ehdotuksissa eri muodoissa esiintyvä jalankulun ja pyöräilyn siltaympyrä ei kehitettynäkään tuottanut erityisen vakuuttavia lopputuloksia, mutta sitäkin runsaammin vaivalloisia tasoeroja.

Meripellontien osalta työt tarjoavat eri vaihtoehtoja katualueen leveyden ja hulevesien kannalta merkittävän puron käsittelystä. Kaikki ehdotukset rakentavat metsäisen Meripellonmäen. Näiltäkin osin JALAN JALOIN tarjoaa tilallisesti ryhdikkään ja tehokkuudeltaan maltillisen ratkaisun.

Itäväylä and the junction area

For Itäväylä, which divides the competition area in two, the competition produced four different, well-researched proposals. JALAN JALOIN extends three different kinds of urban morphologies and functional entities from the south side of Itäväylä over the traffic flow as hybrid bridge buildings. Gotlanninkatu has been elevated to +12. This new route continues over Meripellontie to Puotila. A new public route connecting the fingers is created on the south side of Itis shopping centre. This proposal is interesting, innovative, economically feasible and possible to implement in stages. Itä-Helsingin Glokaali keskusta presents similar, but less polished, ideas in the second phase of the competition. In these two proposals, the traffic area of Itäväylä is narrow, and car and maintenance traffic is mainly at grade. Itä-Helsingin Glokaali keskusta proposes an interchange solution at Visbynkatu, which has not been researched all the way through. The double boulevard of Helsinki East Village has proved difficult in terms of feasibility, as has the extensive solid deck of ITIS SITI.

The junction of Itäväylä and Ring I is a hub for motor traffic, but it is relatively remote in terms of the flow of people in the centre of East Helsinki and the accessibility of public transport. For this reason, the junction is not a very good location for offices or a hotel, for example. The junction area is likely to be built at a rather late stage. In the long run, the junction, Meripellontie, Meripellonmäki and the traffic area between Itis and Prisma will provide opportunities for innovative and also rather large-scale construction. Of the proposals in the prize class, JALAN JALOIN produced the best vision for the junction area. The pedestrian and cycling bridge circle, which appears in various forms in the other proposals, did not produce particularly impressive results, even when developed. Instead, it created a lot of troublesome elevation changes.

For Meripellontie, the entries offer different options for dealing with street width and the stream that is significant for storm water management. All proposals build on the forested Meripellonmäki. In this, too, JALAN JALOIN offers a solution that is spatially structured and moderately dense.

Stoa ja Puhoksen alue

Kilpailu tuotti Stoa ja Puhoksen osa-alueesta erittäin runsaasti hyviä tilallisia ja toiminnallisia ajatuksia. Keskeiset suunnittelukysymykset liittyvät julkisen kaupunkitilan laatuun, katutason ohjelmointiin ja tälle paikalle sopiviin asumisen typologioihin. Itä-Helsingin Glokaali keskusta ehdottaa alueelle Puhosta kunnioittavaa, 1960-lukuun viittaavaa tapiolamaista identiteettiä. Tätä pidettiin ensimmäisessä vaiheessa arvokkaana ajatuksena, mutta kilpailuryhmien toisen vaiheen jatkotyö osoittaa selvästi osa-alueen potentiaalin olevan isompi ja urbaanimpi. Tämä alue on myös jatkossa Itä-Helsingin keskustan sydän kulttuuritoimintojen ja kaupunkielämän monimuotoisuuden kannalta. Se pitää sisällään merkittäviä uudisrakentamisen mahdollisuuksia, jotka voidaan ottaa käyttöön nopeasti.

Stoa ja Puhoksen ensimmäisen rakennusvaiheen säilyminen ovat kehittämisen selviä lähtökohtia. Stoa laajennukselle kilpailussa löytyi useita sijainteja. Parhaaksi arvioitiin laajentaminen itään päin kohti Turunlinnantietä ja Puhoksen edustalle syntyvää kulttuurialueita tai -kujaa. Puhdas asuinkortteli ei tässä paikassa ole luonteva vaihtoehto.

Muista ehdotuksista poiketen ITIS SITI esittää uutta kauppakujaa Puhoksen taakse. Tätä pidettiin erinomaisena ajatuksena, koska se laajentaa aktiivisessa käytössä olevaa urbaania aluetta, palauttaa käyttöön Puhoksen tilallisesti kiinnostavan länsiterassin ja muodostaa rajan urbaanin keskustan ja Puotinharjun metsälähiön välille. Uimahallin edustan, Stoaaukion ja Puhoksen etuaukion muodostama julkisten tilojen kokonaisuus saa tätä kautta uutta voimaa ja yhtenäisyyttä.

Puhoksen ja kauppakeskus Itiksen sisäänkäynnin välille syntyy helposti koko Itä-Helsingin keskustan tärkein kaupunkiaukio. Turunlinnantietä voi tällä rajatulla alueella kehittää jalankulkupainotteisemmaksi. Kaupunkitilat voivat olla melko tiiviitäkin, mutta hyvä näköyhteys ja sujuva kulku Puhoksen ja Itiksen välillä on olennaista. Asuinkortteleissa on tärkeää huolehtia, että katutasoon voidaan tarjota tiloja liikkeille ja julkisille toiminnoille sekä se, että pihojen yksityisyys saadaan varmistettua toimivalla tavalla.

Tällä osa-alueella ehdotus ITIS SITI tarjoaa hyviä toiminnallisia lähtökohtia ja tilallisesti erittäin vakuuttavan vision. Kaupunkitila Stoa laajennuksen ja ehdotetun moskeijan välillä kaipaa väljentämistä. Alueen uusien ja uudelleen käytettävien kulttuuri- ja hybridirakennusten ohjelmoinnin sekä tilapäisten ja muuttuvien käytöjen osalta JALAN JALOIN tarjoaa runsaasti tutkimisen arvoisia ideoita.

Stoa and Puhos area

The competition produced a great deal of good spatial and functional ideas for the Stoa and Puhos subdivision. The key planning issues are related to the quality of public urban space, street-level programming and housing typologies appropriate for this location. Itä-Helsingin Glokaali keskusta proposes a Tapiola-like identity for the area that respects Puhos and alludes to the 1960s. This was considered a worthy idea in the first phase, but the teams' further development in the second phase clearly shows that the potential of the subdivision is bigger and more urban. This area will continue to be the heart of the centre of East Helsinki in terms of cultural activities and the diversity of city life. It holds significant potential for new construction that can be quickly put to use.

The preservation of Stoa and the first building phase of Puhos are clear starting points for the development. Several locations were proposed in the competition for Stoa's expansion. The best one of these was considered to be the expansion to the east towards Turunlinnantie and the cultural square or alley created in front of Puhos. A purely residential block is not a natural option at this location.

Unlike the other proposals, ITIS SITI proposes a new shopping street behind Puhos. This was considered an excellent idea, as it expands the urban area in active use, reintroduces the spatially interesting western terrace of Puhos and forms a border between the urban centre and the Puotinharju forest suburb. This gives new strength and cohesion to the ensemble of public spaces formed by the area in front of the swimming hall, Stoa square and the front square of Puhos.

The area between Puhos and the entrance of Itis shopping centre is a natural place for the most important city square in the entire centre of East Helsinki. Turunlinnantie can be developed to be more pedestrian-oriented within this restricted area. The urban spaces can be quite dense, but good visibility and smooth passage between Puhos and Itis are essential. In residential blocks, it is important to ensure that space for businesses and public functions can be provided at street level and that the privacy of courtyards can be guaranteed in a functional way.

In this area, ITIS SITI offers good functional starting points and a vision that is spatially very convincing. The urban space between the Stoa extension and the proposed mosque needs to be looser. With regard to the programming and temporary and changing uses of the new and reusable cultural and hybrid buildings in the area, JALAN JALOIN offers a wealth of ideas worth exploring.

Puotilan metroasema

Puotilan aseman ympäristö on kilpailijoista saattanut tuntua ylimääräiseltä lisältä muutenkin laajaan kilpailualueeseen. Ensimmäisessä kilpailuvaiheessa tämän osa-alueen suunnitelmat olivat melko ylimalkaisia ja sisälsivät virheitä suhteessa metron sijaintiin ja rakennusaikaiseen käytettävyyteen. Toisessa kilpailuvaiheessa kaikki palkintoluokan ehdotukset ovat kehittyneet merkittävästi.

Kilpailu osoittaa, että täydennysrakentamisen, julkisen tilan kohentamisen ja Kehä I:n risteysten järjestelyjen kautta Turunlinnantie ja Vanhanlinnantie voivat muodostaa kiinnostavan ja yhtenäisen urbaanin kokonaisuuden, jota tulevaisuudessa raitiotieyhteys edelleen korostaa. JALAN JALOIN ehdottaa raitiotien linjaamista Puotilan metroaseman kohdalla Vanhanlinnantietä suoraan Vartiokyläntien / Itäväylän suuntaan. Tätä sinänsä kiinnostavaa ideaa on vaikea arvioida, koska linjauksen jatkoa itään ei ole tässä yhteydessä tutkittu.

Metroaseman ympärille on mahdollista muodostaa tiiviitä ja toiminnoiltaan rikkaita kortteleita, joissa on tilat myös liityntäpysäköinnille. Ehdotuksista ITIS SITI onnistuu parhaiten nivomaan kokonaisuuden tilallisesti ja toiminnallisesti laadukkaaksi kaupunkiyksiköksi. Metroradan päällä, Itäväylän eri puolilla on kaksi aukiota, joiden varrelle rakentuvat selkeät ja typologisesti rikkaat korttelit. Liikenteellisesti ehdotuksen JALAN JALOIN metrokatu ja sen keskellä oleva shared space on erinomainen.

Puotila metro station

The competitors may have considered the surroundings of Puotila station to be a superfluous addition to a competition area that is large even without it. In the first phase of the competition, the plans for this subdivision were rather vague and contained errors in relation to the location of the metro and its operation during construction. In the second phase, all the proposals in the prize class have developed significantly.

The competition shows that, through urban infill, improvement of public space and the organisation of the intersection of Ring I, Turunlinnantie and Vanhanlinnantie can form an interesting and cohesive urban entity, which the future tram connection will further highlight. JALAN JALOIN proposes the routing of the tram line at Puotila metro station along Vanhanlinnantie directly in the direction of Vartiokyläntie/Itäväylä. While interesting as such, this idea is difficult to evaluate because the continuation of the route to the east has not been investigated in this context.

It is possible to form dense and functionally rich blocks around the metro station, also including park-and-ride facilities. Of the proposals, ITIS SITI is best able to tie the whole into a spatially and functionally high-quality urban unit. On top of the metro line, there are two squares on the different sides of Itäväylä, along which there are clear and typologically rich blocks. In terms of traffic, the metro street in JALAN JALOIN and the shared space in the middle of it are excellent.

8.2 Toisen vaiheen ehdotuskohtaiset arviot

Helsinki East Village

Itä-Helsingin keskustan identiteetti ja pääideat

Helsinki East Village esittää varmaotteisen vision, joka rakentuu yhtäältä jo kaukaa hämmöttävän tornitalojen ydinkeskustan ja toisaalta lähietäisyydellä eletävän ja koettavan asuinkorttelikaupungin yhdistelmälle. Ehdotus tasapainoilee jylhän moderniuden ja pehmeän puutaloympäristön välillä tietoisesti kontrastista kaupunkia luoden. Uudet tornitalot erottuvat kuin Itä-Helsingin selkärankana kaartuillaan, ja jakavat alueen kahtia. Kontrasti jääkin vaikutelmana päällimmäiseksi, ja tornitalot dominoivat matalampia alueita jättäen ne osin varjoonsa. Torneja kohti kasvavat eteläpuolen puutalot eivät aivan riitä kuromaan umpeen kuilua alueiden välillä. Ehdotuksen kahtiajakoinen lähestymistapa jättää jälkeensä kysymyksiä siitä, onko valittu strategia oikeanlainen yhtenäisen keskusta-alueen synnyttämiseksi.

Ehdotus jakaa Itäväylän alueen kahteen bulevardiin, eteläiseen ja pohjoiseen. Se luo liikenneväylien keskelle suurkaupunkimaisen korttelivyöhykkeen, johon on sijoitettu korkea rakentamista ja suuri, monitoimintoinen ”Kaupungintalo”. Tämä perusidea on rohkea ja linkittää kaupunginosan eri puolet toisiinsa. Ensimmäisen vaiheen jälkeen keskikorttelin rakennusmassoja on kehitetty hyvään suuntaan: kokonaisuus on kaukonäkymissä elegantti ja pääosin hyvin toimiva.

8.2 Second phase entry-specific evaluations

Helsinki East Village

Helsinki East Urban Centre identity and main ideas

Helsinki East Village presents a confident vision, which is built on the combination of a city centre with tower buildings visible from afar and a residential block city lived in and experienced up close. The proposal balances majestic modernity and a soft environment with wood construction, creating a consciously contrasting city. The new tower buildings stand out like the backbone of East Helsinki, curving and dividing the area in two. Indeed, the contrast is the main impression one gets, and the tower buildings dominate the lower areas, leaving them partly in their shadow. The wood buildings growing towards the towers on the south side are not quite enough to bridge the gap between the areas. The divided approach of the proposal leaves one questioning whether the chosen strategy is the right one to create a unified centre area.

The proposal divides the Itäväylä area into two boulevards: the southern and the northern. It creates a metropolitan block zone in the middle of the traffic routes, with high-rise construction and a large, multifunctional ‘Town Hall.’ This basic idea is bold and links the different sides of the city district to each other. Since the first phase, the building masses in the central block have been developed in a good direction: the ensemble is elegant when viewed from a distance and mainly well-functioning.



Toiminnot, muuttuva kaupunkirakenne ja kaupunkitilat

Ehdotuksessa tärkeimpiä uusia toiminnallisia avauksia on julkisia tiloja, kansalaistoimintaa ja asumista yhdistävä Kaupungintalo. Kaupungintalon toimintoja on ideoitu realistiseen suuntaan, mutta ”Ilmastopuiston” ympärille kietoutuva kompleksi ei kehitettynäkään ole luonteva. Muista ideoista voi nostaa esiin Puhoksen kiertotalousostarin ja Eastonin monikulttuurisen ruokatorin. Muut toiminnot ovat pääosin tavanomaista asumista ja toimisto- sekä liiketilaa. Eritoten Puhoksen alueen kehittämisideat jättävät toimintojen osalta toivomisen varaa.

Korkeat tornitalot ovat realistisesti asuntovaltaisia, mutta toiminnoiltaan hybridiä - ehdotuksessa mainitaan mm. hotelli, spa-kylpylä, kattopuutarhat ja ravintolat. Tällaisten tornien kysyntä ja toteutettavuus Itäkeskuksessa on kuitenkin varsin epävarmaa. Alueen jalankulkuvirrat painottuvat bulevardisoinnista huolimatta jatkossakin siltojen tasolle ja katutason liiketilojen elinkelpoisuus on tornikorttelissa kyseenalainen.

Itäväylän ylityksiin ja tasonvaihtoihin on kiinnitetty huomiota, mutta ramppia Maamerkin alueelta keskikorttelin kannelle ei ole ratkaistu uskottavasti. Leikkauskuvassa rampin siltarakennetta ei ole esitetty lainkaan. Eastonin laajennukseen on sovitettu laaja terassoitu puisto, joka nousee yli Eteläbulevardin. Tämä kansi-mainen ratkaisu heikentää turhaan maanvaraisen bulevardin tilallista voimaa ja syö sen urbaania elävyyttä.

Helsinki East Villagessa maisemarakenne ja paikan nykyiset olosuhteet kääntyvät pääläelleen: alkuperäisesti viljelylaaksoon sijoitettu itäväylän ja ostosvyöhykkeen alue tulee jatkossa kohoamaan voimakkaana, kaukomaisemassakin hahmottuvana maamerkkirivinä. Alueen sinivihreä infrastruktuuri perustuu uusiin rakennettuihin yhteyksiin, sekä Meripellontien yhteyteen rakennettuun moniarvoiseen kokonaisratkaisuun. Suurta roolia kokonaisuudessa näyttelevät myös kansi- ja kattopihat, sekä erittäin runsas katuvihreä. Esitetyt ratkaisut ovat erittäin kunnianhimoisia, mutta suhde ympäristöön jää vahvasta käsittelystä huolimatta irrallisen oloiseksi ja muodostunut kaupunkitila julkisen ja yksityisen tilan välillä epämääräiseksi. Kokonaisuudessaan esitetyn viherrakenteen toteuttaminen vaatii erittäin voimakasta rakentamista ja kuvattu kokonaisvisio vaikuttaa tilavarauksien ja muun toteutettavuuden näkökulmasta haastavalta ja paikoin jopa idealistiselta.

Functions, changing urban structure and urban spaces

One of the most important ideas for new functions in the proposal is the Town Hall, which combines public spaces, civic activities and housing. The functions of the Town Hall have been developed in a realistic direction, but the complex wrapped around the ‘Climate Park’ is not natural even after development. Other ideas worth highlighting include the Puhos circular economy shopping centre and the Easton multicultural food market. The other functions are mainly ordinary housing and office and business premises. The ideas for the development of the Puhos area in particular leave much to be desired in terms of functions.

The tall tower buildings are realistically mainly residential but with hybrid functionality – the proposal mentions a hotel, a spa, roof gardens and restaurants, among other things. However, the demand for and feasibility of such towers in Itäkeskus is very uncertain. Despite the boulevardisation, pedestrian flows in the area will continue to focus on the bridge level, and the viability of street-level business premises in the tower block is questionable.

Attention has been paid to the crossings and level changes of Itäväylä, but the ramp from the Maamerkki area to the central block’s deck has not been resolved credibly. In the cross section image, the bridge structure of the ramp is not presented at all. The Easton extension has been fitted with an extensive terraced park that rises over the southern boulevard. This deck-like solution needlessly undermines the spatial power of the at-grade boulevard and eats away at its urban liveliness.

In Helsinki East Village, the landscape structure and the current conditions of the area are reversed: the area of Itäväylä and the shopping zone, originally located in a cultivation valley, will in the future rise as a strong row of landmarks visible from afar. The blue-green infrastructure of the area is based on newly built connections as well as a comprehensive solution with multiple values built in connection with Meripellontie. Deck and roof gardens as well as very abundant road greenery also play key roles in the whole. The solutions presented are very ambitious, but despite the substantial treatment, the relationship with the environment seems to remain detached, and the resulting urban space between public and private space remains vague. The realisation of the proposed green structure as a whole requires very substantial construction, and the overall vision described seems challenging and in some places even idealistic from the perspective of space allocations and other feasibility.

Maamerkin alueen ratkaisut ovat kaupunkimaisuutta lisääviä, joskin keinot ovat perinteisiä ja rakentamisen tehokkuus liian alhaista paikan liikenteellinen sijainti huomioon ottaen. Osittain avoimet korttelit ovat pienipiirteisiä ja tunnelmaltaan sympaattisia. Piirrettä korostetaan puurakentamisella ja asuinkortteleiden läpi vapaamuotoisesti virtaavilla viher- ja kulkuyhteyksillä. Asuinkortteleissa yhteissuunnittelun keinoin toteutettavat pienet aukiot ovat mainio ajatus, mutta kokonaisuuden sosiaalinen hierarkia jää epäselväksi. Tämä osa-alue ei ole kehittynyt paljoakaan toisessa kilpailuvaiheessa.

Puhoksen alueen liikennehubi tuntuu raskaalta ja turhalta, sillä joukkoliikenteen vaihtoterminaali on Jokerikorttelissa. Puhoksen keskus jää tämän ison hubin taakse piiloon. Osa-alueen massoittelu ei ole onnistunut. Stoa laajennus muodostaa sinänsä hyvän aukiokokonaisuuden, mutta onko laajennus oikeassa paikassa, nykyisen Stoa kopiona ja kokonaan irti nykyisestä kulttuuritalosta?

Puotilan metroaseman alue on kokonaisuutena toimiva, mutta melko yksipuolinen. Se on kilpailun toisessa vaiheessa kehittynyt parempaan suuntaan, sillä nyt uudet rakennusmassat eivät tule liian lähelle metroasemaa.



The solutions in the Maamerkki area increase urbanity, although the means are conventional and the density of construction is too low given the location of the place in terms of traffic. The semi-open blocks are small-scale and have a sympathetic atmosphere. This feature is highlighted with wood construction and green connections and passages flowing freely through the residential blocks. The small squares implemented by means of joint planning in the residential blocks are a wonderful idea, but the social hierarchy of the whole remains unclear. This subdivision has not been developed much in the second phase of the competition.

The transport hub in the Puhos area feels heavy and pointless, as the public transport transfer terminal is in Jokerikortteli. The centre of Puhos is hidden behind this big hub. The massing of this subdivision has not been successful. The Stoa extension forms a good square entity as such, but is the extension in the right place as a copy of the current Stoa and completely detached from the current culture centre?

The area of Puotila metro station is functional as a whole, but quite one-sided. It has developed for the better in the second phase of the competition, as now the new building masses do not come too close to the metro station.



Hiilineutraali Helsinki

Vaikutuksiltaan vahvimmat ideat hiilineutraaliustavoitteen osalta liittyvät kilpailualueen tehokkaimmin rakennettuun osa-alueeseen. Tornitalojen kortteliin ehdotetaan energiaväylää, joka mahdollistaa alueellisen lämpöjärjestelmän. Uusiutuvaa energiaa saataisiin maalämpökaivoista, Kaupungintalon aurinkopaneeleista ja tornien lasipinnoilta. Tornit on esitetty rakennettavan osittain betoni- ja osittain puurakenteisina. Sekarakenne ei olisi hiilijalanjäljen koon kannalta optimaalinen, mutta rakenneteknisesti varmastikin realismia. Täyspuurakenteina ehdotetut tornit olisivat maailmanennätysluokkaa. Ylimääräisen lämpöenergian johtaminen puiston lämmitykseen on vähintäänkin erikoinen ajatus.

Maanvaraiset asuinkorttelit ovat Itäväylän molemmin puolin ehdotuksessa kattavasti puuta hyödyntäviä ja ratkaistu ilahduttavasti ilman kansirakenteita, mikä mahdollistaa runsaasti uutta viherympäristöä ja hulevesien paikallista käsittelyä. Varsin alhainen rakentamisen tehokkuus peruskortteleissa toisaalta vähentää resurssitehokkuutta näin keskeisellä sijainnilla. Selostuksessa on mainittu, että hiilijalanjäljen kokoa rajoitettaisiin säilyttämällä katuja ja niihin liittyvää infraa mahdollisimman paljon. Tämän kanssa on ristiriidassa keskeinen ratkaisu, jonka vuoksi koko Itäväylän ja liittymän alue olisi rakennettava uusiksi. Liikkuksympäristön suunnittelu liikennehub-korosteineen on kokonaisuudessaan kestävä kehityksen kannalta oikean suuntaista.

Toteutettavuus ja liikenne

Ehdotuksen keskeisen idean toteuttamiskelpoisuus on kiinni liikeneratkaisun toimivuudesta ja siitä, löytyisikö tämän kokoluokan hankekokonaisuudelle ja yksittäisille rakennuksille markkinoita. Keskikortteli olisi varmasti vaiheistettavissa, mutta Itäväylän ja liittymän mullistus olisi todennäköisesti tehtävä kerralla. Se edellyttäisi luottamusta koko keskikorttelin toteutumisesta myöhemmin. Näiden seikkojen lisäksi huolta herättää tornikorttelin yleinen tekninen toteutettavuus ja korttelin toiminnoille varatun tila riittävyys. Vaikuttaa selvältä, että suunnitelma on liian toiveikas sisäisen huoltokadun ja lähes tuhannen autopaikan sijoittamisessa lukuisien vertikaalirakenteiden lävistämään keskikorttelijalustaan. Näitä kriittisiä tilatarpeita on tutkittu vain kaavioimaisesti. Muilla alueilla tekninen toteutettavuus on helppoa.

Carbon-neutral Helsinki

The ideas with the strongest impact on the carbon neutrality goal are related to the most densely constructed part of the competition area. An energy channel is proposed for the block with the tower buildings, allowing for a local heating system. Renewable energy would be collected with geothermal wells, the solar panels of the Town Hall and the glass surfaces of the towers. The towers are proposed to be built partly of concrete and partly of wood. The mixed structure would not be optimal in terms of the carbon footprint, but is no doubt realistic in terms of structural engineering. Implemented with fully wooden structures, the towers would break world records. Conducting extra thermal energy to heat the park is an unusual idea to say the least.

The proposal's at-grade residential blocks on both sides of Itäväylä utilize wood comprehensively and have gratifyingly been realised without deck structures, which facilitates plenty of new green environment and local storm water management. On the other hand, the very low construction density in the basic blocks reduces resource efficiency in such a central location. The description mentions that the size of the carbon footprint would be limited by preserving as much of the streets and associated infrastructure as possible. This is contradicted by the key solution, which requires the rebuilding of the entire Itäväylä and junction area. The design of the traffic environment with its transport hub emphasis is, on the whole, on the right track in terms of sustainable development.

Feasibility and traffic

The feasibility of the key idea of the proposal depends on the functionality of the traffic solution and on whether there would be a market for a project of this size and the individual buildings. The central block would certainly be possible to build in stages, but the upheaval of Itäväylä and the junction would probably have to be done in one go. This would require confidence in the realisation of the entire central block at a later time. In addition to these issues, the general technical feasibility of the tower block and the adequacy of the space allocated for the block's functions raise some concerns. It seems clear that the plan is too optimistic in placing an internal maintenance street and nearly one thousand parking spaces in the platform of the central block pierced by numerous vertical structures. These critical space needs have only been examined diagrammatically. In other areas, the technical execution is easy.

Uusien liiketilojen määrä on kokonaisuudessaan liian suuri johtuen eritoten keskikorttelin jalustan ratkaisusta. Asuntorakentamisen määrä suhteessa muihin toimintoihin saisi olla suurempi. Tekijä on tosin huomauttanut, että keskikorttelin tornit olisi mahdollista ohjelmoida toisin. Keskikorttelin ulkopuolella asuntorakentamisen alhainen tehokkuus on sen sijaan ehdotuksen yksi keskeinen ominaisuus. Liikenteen aiheuttamilta haitoilta suojautumisessa on puutteita, joita ei ole ensimmäisen vaiheen jäljiltä korjattu.

Liikenteen osalta ehdotuksen fokus on nykyisen Itäväylän kokonaisuudistuksessa Itäkeskuksen kortteliosuudella. Bulevardisoinnin, nykyisten huoltoajojärjestelyiden ja ehdotetun uuden korttelikokonaisuuden liikenneratkaisuja on toisessa vaiheessa yritetty kehittää ja selkeyttää suunnitteluohjeiden mukaisesti. Bulevardin väliin sijoitettujen kortteleiden aiheuttamat haasteet ovat kuitenkin entistä selvemmin nähtävissä: Liikenneympäristön turvallisuus, toimivuus ja tilankäytön tehokkuus arveluttavat ja kokonaisuus vaikuttaa sekavalta.

Ehdotus perustuu siihen, että käytössä on liikennemääriä rajoittavia toimenpiteitä. Mikä on ratkaisun toimivuus, jos näin ei käy tai vaihteittain rakentamisen näkökulmasta? Pääkatuja ei voi mitoitaa ”alhaiselle” ajonopeudelle, vaan bulevardien nopeustasoksi tulee 50km/h. Uudet kävelykatusillat, katu- ja kansitason reitistöt parantavat jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksiä sekä liikkumisympäristöä muualla ehdotuksen alueella, mutta bulevardien tasoylytykset keskikorttelin kohdalla eivät ole realistisia, mikäli noudatetaan tämänhetkistä Helsingin liikennesuunnitteluperiaatetta, jossa ei tehdä suojateitä risteysten välille. Ylikulut pääliitymässä eivät vakuuta. Keskikorttelin pysäköintiratkaisu on kallis ja teknisesti vaikea. Muualla pysäköintitalot ovat hyvä ratkaisuperiaate.

The number of new business premises as a whole is too high due to the solution of the central block platform, in particular. The amount of residential construction in relation to other functions should be higher. Although the author has pointed out that the central block towers could be programmed differently. However, outside the central block, the low density of residential construction is one of the key features of the proposal. There are shortcomings in the protection against traffic-related hazards that have not been remedied after the first phase.

With regard to traffic, the focus of the proposal is in the overall reform of the Itäkeskus section of the current Itäväylä. In the second phase, attempts have been made to develop and clarify the traffic solutions of the boulevardisation, existing maintenance traffic arrangements and the proposed new block complex in accordance with the planning guidelines. However, the challenges posed by the blocks located between the boulevards have become even more visible: The safety, functionality and space efficiency of the traffic environment are questionable and the overall solution seems confusing.

The proposal is based on the existence of measures that limit traffic volumes. How functional is the solution if this is not realised or from the perspective of construction in stages? The main streets cannot be dimensioned for ‘low’ driving speed: the speed level of the boulevards will probably be 50 km/h. The new pedestrian bridges and street- and deck-level routes improve the pedestrian and cycling connections and traffic environment elsewhere in the competition area, but the at-grade crossings of the boulevards at the central block are not realistic if the current Helsinki traffic planning principle is followed, which states that pedestrian crossings cannot be created between intersections. The overpasses at the main junction do not impress the jury. The parking solution in the central block is expensive and technically difficult. Elsewhere in the area, the parking garages are a good solution.

Työn kehittyminen toisessa kilpailuvaiheessa

Ehdotuksen pääidea, boulevardit ja niiden keskivyöhyke, ei ole kehittynyt riittävästi ollakseen uskottava perusratkaisu Itä-Helsingin keskustan tulevaisuudelle. Liikenteen ja huollon ratkaisut ovat toisessa kilpailuvaiheessa tarkentuneet, minkä myötä ratkaisun monet ongelmat näkyvät selvästi. Muilla osa-alueilla työ on parantunut, mutta muutokset eivät ole kovin olennaisia.

Development of the entry in the second phase of the competition

The main idea of the proposal – the boulevards and their central zone – has not been developed sufficiently to be a credible basic solution for the future of the centre of East Helsinki. The traffic and maintenance solutions have become more detailed in the second phase of the competition, making the many problems of the solution clear. In other areas, the entry has improved, but the changes are not very substantial.



JALAN JALOIN

Itä-Helsingin keskustan identiteetti ja pääideat

JALAN JALOIN on ehjä, idearikas ja kauttaaltaan tarkasti tutkittu ehdotus, jossa Itäkeskus luo nahkansa käveltävänä kaupunkina. Ehdotuksessa Itä-Helsingin keskusta näyttäytyy ihmisen kokoisena kaupunkina, jossa kaupunkiarkkitehtuuri on yksi keinoista yhdistää, yhtenäistää ja samalla oleellisesti monipuolistaa hajanaista ja suurmassojen dominoimaa aluetta. Ehdotuksen suurimpia ansioita on erittäin hallittu ja tasapainoinen kokonaissuunnitelma, jossa osa-alueet nivoutuvat yhdeksi sujuvaksi kaupungiksi. Toisessa vaiheessa ehdotus tarjoilee houkuttelevampaa arkkitehtonista kuvastoa toiminnallisen vision rinnalla, tosin edelleen niukahkosti. JALAN JALOIN ei briljeeraa näyttävillä torneilla. Uusi keskusta rakentuu pala palalta vähitellen ja lähes huomaamatta. Kaupunkiuudistus onkin ehdotuksessa vahvimmillaan jalankulkijan kokemana miellyttävyytenä.

Ehdotuksen strategia uuden Itä-Helsingin keskustan luomiseksi on kurottava jatkuva ja verkostomainen jalankulkukaupunki etelästä Itäväylän yli. Kolme erilaista morfologiaa, Maamerkin ympäristön korttelikaupunki, Eastonin kaupallinen laajennus ja Meripellontien suurkortteli ylittävät Itäväylän erilaisina siltojen ja siltamaisten rakennusten yhdistelminä. Pohjois-eteläsuuntaisia reittejä yhdistää kansirakenteena noin tasoon +12 nostettu Gotlanninkatu, joka jatkuu suoraan yli Meripellontien Puotilaan. Kauppakeskus Itiksen eteläsivulle syntyy vaihteleva julkinen reitti, joka huipentuu uuteen taidemuseoon ja sen edusaukioon ja yhdistyy luontevasti myös Turunlinnantielle. Strategian toinen painopiste on Puhoksen ympärille rakentuva erittäin kiinnostavasti kehitelty Kulttuurien kortteli ja sen laajat, monimuotoiset julkiset kaupunkitilat.

Uuden rakentamisen massoittelu ei nouse muiden osa-alueiden tasolle. Ehdotusta leimaa myös toisessa kilpailuvaiheessa tasapaksuus ja koettujen tilallisten laatujen hieman varovainen kehittäminen. Eastonin kulmalle on toisessa vaiheessa lisätty tornitalo, jonka sijainti kilpailee turhaan Maamerkin kanssa. Toisaalta Kehä I:n risteysalue olisi kestänyt korkeampaakin rakentamista kuin nyt on esitetty. Erityisesti Gotlanninkadun akselin äärellä tornimaisina nostot olisivat mahdollisia, pitäen kuitenkin nykyinen Maamerkki edelleen koko alueen korkeimpana aksentina.

JALAN JALOIN

Helsinki East Urban Centre identity and main ideas

JALAN JALOIN is a cohesive, imaginative and thoroughly researched proposal in which Itäkeskus reinvents itself as a walkable city. In the proposal, the centre of East Helsinki appears as a city on a human scale, where urban architecture is a way to unite, harmonise and simultaneously fundamentally diversify the fragmented area dominated by large masses. One of the main merits of the proposal is the highly controlled and balanced overall plan, in which the subdivisions are tied together to form one smooth city. In the second phase, the proposal offers a more attractive architectural imagery alongside a functional vision, albeit still rather scantily. JALAN JALOIN does not show off with imposing towers. The new centre is built piece by piece, gradually and almost imperceptibly. Indeed, the urban renewal is at its strongest in the proposal as a pleasantness experienced by pedestrians.

The proposal's strategy for creating a new centre for East Helsinki is to extend a continuous and networked pedestrian city from the south over Itäväylä. Three different morphologies – the block city around Maamerkki, the commercial extension of Easton and the large block of Meripellontie – cross Itäväylä as various combinations of bridges and bridge-like buildings. The north-south routes are connected by Gotlanninkatu, which has been raised to about +12 as a deck structure and continues directly over Meripellontie to Puotila. A varied public route is created on the south side of Itis shopping centre, culminating in a new art museum and its front square and also naturally connecting to Turunlinnantie. The second focus of the strategy is the very interestingly developed Block of Cultures (Kulttuurien kortteli) built around Puhos, and its extensive, diverse public urban spaces.

The massing of new construction does not rise to the level of other areas. In the second phase of the competition, the proposal is also characterised by monotony and somewhat cautious development of the experienced spatial qualities. A tower building has been added to the corner of Easton in the second phase, the location of which needlessly competes with Maamerkki. On the other hand, the intersection area of Ring I could have handled even taller buildings than have now been proposed. Tower-like buildings would be possible especially along the axis of Gotlanninkatu, as long as the current Maamerkki is still kept as the highest accent in the area.



Toiminnot, muuttuva kaupunkirakenne ja kaupunkitilat

JALAN JALOIN on sisällöllisesti rikas ja tarjoaa monipuolisia uusia ideoita Itäkeskuksen eri osa-alueiden uudistamiseen. Toiminnoissa on kauttaaltaan pyritty ottamaan huomioon Itäkeskuksen monikulttuurinen käyttäjäkunta ja heidän erilaiset tarpeensa ja resurssinsa. Ehdotus on lähtökohdiltaan yhteisöllisyyttä korostava ja pyrkii edistämään uudenlaisen aktiivisen naapuruston syntymistä Itäkeskukseen. Kaupunkia täydennetään olevista rakenteista käsin, paikalllähtöisesti. Tästä syystä ehdotus liittyy ympäristöönsä luontevasti, kuten ensimmäisessä vaiheessa voitiin jo todeta.

Kilpailun toisessa vaiheessa Kehä I:n risteysalueelle on sijoitettu uusi toiminto, kaupungin taidemuseo CAM. Uusi museo on mielenkiintoisesti ohjelmoitu, mutta kaupunkitilallisesti keskeneräinen. Museon ohjelma sisältää näyttelytilan ohella residenssiasuntoja ja taidetehtaan. Itäkeskuksen eteläpuolelle on synnytetty varsin toimiva kauppakuja ja liiketilojen ketju, ja samalla on ratkaistu toimivalla tavalla julkinen 24/7 kulkuyhteys Turunlinnantieltä Itäkeskuksen itäpuolta pitkin kohti Eastonia. Itäkadun ja Kehä I:n liittymän poistaminen avaa tässä uusia maankäytön ja julkisen tilan mahdollisuuksia.

Puhoksen ja Stoa ympärille rakentuva Kulttuurien kortteli on todellinen ideamyly. Se pitää sisällään muun muassa ekumeenisen Ajatusten talon, monitoimitila Verstaan, kauppahallin, Puhoksen monimuotoisen uudelleenikäytön, Stoa laajennuksen ylöspäin olevan rakennuksen korotuksena, erilaisia yhteisöllisen ja palveluasumisen kokonaisuuksia sekä julkisen kattopuutarhan – muutamia mainitaksemme. Uimahallin yhteyteen on kehitetty eri kulttuurien kylpyläelämyksiä tarjoava kylpyläkeskus ja hotelli. Runsaissa ideoissa on jopa karsimisen varaa! Meripellontien korttelia kehitetty isoksi julkiseksi puistotilaksi, jossa taide on integroitu puistoon ja alueen rakentamisen prosessiin (Massapuisto) kiinnostavalla tavalla.

Kuten jo ensimmäisen vaiheen arvioissa todettiin, julkiset tilat on tutkittu ehdotuksessa huolellisesti, ja niiden määrä ja suhde toisiinsa ovat realistisia. Tarkat leikkauskuvat ja julkisten tilojen maisemasuunnitelmat ovat hyvin ansiokkaita. Erinomaisesti on hallittu tason vaihtelut, kävely-ympäristö ja aukoiden ja puistojen profilointi. Kilpailutyön ratkaisuisissa on selkeitä yhtymäkohtia nykytilaan, mutta uudet yhteydet ja tasot myös selkeästi parantavat olemassa olevaa kaupunkikuvaa. Kaupunkitilat ovat luontevilla ja perustelluilla paikoilla, ja esitetty mitta-kaava tarjoaa kohtaamisia. Työssä muodostettu ympäristö lunastaa otsikkonsa viitteen eläytyvällä otteella, jossa ”mennään” ”jalan” ihmisen mittakaava huomioiden.

Functions, changing urban structure and urban spaces

JALAN JALOIN is rich in content and offers diverse new ideas for renewing the different subdivisions of Itäkeskus. The functions have been designed with the aim of thoroughly taking into account the multicultural user base of Itäkeskus and their different needs and resources. The proposal is based on emphasising a sense of community and seeks to promote the emergence of a new kind of active neighbourhood in Itäkeskus. The city is complemented based on the existing structures with a place-based approach. For this reason, the proposal connects naturally to its environment, as could already be stated in the first phase.

In the second phase of the competition, a new function, City Art Museum CAM, has been placed in the intersection area of Ring I. The new museum is interestingly programmed but unfinished in terms of urban space. In addition to the exhibition space, the museum's programme includes artists' residences and an art factory. On the south side of Itäkeskus, the proposal creates a very well-functioning shopping street and a chain of business premises, effectively producing 24/7 public access from Turunlinnantie along the east side of Itis shopping centre towards Easton. Here, the removal of the junction of Itäkatu and Ring I opens up new possibilities for land use and public space.

The Block of Cultures built around Puhos and Stoa is a true cornucopia of ideas. It includes the ecumenical House of Thoughts (Ajatusten talo), a multifunctional workshop (Verstas), a market hall, the diverse reuse of Puhos, the extension of Stoa as an upward extension of the existing building, various communal and sheltered housing units and a public roof garden – to name a few. In connection with the swimming hall, there is a hotel and a spa centre offering spa experiences from different cultures. The abundance of ideas could even be cut back! The Meripellontie block has been developed into a large public park space where art is integrated into the park and the construction process of the area (mass park) in an interesting way.

As already stated in the first phase evaluation, public spaces have been carefully examined in the proposal, and their quantity and proportion to each other are realistic. The detailed cross section images and landscape plans for public spaces are very commendable. Elevation changes, the pedestrian environment and the profiling of squares and parks are excellently managed. The solutions in the competition entry have clear connections to the current state, but the new connections and levels also clearly improve the existing cityscape. The urban spaces are placed naturally and validly, and the scale presented provides opportunities for encounters. The environment formed in the entry delivers on the reference of its title – JALAN JALOIN, i.e. noblest on foot – with an empathising approach of ‘going on foot’ considering the human scale.

Maisemallisia ratkaisuja on paikkakohtaisesti pohdittu perusteellisesti. Ehdotuksen maisema-arkkitehtoninen visio perustuu suurmaiseman ymmärrykselle. Maisemarakenteen piirteiden korostamisen ja levittämisen voi nähdä jopa lieventävän nykyisen Itäväylän ja ostosvyöhykkeen maisemaa halkovaa vaikutusta. Maisemallisen kokonaisratkaisun jäsentäminen vaatii silti jatkokehittämistä, ja etenkin katualueille osoitetun sinivihreän infrastruktuurin niukat tilavaraukset saattavat jatkossa koitua toteutettavuuden haasteeksi.

Asumisratkaisut ovat uskottavia, joskin tavanomaisia. Sukupolvikorttelit ja ekologiset pilottikorttelit mainitaan alueen mahdollisuuksina, mutta näitä ei ole työstetty enempää suunnitelman tasolla. Yhteisötalot Itäkeskuksen pohjois- ja eteläpuolella ovat mielenkiintoinen lisä toiminnalliseen kokonaiskuvaan, mutta yksittäisiä asuin-kortteleitakin olisi voinut ohjelmoida mielenkiintoisemmin.



The landscape solutions have been thoroughly considered with a place-based approach. The landscape architectural vision of the proposal is based on an understanding of the greater landscape. Highlighting and spreading the features of the landscape structure can even be seen to mitigate the divisive impact that the current Itäväylä and shopping zone have on the landscape. Nonetheless, the structuring of the comprehensive landscape solution requires further development, and in particular the meagre space allocations for blue-green infrastructure in street areas may pose a challenge to feasibility in the future.

The housing solutions are credible, albeit conventional. Generation blocks and ecological pilot blocks are mentioned as opportunities in the area, but these have not been further worked on at the plan level. The community houses on the north and south sides of Itäkeskus are an interesting addition to the functional overall picture, but individual residential blocks could also have been programmed more interestingly.



Toisessa kilpailuvaiheessa ehdotus on kehittynyt merkittävästi erityisesti Kehä I:n risteysalueen ja Meripellontien osalta. Myös Puhoksen ja Stoa alueen käsittely on parantunut. Sillat ja niihin liittyvät rakennukset ovat luova vaihtoehto kansirakentamiselle. Korotettu Gotlanninkadun ”viherkatu” on uudentyypinen urbaani rakenne, joka tarjoaa ratkaisuja paitsi huoltoon ja pysäköintiin myös edulliseen rouheaan toimitilaan. Runsaat arkadirakenteet vaativat edelleen kehittämistä valoisuuden, viihtyisyyden ja sosiaalisen omistajuuden näkökulmista.

Puhoksen Kulttuurien kortteli on kilpailun toisessa vaiheessa kehittynyt hyvään suuntaan: alue on sujuvampi tilallisesti ja luontevampi kaupunkirakenteellisesti. Stoa aukio jää syrjään ja sitä ympäröivät massat ovat kömpelöt. Stoa laajenuksen toteuttaminen korottamalla olevaa rakennusta vaatii lisäselvityksiä.

Kaupunkirakenteen muutos on hallittua ja helposti vaiheistettavissa. Itäväylän luonne muuttuu, mutta sen liikenne ratkaisuja ja väylän alla olevia teknisiä verkostoja ei investointien kannalta tarvitse uusia liian nopeasti. Maamerkin ympäristön uusi korttelirakenne noudattaa pitkälti nykyisiä rakennus- ja tonttirajoja, mikä helpottaa toteutusta merkittävästi. Myös Gotlanninkadun korottaminen voidaan tehdä vaiheittain. Eastonin laajenuksen sijoittaminen Itäväylän päälle ei ole välttämättä paras ratkaisu.

Hiilineutraali Helsinki

Ehdotuksessa on hiilineutraaliuden osalta ansiokasta visiointia. Liikkumisympäristön suunnittelu on oikean suuntaista: autopainotteisuutta pyritään aktiivisesti vähentämään eikä vain parantamaan muiden liikenumuotojen olosuhteita. Itäväylän rakentaminen energiaväyläksi on rohkea ajatus, jonka toteutettavuutta ja hyötysuhdetta tulisi tutkia tarkemmin. Energiayhteisön muodostaminen on myös kiinnostava idea, joka tosin pitäisi ehkä laajentaa kilpailualueen ulkopuolelle ollakseen toimiva. Sopivaa mittakaavaa pitäisi pohtia myös biomassavoimalan suhteen. Paikallinen jätteen käsittely ei välttämättä ole ekologisin vaihtoehto.

Kiertotalous on huomioitu hienosti kaupunkisuunnittelun mittakaavaan osuvalla massapuistolla, jossa purkujätteestä tehtäisiin maataidetta. Idea ansaitsee jatkoselvittelyä. Vaikka Itäväylää ei kateta laajoilla kansirakenteilla, on ehdotuksessa kuitenkin harmillisen suuri määrä uusia kansirakenteita valitun pysäköintilaitosstrategian johdosta. Tämä kasvattaa rakentamisen aiheuttamaa hiilijalanjälkeä, heikentää muuntojoustavuutta ja ennen kaikkea vähentää mahdollisuuksia lisätä alueelle vihermassaa ja hulevesien paikallista käsittelyä.

In the second phase of the competition, the proposal has been developed significantly with regard to the intersection of Ring I and Meripellontie, in particular. The handling of the Puhos and Stoa area has also improved. The bridges and associated buildings are a creative alternative to deck construction. The elevated ‘green street’ of Gotlanninkatu is a new type of urban structure that offers solutions not only for maintenance and parking but also for affordable rough business premises. The copious arcade structures require further development in terms of brightness, comfort and social ownership.

In the second phase of the competition, the Puhos Block of Cultures has been developed in a good direction: the area is spatially smoother and more natural in terms of urban structure. Stoa square is on the sideline, and the masses surrounding it are awkward. Implementing the Stoa extension by making the existing building taller will require further investigation.

The change in the urban structure is controlled and easy to carry out in stages. The nature of Itäväylä is changed, but its traffic solutions and the technical networks under the road do not need to be renewed too quickly in terms of investments. The new block structure around Maamerkki largely follows the current building and plot boundaries, which will make implementation considerably easier. The raising of Gotlanninkatu can also be carried out in stages. Placing the Easton extension over Itäväylä may not be the best solution.

Carbon-neutral Helsinki

The proposal includes commendable visions for carbon neutrality. The plans for the traffic environment are heading in the right direction; the aim is to actively reduce the emphasis on cars and not just improve the conditions for other modes of transport. The construction of Itäväylä into an energy channel is a bold idea, the feasibility and efficiency of which should be further investigated. Forming an energy community is also an interesting idea, although it may have to be extended beyond the competition area to be functional. The appropriate scale should also be considered regarding the biomass power plant. Local waste management may not be the most ecological option.

Circular economy has been well taken into account on the scale of urban planning with the mass park, where demolition waste would be turned into land art. The idea deserves further investigation. Even though Itäväylä is not covered with extensive deck structures, the proposal includes an unfortunately large number of new deck structures due to its choice of parking facility strategy. This will increase the carbon footprint of construction, reduce flexible modifiability and, above all, reduce the opportunities to add green mass and local storm water management to the area.



Toteutettavuus ja liikenne

Kokonaisuutena ratkaisut Itäväylän päällä ja sen vieressä ovat toteutettavuuden kannalta lupaavia joistakin ongelmista huolimatta. Gotlanninkadun kattaminen on yksi ehdotuksen keskeisistä ratkaisuista. Sen teknistä toteutettavuutta on toisessa kilpailuvaiheessa pystytty valaisemaan vakuuttavasti. Itäväylän ylittävien rakennusten/siltojen määrää on vähennetty, mutta kansirakentamisen määrä on samalla jonkin verran kasvanut. Sillat ja niihin liittyvät väylien suuntaiset kannet vastaavat esimerkillisesti kilpailun tehtävänantoon, mutta niiden toteutettavuus vaatii jatkotyötä. Asuntojen rakentaminen suoraan Itäväylän päälle ja sen viereen olisi ympäristömääräysten ja –suositusten vuoksi ongelmallista ja investointikohteena vaikeasti myytävissä. Pihattomuus on ongelma. Itäväylän ylittävien rakennusten tehokkuus saattaa olla myös liian pieni laukaistakseen hankkeita.

Iso etu toteutettavuudelle on liikenneratkaisu, joka ei edellytä pääväylien massiivisia, vaikeasti vaiheistettavia muutoksia. Toimintojen määrät ja niiden prosentiosuudet ovat pääpiirteissään onnistuneiksi arvioituja. Itäväylän ja Maamerkin/Eastonin alueella on toteutettavuuden kannalta tehostamisen varaa. Ehdotuksessa on poikkeuksellisen rikasta, jopa liioiteltua, uusien julkisten palveluiden ja rakennusten ideointia. Rikkaus tarkoittaa tässä yhteydessä myös suuria julkisia investointeja. Kehityskelpoisuutta parantaa ideoiden määrä, josta on mahdollista tinkiä heikentämättä kokonaisuutta. Sen lisäksi, että paikallinen biovoimala ei välttämättä ole riittävän resurssitehokas, sijoitus näin lähelle asutusta edellyttäisi jatkoselvittelyä.

Liikenteellisesti keskustan painopiste on saavutettavuudeltaan, korkeusasemaltaan ja sijainniltaan hyvä. Pääväyliä on toisessa vaiheessa tiivistetty ja niiden liittyminen esitetty tasoratkaisuna. Tätä tuomaristo pitää mahdollisena, joskin jonkin liikennesuunnan eritasoratkaisuun täytyy varautua. Itäkatu/Visbyinkatu on esitetty tasoliittymänä Itäväylälle pääristeyksen länsipuolelle. Ehdotus on mielenkiintoinen, mutta vaatii jatkotarkastelua. Itäkadun liittymän poisto Kehältä parantaa nykytilannetta.

Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet ja liikkumisympäristö paranevat. Kehä I:n perinteiset alikulut ovat toimivia, mutta liittymäalueen kävely-ympäristön kannalta ongelmallisia. Turunlinnantien yhteinen katutila-alue (shared space) on liian laaja, koska korvaavat reitit eivät ole toimivia. Pienempinä ylitysalueina yhteisen katutilan periaate tai laaja kadun ylityskohta on toteuttamiskelpoinen, kuten mm. Kauppakartanonkadulle on esitetty. Itäkatu ja Gotlanninkatu kansien alla toimivat entistä selkeämmin maankäytön huolto- ja pysäköintijoyhteyksinä. On tutkittava voisivatko nämä katualueet olla jatkossa osa tonttia.

Feasibility and traffic

As a whole, the solutions over and along Itäväylä are promising in terms of feasibility, despite some problems. Covering Gotlanninkatu is one of the key solutions in the proposal. Its technical feasibility has been convincingly illustrated in the second phase of the competition. The number of buildings/bridges crossing Itäväylä has been reduced, but the amount of deck construction has somewhat increased at the same time. The bridges and the associated decks parallel to the roads provide an exemplary solution to the competition assignment, but their feasibility requires further work. The construction of housing directly over and along Itäväylä would be problematic due to environmental regulations and recommendations and difficult to sell as an investment target. The lack of courtyards is a problem. The density of the buildings crossing Itäväylä may also be too low to launch projects.

A major advantage regarding feasibility is the traffic solution, which does not require massive changes to the main roads that would be difficult to implement in stages. The quantities and percentages of functions are generally estimated to be successful. There is room for improvement in terms of feasibility in the Itäväylä and Maamerkki/Easton areas. The proposal includes exceptionally abundant, even exaggerated, ideation of new public services and buildings. The abundance in this context also means large public investments. The potential for development is enhanced by the large number of ideas, which can be reduced without compromising the whole. In addition to the fact that a local biopower plant may not be sufficiently resource-efficient, locating it so close to settlement would require further investigation.

Regarding traffic, the focus of the city centre is good in terms of accessibility, elevation and location. In the second phase, the main roads have been densified and their junction presented as an at-grade solution. The jury considers this possible, although it is necessary to prepare for an interchange solution in some traffic direction. Itäkatu/Visbyinkatu is presented as an at-grade junction to Itäväylä to the west of the main intersection. The proposal is interesting but requires further investigation. The removal of the Itäkatu junction from Ring I improves the current situation.

The pedestrian and cycling connections and traffic environment are improved. The traditional underpasses of Ring I are functional but problematic for the pedestrian environment of the junction area. The shared space of Turunlinnantie is too wide because the replacement routes are not functional. As smaller crossing areas, the principle of shared space or a wide street crossing area is feasible, such as the one presented on Kauppakartanonkatu. Under the decks, Itäkatu and

Ratikka Vanhanlinnantiellä tuodaan Itäväylän varteen vasta Rantakartanontien sillan kohdalla, mutta kokonaisratkaisua ei ole esitetty. Puotilan metrokadun ratkaisu on mielenkiintoinen. Pysäköinti, joka monin paikoin perustuu suomalaisittain futuristisesti robottiparkkeihin, edellyttää kehittelyä mm. tehokkaamman keskittämisen, taloudellisuuden ja muuntojoustavuuden osalta.

Työn kehittyminen toisessa kilpailuvaiheessa

Toisen vaiheen aineisto avaa Itäväylän miljöötä ja tavoiteltua luonnetta varsin hyvin. Kokonaisuutena kilpailualueen kaupunkikuvallinen ilme jää kuitenkin edelleen hiukan hämäräksi, aivan kuin tekijän mielestä Itä-Helsingin keskustan kaupunkirakentamisessa arkkitehtuuria ei kannattaisi painokkaasti määritellä. Vaiheittainen toteuttaminen on esitetty ja siltojen määrää hieman vähennetty. Yksityisen kaupakeskus Itiksen läpi menevät 24/7 reitit ovat edelleen mukana ehdotuksessa, mutta ansiokasta huomiota on kiinnitetty myös Itiksen ulkopuolisiin reitteihin.



Gotlanninkatu act more clearly as maintenance and parking connections for the land use. It needs to be investigated whether these street areas could be part of the plot in the future.

The tram on Vanhanlinnantie is only brought along Itäväylä at the Rantakartanontie bridge, but the overall solution has not been presented. The Puotila metro street solution is interesting. Parking, which in many places is based on robot parking futuristically for Finland, requires development in terms of more efficient centralisation, economy and flexible modifiability, among other things.

Development of the entry in the second phase of the competition

The second phase material illustrates the milieu and desired character of Itäväylä very well. As a whole, however, the look of the cityscape of the competition area remains a bit obscure, as if the author did not think that the architecture should be emphatically defined in the urban construction of the centre of East Helsinki. The implementation stages have been presented and the number of bridges has been slightly reduced. The 24/7 routes through the private Itis shopping centre are still included in the proposal, but attention has also been commendably paid to routes outside Itis.

ITIS SITI

Itä-Helsingin keskustan identiteetti ja pääideat

ITIS SITI tarjoaa voimakkaan ja myönteisen vision tulevaisuuden Itä-Helsingin keskustasta. Ehdotus tutkii ammattimaisella tavalla Itäväylän kattavan kannen mahdollisuudet, mutta on ansiokas ja innostava myös muilla kilpailun osa-alueilla. Itä-Helsingin keskustasta kuoriutuu ehdotuksessa läpeensä urbaani, runsas ja vaihteleva kaupunginosa, jossa turha varovaisuus ei ole uudistuksen tiellä. Suurimittaisesta muutoksesta huolimatta ITIS SITI:ssä on tuttua itäkeskustamaista tunnelmaa, mikä näkyy eritoten suuren ja pienen mittakaavan onnistuneessa yhdistelyssä. Syntyy hyvällä tavalla vaikutelma, että ehdotus kuuluu juuri Itäkeskukseen, ja voisi toteutua täällä.

Ehdotuksessa on ilmeeltään ja korttelirakenteeltaan vaihtelevia kaupunkiympäristöjä. Pääroolissa on kannen toisen toteutusvaiheen korkea rakentaminen ja innovatiivinen museoaukio, mutta ansiokkaita ovat myös Puhoksen, Maamerkin ja Puotilan metron alueet. Ehdotuksen kaupunkikuvalliset ja -tilalliset laadut voivat toteutua myös maltillisella kansirakentamisella. Kokonaisuuteltaan ehdotuksen arkkitehtuuri on eleganttia ja lähiympäristöönsä luontevasti sulautuvaa. Loppu-tulos on etenkin 3d-mallissa tutkittuna dynaaminen ja hyvällä tavalla yllätyksellinen. Rakennusmassat ovat sopivalla tavalla erityyppisiä, ja kortteleissa kulkeva huomaakin kulman takaa aina löytyvän jotakin uutta ja kiinnostavaa. ITIS SITI onnistuu luomaan elämyksellistä kaupunkitilaa koko kilpailualueella.

ITIS SITI

Helsinki East Urban Centre identity and main ideas

ITIS SITI offers a strong and positive vision for the future of the centre of East Helsinki. The proposal explores the possibilities of a deck covering Itäväylä in a professional way, but is meritorious and inspiring in the other competition subdivisions as well. In the proposal, the centre of East Helsinki transforms into an urban, abundant and varied city district, where unnecessary caution does not stand in the way of renewal. Despite the large-scale change, ITIS SITI has a familiar Itäkeskus atmosphere, which is notably evident in the successful combination of large and small scale. The proposal creates a positive impression of belonging precisely to Itäkeskus and having the potential to be implemented here.

The proposal includes urban environments with different looks and block structures. The main role is played by the high-rise construction and innovative museum square of the second implementation phase of the deck, but the areas of Puhos, Maamerkki and Puotila metro also deserve praise. The qualities of the proposal in terms of cityscape and urban space can also be achieved through moderate deck construction. The overall architecture of the proposal is elegant and blends naturally with its surroundings. The end result is dynamic and surprising in a good way, particularly when viewed in the 3D model. The building masses have suitably different types, and those who walk through the blocks will always find something new and interesting around the corner. ITIS SITI manages to create an experiential urban space throughout the competition area.



Toiminnot, muuttuva kaupunkirakenne ja kaupunkitilat

Ehdotus sisältää monipuolista toimintojen ideointia. Rakentaminen on kauttaaltaan toiminnallisesti ja typologisesti monimuotoista, ja asumiselle tarjoutuu erilaisia vaihtoehtoja. ELMU:n siirtyminen osaksi Stoa-Puhoksen keskittymää on yksi mahdollisuus.

Kilpailun toisessa vaiheessa toivottu kansirakenteen vaiheittaisen toteuttamisen esittäminen oli tuomaristolle lievä pettymys. Käytännössä kannen alue on jaettu kahtia, ja Kehä I:n risteys jää odottamaan ensivaiheen kansialueen kehittymistä. Kilpailutyössä ei ole tarjottu pääliittymän alueelle mitään vaihtoehtoisia ajatuksia tilanteessa, jossa kannen toinen toteutusvaihe jäisi pois. Toisaalta on kohtuutonta odottaa, että kilpailijat olisivat tehneet vielä yhden vaihtoehtosuunnitelman alueelle.

Toiminnallisesti kansi, suppeampi tai laajempi, tuottaa hyvää jalankulkukaupunkia, mutta samalla kannen alla toteutuu tietty yksityisautoilun jatkuvuuteen kannustava ote. Alueen läpi pääsee ajamaan esteettä ja myös pääliittymän eritasoratkaisut pysyvät mahdollisina. Kehä I:n alueeseen Itiksen ja Prisman välissä ehdotus ei ota juuri kantaa, mutta mahdollistaa Turunlinnantien ylittävän monikaistaisen liikennesillan.

Laaja kansipihamaailma värittää esitettyä kokonaisuutta myös maisemallisesti. Moniarvoiseksi luonnehdittu kokonaisuus on yhtenäinen, mutta valitun ratkaisun käänttöpuolena on kansipihalle luonteenomainen väliaikaisuus, mikä haastaa työssä osoitetun vihreän infrastruktuurin merkittävyyttä etenkin puuston osalta. Lisäksi lähes täysin kannelle osoitetun kaupunkivihreän menestyminen kuivina tai erityisen sateisina jaksoina voi olla jatkossa vaikeaa.

Stoa-alue on toisessa kilpailuvaiheessa koko kilpailun paras. Portaittain polveilevat rakennusmassat tekevät erinomaisen kokonaisuuden koko alueesta ja sitovat Puhosta ja Stoa-hienovaraisesti yhteen. Stoa-aukion ympärille hahmotellut massat muodostavat mittakaavaltaan onnistuneen aukion. Kulttuurikeskuskokonaisuuden täydentää taidokas kauppakuja Puhoksen takana, joka tarpeellisella tavalla lisää yhden urbaanin elementin ja tilan tälle alueelle. Puhoksen etualalla tuntuu kuitenkin tulleen lähes virhe: miksi moskeija on kasvatettu siten, että se melkein kätkee vanhan ostoskeskuksen? Tämä vaikutelma syntyy siitäkin huolimatta, että katutasossa on arkadeja. Esitetty ratkaisu on helposti korjattavissa. Puotilan metroaseman suunnitelma on jännevä ja Vanhanlinnantien varsi on kokonaisuudessaan otettu haltuun. Meripellonmäen korttelin terassitalon massat vaikuttavat sen sijaan ylimitoitetuilta.

Functions, changing urban structure and urban spaces

The proposal includes a wide variety of ideas for functions. Construction is functionally and typologically diverse throughout, and a variety of housing options are offered. The moving of ELMU to the concentration of Stoa and Puhos is one possibility.

The presentation of how the deck structure would be implemented in stages that was asked for in the second phase of the competition was a slight disappointment to the jury. In practice, the deck area is divided in two, and the intersection of Ring I is left waiting for the development of the first deck area. The competition entry has not provided any alternative ideas for the main junction area in a situation where the second implementation phase of the deck would not be realised. On the other hand, it is unreasonable to expect the competitors to have prepared one more alternative plan for the area.

Functionally, the deck, either the smaller or larger one, produces a good pedestrian city, but at the same time the area under the deck encourages the continuity of private motoring. It is possible to drive through the area without hindrance, and interchange solutions for the main junction remain possible as well. The proposal says little about the area of Ring I between Itis and Prisma but allows for a multi-lane traffic bridge crossing Turunlinnantie.

The extensive deck yard environment also colours the overall plan in terms of landscape. The overall plan characterised as having multiple values is cohesive, but the flip side of the chosen solution is the temporary nature of the deck yard, which challenges the significance of the green infrastructure presented in the entry, particularly in terms of trees. Furthermore, the thriving of the urban greenery almost entirely located on decks can be difficult in the future during dry or particularly rainy periods.

The Stoa area is the best in the entire second phase of the competition. The building masses arranged in steps create an excellent whole and subtly tie Puhos and Stoa together. The masses outlined around Stoa square form a well-executed square in terms of scale. The culture centre complex is complemented by the skilful shopping streets behind Puhos, which adds a needed urban element and space to this area. However, in the foreground of Puhos, there seems to almost be a mistake: why has the mosque been grown in such a way that it almost hides the old shopping centre? This impression is created despite the fact that there are arcades at street level. The proposed solution is easy to fix. The plan for Puotila metro station is lively, and the roadside along Vanhanlinnantie has been

Toisessa vaiheessa kansialueen kaupunkirakennetta ja massoittelua on jätkevöitetty. Aukioiden määrä ja niiden mittakaava ovat pienempiä, mikä on toivottua kehitystä. Uudet diagonaalit yhteydet helpottavat orientoitumista alueella, ja yhdistävät vapaasti levittäytyvän kannen nykyiseen ympäristöön luontevasti. Eri typologiat tukevat toisiaan kansialueella varsin toimivasti. Torneissa on yhtä aikaa sekä komeutta että houkuttelevaa keveyttä.

completely taken over. The masses of the terrace housing in the Meripellonmäki block, on the other hand, seem oversized.

In the second phase, the urban structure and massing of the deck area have been made more energetic. The number of squares and their scale are smaller, which is a desirable development. The new diagonal connections facilitate orientation in the area and naturally connect the freely spreading deck to the current environment. Different typologies support each other very effectively in the deck area. The towers have simultaneously both grandeur and attractive lightness.



Hiilineutraali Helsinki

Hiilineutraaliteettiin liittyvät ideat ovat lukuisia ja monipuolisia. Osa liittyy suoraan ehdotuksen keskeisiin suunnitteluratkaisuihin ja osa – kuten väistämättä tapahtuu – toteutusvaiheen ratkaisuihin, joiden tekemisessä tarvittaisiin lukuisia osapuolia ja yhteistä hyvää tahtoa. Ehdotuksen merkittävin ominaisuus on tehokas rakentaminen. Kokonaiskerrosalan määrä on huomattavasti suurempi kuin muissa toiseen kilpailuvaiheeseen valituissa ehdotuksissa. Tehokas keskusta-alueen täydentäminen ja Itäväylän kатteen päälle sijoittuva jalankulkukaupunki tukee kestäviä liikkumismuotoja ja olevaa palveluinfraa. Laajaan kansirakentamiseen, jota osin on käytetty tehottomasti, liittyy myös ongelmia hiilinäkökulmasta. Rakentamisen aikaisten päästöjen lisäksi betoniset kansirakenteet vaativat nykykäsitteiden mukaan raskasta huoltoa ja korjaamista noin 30 vuoden välein, mikä edelleen heikentää elinkaaren hiilitasetta. Korttelikohtaiset energiakeskukset ovat kiinnostava ajatus, jota kannattaisi tutkia edelleen. Energiasuunnitelmaa on yleisestikin ottaen selvästi parannettu ensimmäisestä vaiheesta, mutta vakuuttavuutta heikentävät hiilijalanjälkilaskelmat, joissa on periaatetason ongelmia. Aurinkoenergian kerääminen on huomioitu hyvin arkkitehtonisissa ideoissa, mutta kattokulmiin ja suuntauksiin liittyviä ratkaisuita olisi voinut viedä pidemmällekin. Kaupunkilaboratorio on liioitteleva nimi pilottikadulle, jossa testataan hulevesien käsittelyä ja istutuksia, mutta ajatuksena kannatettava alueelle, joka tähtää positiiviseksi esimerkiksi. Kaupunkivihreän lisäämisessä ja hulevesien käsittelyssä ehdotus on melko heikko johtuen suuresta rakentamisen tehokkuudesta ja kansirakentamisesta, jota on paljon Itäväylän ulkopuolellakin.

Toteutettavuus ja liikenne

Ehdotuksen toteutettavuuden haasteet lepäävät kilpailualueen keskellä yli kuuden hehtaarin kokoisena kansirakenteena, sen alle sijoittuvassa liikenneratkaissuissa ja päällä kohoavassa, mittakaavaltaan kunnianhimoisessa rakentamisessa. Kilpailutehtävässä ohjattiin, että ensisijaisesti tulisi tutkia ratkaisuja, jotka eivät johda laajamittaiseen kansirakentamiseen. Ehdotus valittiin kilpailun toiseen vaiheeseen ja jatkokehitykseen laaja-alaisen ansioiden takia, kansiratkaisusta huolimatta. Tekijöille annettiin kannen osalta tehtäväksi tutkia toteutettavuutta ja vaihteellisuutta siten, että Itäväylän päälle ja sen ulkopuolelle sijoittuvien osien riippuvuus suhde olisi mahdollisimman vähäinen. Tässä suhteessa ehdotus on kehittynyt toisessa vaiheessa hyvään suuntaan. Korttelirakennetta on muokattu siten, että Itäväylän eteläpuoliset korttelit voitaisiin toteuttaa riippumatta kannesta. Kannen ensimmäisen rakennusvaiheen ongelma on sen varsin alhaisessa rakentamisen tehokkuudessa. Toisen rakennusvaiheen entistä laajemman kannen toteutetta-

Carbon-neutral Helsinki

The ideas on carbon neutrality are numerous and varied. Some are directly related to the key design solutions of the proposal and some – inevitably – to implementation stage solutions, the realisation of which would require numerous parties and common goodwill. The most significant feature of the proposal is dense construction. The total floor area is significantly higher than in the other proposals selected for the second phase of the competition. Dense complementary construction in the centre area and the pedestrian city on the deck over Itäväylä support sustainable modes of transport and the existing service infrastructure. The extensive deck construction, some of which has been used inefficiently, also involves problems from a carbon perspective. In addition to emissions during construction, concrete deck structures are currently estimated to require heavy maintenance and repair approximately every 30 years, which further weakens the lifecycle carbon balance of the structure. Block-specific energy centres are an interesting idea that should be investigated further. The energy plan has been clearly improved since the first phase in general, but its credibility is undermined by the carbon footprint calculations with problems at principle level. The collection of solar energy has been well taken into account in the architectural ideas, but the solutions related to roof angles and directions could have been taken even further. Urban laboratory is an exaggerated name for a pilot street testing storm water management and plantings, but the idea is worthwhile in an area that aims to be a positive example. In terms of increasing urban greenery and managing storm water, the proposal is rather weak due to the high density and deck construction, which there is a lot of even outside Itäväylä.

Feasibility and traffic

The challenges of the feasibility of the proposal lie in the middle of the competition area as a deck structure of more than six hectares, in the traffic solution underneath it and in the ambitiously scaled construction on it. The competition assignment instructed competitors to primarily investigate solutions that do not lead to large-scale deck construction. The proposal was selected for the second phase and further development because of its wide-ranging merits, despite the deck solution. With regard to the deck, the authors were instructed to investigate the feasibility and phasing in such a way that the interdependence of the parts located above and outside Itäväylä would be as small as possible. In this respect, the proposal has moved in the right direction in the second phase. The block structure has been modified in such a way that the blocks south of Itäväylä could be implemented irrespective of the deck. The problem with the first construction



PUHOS

PUOTILA

LANTINEN
HANSKAPUNKKI
KANSI
VAIHE 2

Staanakko
7 200

Talimieskatu
12 600
covoking 2 000
18 000

1 800
covoking 8 000
10 000
10 000
10 000
10 000

1 800
covoking 1 200
25 000

1 000
covoking 8 000
9 000

1 000
covoking 1 000
14 100

1 000
covoking 2 500
24 000

1 200
covoking 8 000
22 000

1 000
covoking 1 000
17 200

1 000
covoking 1 000
17 200

1 000
covoking 1 000
17 200

1 000
covoking 1 000
17 200

1 000
covoking 1 000
17 200

1 000
covoking 1 000
17 200

1 000
covoking 1 000
17 200

1 000
covoking 1 000
17 200

1 000
covoking 1 000
17 200

1 000
covoking 1 000
17 200

vuus on kyseenalainen raskaan ja kalliin liikenneratkaisun vuoksi. Kannen päällä korkea rakentaminen nostaisi edelleen investointikynnystä. Myös kannen laajat yksi- tai kaksikerroksiset rakennusosat heikentävät toteutettavuutta, vaikka niillä on rakennustekninen perustelu. HAM-museon toteutuminen olisi riippuvainen julkisten tahojen tahdosta.

Muilla osa-alueilla eli Itäväylän kannen ulkopuolella tehokas maankäyttö ja muun muassa ekonomiset runkosyvyydet edistävät toteutettavuutta. Coworking-tiloja on kauttaaltaan ripoteltu asuinkortteleihin epärealistisen runsaasti. Laaja kansi luo ratkaisun asuntorakentamista rajoittaviin melu- ja ilmanlaatuongelmiin. Pääväylien liittymän kohdalla kansi ei luo enää suojaa, mutta asumista on sijoitettu liittymän viereen runsaasti. Kansien päälle on esitetty epärealistisen paljon viher-rakentamista.

Liikenteen osalta on selvää, että jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet ja liikkumisympäristö paranevat, sillä laajan kannen läpi ei kulje autoliikennettä. Kannen alla autoliikenteen välityskyky säilyy ja jopa paranee, mutta ratkaisun tekninen toimivuus ja taloudellisuus eivät vakuuta. Lopputilanteen eli toisen vaiheen iso kansi on autoliikenteen kannalta pitkä tunneli. Erillinen Visbynkadun tunneli on todella syvällä, sillä tunneli alittaa tunnelin. Poikkileikkauksessa kannen alla on 4-5 perustaso. Kokonaisuuden liikenteellinen toimivuus ja toteutettavuus on tässä laajuudessa kyseenalaista mm. turvallisuus- ja pelastautumisjärjestelyjen osalta.

Pääväylien aluevaraus suunnitelmasta kehitetty eritaso on pidetty edelleen lopputilanteen ratkaisuna. Monikaistainen kiertoliittymä, jonka alittaa tunneli tai kaukalo, ei ole maankäytön kannalta optimaalinen ratkaisu. Liittymän toimivuustarkastelu on kuitenkin esitetty. Pääliittymän yllä on kevyen liikenteen kiertoliittymä, kuten monessa muussa ehdotuksessa. Liikenteellisesti ehdotuksen 1. vaihe on uskottava ja kansirakenne vielä maltillinen. Itäkadun perusratkaisu on aluevaraus suunnitelman mukainen. Katu jää kannen alle huolto- ja pysäköintiajan tarpeisiin samoin kuin Gotlanninkatu. Pysäköinti on ratkaistu usealla keskitetyllä laitoksella, jotka hoitavat lähialueen kortteleiden pysäköinnin. Vaikeaksi kohdaksi saattaa osoittautua Itäväylän ja Gotlanninkadun välillä oleva kapein osuus Eastonin huollon ja Asiakkaankadun välillä. Pyöräpaikkoja on esitetty runsaasti.

phase of the deck is its rather low construction density. The feasibility of an even wider deck in the second construction phase is questionable due to the heavy and expensive traffic solution. High-rise construction on the deck would further raise the investment threshold. The extensive one- or two-storey building sections on the deck also impair feasibility, even though they are justified in terms of construction engineering. The realisation of the HAM museum would depend on the will of public operators.

In the other subdivisions, i.e. outside the Itäväylä deck, efficient land use and the economic building depths, among other things, promote feasibility. An unrealistically large number of coworking spaces are sprinkled throughout the area in residential blocks. The extensive deck provides a solution to the noise and air quality problems that limit residential construction. At the junction of the main roads, the deck no longer provides protection, but plenty of housing has been placed next to the junction. An unrealistically large amount of green area construction has been proposed on the decks.

With regard to traffic, it is clear that the pedestrian and cycling connections and traffic environment are improved, as there is no car traffic passing through the extensive deck. Underneath the deck, the motor traffic capacity is maintained and even improved, but the technical functionality and economy of the solution are not convincing. The large deck of the end situation, i.e. the second phase, is a long tunnel for motor traffic. The separate Visbynkatu tunnel is very deep, as the tunnel passes underneath the other tunnel. The cross section shows 4–5 basic levels under the deck. In terms of traffic, the functionality and feasibility of the entity is questionable on this scale, with regard to safety and evacuation arrangements, among other things.

The interchange developed based on the area reservation plan for the main roads has been kept as a solution in the final situation. A multi-lane roundabout over a tunnel or trough is not an optimal solution in terms of land use. However, a performance assessment of the junction has been presented. Above the main junction, there is a roundabout for pedestrian and bicycle traffic, as in many other proposals. In terms of traffic, the first phase of the proposal is credible and the deck structure still moderate. The basic solution of Itäkatu is in accordance with the area reservation plan. The street will remain under the deck for maintenance and parking needs, as will Gotlanninkatu. Parking has been resolved with several centralised facilities that provide parking for the surrounding area. The narrowest section between Itäväylä and Gotlanninkatu between Easton's maintenance provision and Asiakkaankatu may prove to be a difficult section. Bicycle parking spaces have been proposed in abundance.

Työn kehittyminen toisessa kilpailuvaiheessa

Asumisen määrä suhteessa muihin toimintoihin on korjattu ohjeen mukaisesti. Kannen vaiheistus on esitetty. Kannen alaisen alueen toiminnallista suunnittelua on kehitetty, mutta liikennetkaisu on tullut liian monimutkainen. Kannen päälinen korttelirakenne on kehittynyt positiiviseen suuntaan. Uudet rakennusmassat on irrotettu Itiksen vanhan osan suojellusta eteläjulkisivusta, joskin tämä näkyy vain asuntojen sisäpihalta.

Development of the entry in the second phase of the competition

The amount of housing in relation to other functions has been corrected in accordance with the instructions. The staged implementation of the deck has been presented. The functional planning of the area underneath the deck has been developed, but the traffic solution has become too complicated. The block structure on the deck has been developed in a positive direction. The new building masses have been detached from the protected southern facade of the old section of Itis, although this is only visible from the residential courtyard.



Itä-Helsingin Glokaali Keskusta

Itä-Helsingin keskustan identiteetti ja pääideat

Ehdotus uudistaa Itä-Helsingin keskustaa maltillisella otteella, keskittäen näkyvimmit muutokset Itäväylän välittömään ympäristöön. Lopputuloksena on yleisilmeeltään hillityn charmikasta kaupunkia, jossa suurtenkin rakennusmassojen pienijakoiset julkisivusommitelmat synnyttävät katutason kulkijalle miellyttävää mittakaavaa. Ensimmäisen vaiheen työssä vaikuttanut puutarhakaupunkimainen tunnelma on säilynyt, vaikka rakentamisen määrää ja korkeutta on huomattavasti kasvatettu toisen vaiheen työssä. Päällimmäiseksi nousee puun raikas ja monipuolinen käyttö kaupunkikuvassa. Työn vahvuudet ovat Itäväylän pohjois- ja eteläpuolen kokonaisuuksissa, joihin rakentuu kohtuullisin toimenpitein varsin toimivaa ja rauhallisen ryhdikästä kaupunkia. Sen sijaan muutoksen todellinen osoittaja, Itäväylän risteysalueen ellipsi ja porttiaiheen muodostava tornitalojen alue, jää ilmeeltään sekavaksi.

Ehdotuksen paikkalähtöistä ja sosiaalisesti kestävästä kaupunkikehittämisestä vaaliva ote on säilynyt toisessa kilpailuvaiheessa. Työn identiteetti perustuu vahvasti sekä olemassa olevien arvojen tunnistamiseen että uuden kaupunkikuvan luomiseen. Kokonaisuudessaan työ on kehittynyt eheämmäksi. Se onnistuu, paremmin kuin ensimmäisessä vaiheessa, yhdistämään Itäväylän eri puolet, tosin osin kansakill-paillioilta lainatuin keinoin.

Toiminnot, muuttuva kaupunkirakenne ja kaupunkitilat

Jo kilpailun ensimmäisessä vaiheessa ehdotuksessa oli monipuolisesti erilaisia toiminnallisia ideoita, jotka Itä-Helsingin Glokaalissa keskustassa painottuvat kaupunkilaisten yhteisöllisyyden tukemiseen ja kasvattamiseen esimerkiksi viljelypalstojen, kasvihuoneiden ja erilaisten yhteiskäyttöisten korttelitilojen muodossa. Osa ensimmäisessä vaiheessa kuvatuista ehdotuksista on löytänyt toisessa vaiheessa uuden tai tarkentuneen sijainnin: esimerkiksi talvipuutarhoille on nyt osoitettu toimiva paikka osana korotettua Gotlanninkatua. Huomiota on erityisesti kiinnitetty ympärivuotiseen toiminnallisuuteen. Työssä on hyvin nostettu esiin ne sosiaaliset kiintopisteet, joissa kaupunkiyhteisö edistää ja opettaa kestävästä elämäntapaa. Toisessa vaiheessa työn toiminnallinen monimuotoisuus on suunnitelman tasolla asteen verran heikentynyt, esimerkiksi Stoa aukion laidalta on kadonnut startup-tilojen keskittymä ja opiskelija-asuminen. Toisaalta kulttuurisen kestävyuden käsitettä kuvataan syvällisesti, ja selostuksesta käy ilmi, että tämä uudenlainen ajattelutapa kattaa koko suunnittelualueen esimerkiksi asumisratkai-

Itä-Helsingin Glokaali keskusta

Helsinki East Urban Centre identity and main ideas

The proposal renews the centre of East Helsinki with a moderate approach, concentrating the most visible changes in the immediate surroundings of Itäväylä. The end result is a city with a general appearance emanating discreet charm, where the detailed facade compositions of even the large building masses create a pleasant scale for people moving at street-level. The garden city atmosphere that impressed the jury in the first phase entry has been preserved, even though the amount and height of construction have been considerably increased in the second phase entry. The over-riding feature is the fresh and versatile use of wood in the cityscape. The strengths of the entry are in the entities of the north and south sides of Itäväylä, where a very functional and sedately structured city is built with reasonable measures. However, the real indicator of change – the ellipse of the Itäväylä intersection area and the area of tower buildings forming a gateway – remains disorganised in appearance.

The proposal's approach of fostering place-based and socially sustainable urban development has been maintained in the second phase of the competition. The identity of the entry is strongly based on both the recognition of existing values and the creation of a new cityscape. As a whole, the entry has become more coherent. It manages to unite the different sides of Itäväylä better than in the first phase, albeit partially by means borrowed from its competitors.

Functions, changing urban structure and urban spaces

In the first phase of the competition, the proposal already included a variety of functional ideas, which in Itä-Helsingin Glokaali keskusta focus on supporting and increasing the residents' sense of community, for example, in the form of allotments, greenhouses and various shared block spaces. Some of the features proposed in the first phase have found a new or more detailed location in the second phase: for example, the winter gardens have now been given a functional place as part of the elevated Gotlanninkatu. Particular attention has been paid to year-round functionality. The entry well highlights the social focal points where the urban community promotes and teaches sustainable living. In the second phase, the functional diversity of the work has somewhat deteriorated at the plan level, for example, the concentration of startup facilities and student housing have disappeared from the edge of Stoa square. On the other hand, the concept of cultural sustainability is described in depth, and it is clear from the description



sujuen osalta sen sijaan, että osoitettaisiin tarkasti tiettyjä toimintoja tai prosesseja tiettyihin rakennuksiin. Onkin siis ajateltavissa, että esimerkiksi Stoa aukion asuinrakennukseen edelleen sijoittuu toimintaa, joka sosiaalisesti ja kulttuurisesti tukee Itä-Helsingin keskustan yhteisöllistä ja kestävästä kehitystä ensimmäisen vaiheen työn tavoin, vaikka sitä ei enää eritelläkään.

Laajemmassa maisemakuvassa Itä-Helsingin Glokaali keskusta luo Itä-Helsingille uuden luonteen kohottaen epämiellyttäväksi koetun liikennealueen seudun ytimeksi. Uuden ja vanhan rakenteen sitominen ei ole kuitenkaan työssä onnistunut aivan saumattomasti, minkä vuoksi uudet kohtaamispaikat ja kaupunkitilat eivät kaikin osin tunnu luontevilta. Kaupunkitilaa elävöittävää puustoa on osoitettu suunnittelualueelle kauttaaltaan runsaasti, mikä jopa hämärtää vihreän infrastruktuurin todellista roolia. Puuston kasvuedellytyksiä ei osoitetussa laajuudessa voida taata. Kansipihojen määrä on suunnitelmassa pidetty maltillisena: maanvaraisten Lyypekinaukion ja Puhoksen markkina-aukion suunnitelmat hulevesien käsittelyratkaisuihin esittelevätkin työn kiinnostavinta julkilojen antia.

Lyypekinaukiolle on sijoitettu massiivinen terassoitu puisto, joka toistuu varioidusti nyt jokaisessa finalistityössä ratkaisuna tasoerojen hallintaan. Ratkaisu on myös Itä-Helsingin Glokaalissa keskustassa hyvin perusteltu, ja visuaalinen yhteys Itäväylältä Maamerkille selkeyttää jalankulkijan orientaatiota keskeisillä alueilla aina Ystävyyspuistolle saakka. Tasonvaihdon yhteyteen on synnytetty toimintoiltaan monipuolinen osa-alue. Lyypekinaukiota rajaavat ryhdikkäät kaupunkijulkisivut ja mittasuhteiltaan aukio on napakka julkinen tila. Napanuora ja näkymä Maamerkiltä Hansasillalle on kuitenkin kummallisen epäkeskosti estetty korttelirakenteessa – tärkeässä kohdassa syntyy vaikutelma lähes virheestä. Korotettu Gotlanninkatu jatkuu yli Meripellontien, kuten ehdotuksessa JALAN JALOIN. Kehä I:n risteysalueen uusi massoittelu tuntuu kuitenkin epäonnistuneelta. Ajatus isosta kaupunkirakenteen muutoksesta tällä nykyisin autoliikenteen hallitsemalla alueella on perusteltu ja tuo täydentävää vastapainoa ehdotuksen monin paikoin varovaiselle otteelle, mutta toimistotornien porttiaihe on irrallinen ja kulumistaan pyöristetyistä massoista huolimatta jopa aggressiivinen, vaikka ehdotuksessa on pyritty näyttävyyteen. Ratkaisua huonontavat toimistotornien ”taakse” sijoittuvat möhkälemäiset pienemmät tornitalot ja niiden yhteydessä olevat vielä matalammat massat, jotka muotokieleltään ovat eri paria tornien kanssa.

that this new way of thinking covers the whole planning area, for example, in terms of housing solutions, rather than strictly assigning certain functions or processes to specific buildings. It is therefore conceivable that, for example, the residential building by Stoa square still houses activities that socially and culturally support the communal and sustainable development of the centre of East Helsinki similarly to the first phase entry, even though this is no longer specified.

In the wider landscape, Itä-Helsingin Glokaali keskusta creates a new character for East Helsinki, taking the traffic area that is perceived to be unpleasant and elevating it as the heart of the area. However, the joining of the new and old structures has not been quite seamless in the entry, which is why the new meeting places and urban spaces do not feel natural in all respects. Abundant trees to bring life to the urban space have been placed throughout the planning area, which even obscures the true role of green infrastructure. The growth conditions of the trees cannot be guaranteed on the scale presented. The number of deck yards has been kept moderate in the plan: the plans for the at-grade Lyypekinaukio and Puhos market square with their storm water management solutions present the most interesting contributions of the entry in terms of public spaces.

A massive terraced park is located on Lyypekinaukio, which is now repeated in varied forms in all finalist entries as a solution for managing the differences in elevation. The solution is well justified in Itä-Helsingin Glokaali keskusta as well, and the visual connection from Itäväylä to Maamerkki makes it easier for pedestrians to orientate in the key areas all the way to Ystävyyspuisto. A multifunctional section has been created in conjunction with the elevation change. Lyypekinaukio is bordered by structured urban facades, and the dimensions of the square form a brisk public space. However, the umbilical cord and the view from Maamerkki to Hansasilta are blocked in the block structure in a strangely eccentric manner – this almost seems like an error in this important location. The elevated Gotlanninkatu continues over Meripellontie, as in the proposal JALAN JALOIN. However, the new massing of the Ring I intersection area feels unsuccessful. The idea of a major change in urban structure in this area currently dominated by motor traffic is justified and adds a complementary counterbalance to the proposal's largely cautious approach, but the gateway feature formed by the office towers is detached and even aggressive, despite the masses with rounded corners, even though the proposal has aimed for a dramatic impression. The solution is made worse by the clunky smaller tower buildings 'behind' the office towers and the even lower masses connected to them, with a mismatching design language with the towers.

Stoan aukio jakautuu ehdotuksessa tilallisesti kahdeksi alueeksi. Aukion hahmo on pitkälti sama kuin ensimmäisessä vaiheessa. Vaikka ratkaisussa aukion mitta-kaava on sopiva, työntyy aukion länsilaidalla sijaitseva uusi asuintalo turhan pitkälle sisään aukiolle. Pyrkimyksenä on mahdollisesti muodostaa akselinomainen linja Tallinnanaukiolta Stoan aukiolle, mutta lopputuloksena menetetään Stoan aukion potentiaali selkeästi avautuvana kaupunkitilana. Puhoksen aukion hyvät ensimmäisen vaiheen ratkaisut paviljonkeineen ovat pääosin tallella. Aukion länsipuolella olevan uuden asuinkorttelin ratkaisuja on kehitetty siten, että korttelipiha avautuu kahteen suuntaan, ja rakennusmassa vie aukiosta isomman palasen. Aiemman vaiheen diagonaalisuunnitelma oli dynamisempi suhteessa Puhoksen ostoskeskukseen ja syntyvään kaupunkitilaan, ja korttelipihasta on nyt muodostettu läpikulkuväylä.

In the proposal, Stoa square is spatially divided into two sections. The form of the square is largely the same as in the first phase. Although the scale of the square is appropriate in the solution, the new residential building on the western edge of the square protrudes further than necessary into the square. The aim is possibly to form a kind of axis from Tallinnanaukio to Stoa square, but the end result makes Stoa square lose its potential as a clearly expansive urban space. The good first phase solutions of Puhos square with its pavilion are mainly preserved. Solutions for the new residential block on the west side of the square have been developed to have the block's courtyard open in two directions and the building mass take up a larger chunk of the square. The diagonal plan of the previous phase was more dynamic in relation to Puhos shopping centre and the resulting urban space, and the block's courtyard has now become a passageway.



Kilpailun toisessa vaiheessa Meripellontien länsipuolella olevan korttelin pihaja on väljennetty. Samoin Puhoksen itäpuolella olevaa asuinkorttelia on väljennetty hyvin, eli kaikkein ahtaimmat pihat on muokattu suureksi yhtenäiseksi “viherkortteliksi”. Townhouse -typologia on siirretty Itäväylän eteläpuolelta tänne, ja paikka on osoitettu kokeellisten ja pienimuotoisten yhteisörakennusryhmien sijainniksi; ehdotus on varsin onnistunut yritys monipuolistaa asumisen muotoja ja rakennushankkeita Helsingissä.

Itäväylän eteläpuolen korttelirakenne on pääpiirteissään järkevän kokoista kulmista aukeavaa umpikorttelia.

Hiilineutraali Helsinki

Kilpailun ensimmäisen vaiheen ehdotuksen laihanlaisia ratkaisuja ja ideoita hiilineutraaliustavoitteen edistämiseksi on toisessa vaiheessa lihavoitettu ja lisätty. Tekijöiden valitsema lähestymistapa välttelee isosti vaikuttavia ratkaisuja, ja hiilitavoite näyttäytyy kaupunkiviljelyn kaltaisina pienen mittakaavan ja ruohojuuritason ideoina. Ehdotus tavoittelee hiilineutraaliutta kovien ja mitattavien keinojen sijasta elämäntapakysymyksenä, johon kytkeytyy mm. kierto- ja jakamistalous ja sosiaaliset rakenteet. Sosiaalisen ja kulttuurillisen kestävyuden rinnalle olisi kaivattu enemmän kaupunkisuunnittelun ja -rakentamisen mittakaavaan suhteutettuja ratkaisuja.

Kestävien liikkumismuotojen ympäristöön tehdyt parannukset ja satsaukset nousevat esille positiivisesti vaikuttavana tekijänä. Puurakentaminen, jolla on konkreettisia hiilikädenjälkivaikutuksia, on havainnekuivissa varsinkin asuinkorttelien osalta onnistuttu kohottamaan imagoiteijäksi korkeatasoisen ja yhtenäisen arkkitehtonisen ilmeen ja toteutettavuudeltaan realistisen mittakaavan ansiosta. Maltillinen rakentamisen määrä ja valitut pysäköintiratkaisut ovat mahdollistaneet runsaan viherympäristön lisäyksen. Itäväylän ulkopuolisten alueiden maanvaraisuutta ja siihen liittyviä hulevesien paikallisen käsittelyn mahdollisuuksia olisi voinut tutkia pidemmällekin.

In the second phase of the competition, the courtyards of the block west of Meripellontie have been loosened. Similarly, the residential block to the east of Puhos has been loosened well, meaning that the most cramped courtyards have been transformed into a large, unified ‘green block.’ The townhouse typology has been moved here from the south side of Itäväylä, and the site has been designated as a location for experimental and small-scale community building groups; the proposal is a very successful attempt to diversify housing types and construction projects in Helsinki.

The block structure south of Itäväylä mostly consists of sensibly sized closed blocks that are open at the corners.

Carbon-neutral Helsinki

The scant solutions and ideas for promoting the goal of carbon neutrality in the first phase proposal have been amplified and added to in the second phase. The approach chosen by the authors avoids solutions with a major impact, and the carbon target manifests itself as small-scale and grassroots ideas such as urban farming. Instead of extreme and large-scale measures, the proposal seeks carbon neutrality as a lifestyle issue involving circular and sharing economy and social structures, among other things. Alongside social and cultural sustainability, the jury would have liked to see more solutions at the scale of urban planning and construction.

Improvements and investments in the environment of sustainable mobility emerge as a positively effective factor. The illustrations have successfully elevated wood construction, which has a concrete impact on carbon footprint, into an image factor, particularly in residential blocks, thanks to its high-quality and cohesive architectural look and realistic scale in terms of feasibility. The moderate amount of construction and the parking solutions chosen have made it possible to add plenty of green environment. Having the areas outside Itäväylä at grade and the related possibilities for local storm water management could have been investigated even further.



Pinta-ala ja alueittain

A1	Asuminen	43 400	k.m ²
	Liiketilät	23 000	k.m ²
	Hobitilat	3000	k.m ²
	Kulttuurin ja Liikunta	1485	k.m ²
	Muu	76 885	k.m ²
	Yhteensä	153 570	k.m²
	Yksiköt	100	AP
A2	Asuminen	19 300	k.m ²
	Liiketilät	7766	k.m ²
	Hobitilat	0	k.m ²
	Kulttuurin ja Liikunta	0	k.m ²
	Muu	27 066	k.m ²
	Yhteensä	53 132	k.m²
	Yksiköt	200	AP
A3	Asuminen	33 200	k.m ²
	Liiketilät	4300	k.m ²
	Hobitilat	190	k.m ²
	Kulttuurin ja Liikunta	4800	k.m ²
	Muu	48 000	k.m ²
	Yhteensä	133 390	k.m²
	Yksiköt	580	AP
B1	Asuminen	21 500	k.m ²
	Liiketilät	21 500	k.m ²
	Hobitilat	7545	k.m ²
	Kulttuurin ja Liikunta	4000	k.m ²
	Muu	72 445	k.m ²
	Yhteensä	127 445	k.m²
	Yksiköt	300	AP
C1	Asuminen	0	k.m ²
	Liiketilät	4900	k.m ²
	Hobitilat	0	k.m ²
	Kulttuurin ja Liikunta	0	k.m ²
	Muu	4900	k.m ²
	Yhteensä	9800	k.m²
	Yksiköt	100	AP
C2	Asuminen	33 200	k.m ²
	Liiketilät	5600	k.m ²
	Hobitilat	3000	k.m ²
	Kulttuurin ja Liikunta	1000	k.m ²
	Muu	14 500	k.m ²
	Yhteensä	66 600	k.m²
	Yksiköt	260	AP
D1	Asuminen	41 700	k.m ²
	Liiketilät	18 000	k.m ²
	Hobitilat	5800	k.m ²
	Kulttuurin ja Liikunta	0	k.m ²
	Muu	69100	k.m ²
	Yhteensä	129 600	k.m²
	Yksiköt	100	AP
D2	Asuminen	19 500	k.m ²
	Liiketilät	0	k.m ²
	Hobitilat	0	k.m ²
	Kulttuurin ja Liikunta	0	k.m ²
	Muu	19 500	k.m ²
	Yhteensä	39 000	k.m²
	Yksiköt	100	AP
Yhteensä	Asuminen	203 800	k.m ²
	Liiketilät	69 300	k.m ²
	Hobitilat	20 760	k.m ²
	Kulttuurin ja Liikunta	6200	k.m ²
	Muu	368 280	k.m ²
	Yhteensä	668 340	k.m²
	Yksiköt	2000	AP

Toteutettavuus ja liikenne

Teknisen toteutettavuuden kannalta ehdotuksen ”jalat maassa” -asenne on vahvuus. Kilpailun toisen vaiheen jatko suunnittelu on tuonut ehdotukseen lisää toimivuutta, vaikuttavuutta ja kiinnostavaa sisältöä. Teknisesti vaativien rakenteiden määrää on lisätty, mutta ehdotus on edelleen huomattavan maltillinen verrattuna muihin toiseen vaiheeseen valittuihin töihin. Jalankulun ja pyöräilyn ”ellipsi” olisi investointikohteena kyseenalainen, jos sitä ei todettaisi sujuvaksi osaksi liikkumisen verkostoa. Liittymäalueelle sommitelluille suurikokoisille toimistotaloille ei ole näköpiirissä olevaa kysyntää: kaupunkikuvallinen koroste jäisi odottamaan muuttuvia markkinoita. Itäväylän ja Gotlanninkadun väliin sijoitetut asunnot ovat ongelmallisia Itäväylän aiheuttamien ympäristöhäiriöiden ja pihattomuuden vuoksi.

Maltillinen rakentamisen tehokkuus on ehdotukselle ominainen ja harkittu piirre. Sen arvioidaan kuitenkin heikentävän taloudellista toteutettavuutta näin keskeisellä paikalla, jossa on tiedossa merkittäviä julkisia investointeja katuihin ja infraan.

Liikenteellisesti Itä-Helsingin Glokaali keskusta on toimiva ja realistisen maltillinen. Työn idealelle tärkeä kevyen liikenteen ellipsi on liikenteellisesti kuitenkin sen heikoin osa. Muut Itäväylän ylittävät uudistetut ja uudet sillat sekä korttelisillat ja Itäväylän eteläpuoli muodostavat toimivan kokonaisuuden. Ehdotuksessa on liikenteeseen liittyen paljon hyviä toiminnallisia ja sosiaalisia ideoita, kuten mobilityhubit, yhteiskäyttöautot, jaettu autonomistutus ja pyöräkeskus. Pääväyliä aluevaraussuunnitelman ratkaisusta on luovuttu, mitä tuomaristo pitää mahdollisena. Väyläympäristöä on tiivistetty ja pääliittymä on tasossa. Itäväylän linjausta on siirretty pohjoiseen, jolloin eteläpuolelle jää lisää tilaa rakentamiselle Itäväylän ja kanneksi korotetun Gotlanninkadun väliin. Pääliittymä on nykyiseen tapaan valo-ohjattu. Visbynkadun silta toimii Itiksen tärkeimpänä ajoyhteytenä. Itäväylän tasausta on tässä kohdassa laskettu ja Itäväylä alittaa Visbynkadun. Tämä on vaihtoehto JALAN JALOIN -ehdotuksen tasoratkaisulle, mutta Itäväylän painaminen alas on kallis investointi vain Itiksen huollon hoitamiseksi.

Ellipsi on esitetty yhdessä tornirakennusten kanssa Itäkeskuksen uutena maamerkinä. Ratkaisu vaikuttaa edelleen irralliselta, vaikka onkin aiempaa paremmin integroitu uuteen maankäyttöön ja sen korkoihin. Pääväyliä suunnissa on tasoerot jalankululle ja pyöräliikenteelle (baanaverkko on nostettu ylätasolle), mikä toisaalta luo turvallisen vaihtoehdon tasoyliitykselle.

Feasibility and traffic

In terms of technical feasibility, the down-to-earth attitude of the proposal is a strength. The further planning in the second phase of the competition has brought more functionality, impact and interesting content to the proposal. The number of technically demanding structures has been increased, but the proposal is still considerably moderate compared to the other entries selected for the second phase. The pedestrian and cycling ‘ellipse’ would be a questionable investment target if not found to be a smooth part of the mobility network. There is no prospect of demand for the large office buildings arranged in the intersection area: this cityscape accent would have to wait for changes in the market. The housing located between Itäväylä and Gotlanninkatu is problematic due to the lack of courtyards and the environmental hazards caused by Itäväylä.

Moderate construction density is a deliberate feature characteristic of the proposal. However, this is predicted to impair economic feasibility in such a key location with significant upcoming public investment in streets and infrastructure.

In terms of traffic, Itä-Helsingin Glokaali keskusta is functional and realistically moderate. However, the pedestrian and cycling ellipse, which is important for the idea of the work, is the weakest part of it in terms of traffic. The other renewed and new bridges crossing Itäväylä as well as the block bridges and the south side of Itäväylä form a functional entity. The proposal includes a lot of good functional and social ideas related to traffic, such as the mobility hubs, car sharing, joint car ownership and the bike centre. The solution of the interchange plan for the main roads has been abandoned, which the jury considers possible. The road environment has been condensed, and the main junction is at grade. The routing of Itäväylä has been moved to the north, leaving more space for construction on the south side between Itäväylä and Gotlanninkatu, which has been elevated onto a deck. The main junction is light-controlled, as is currently the case. The Visbynkatu bridge serves as the most important car connection to Itis. The elevation of Itäväylä has been lowered at this point, and it passes underneath Visbynkatu. This is an alternative to the at-grade solution of the JALAN JALOIN proposal, but pushing Itäväylä down is an expensive investment just for handling the maintenance of Itis.

The ellipse has been presented as a new landmark of Itäkeskus together with the tower buildings. The solution still seems detached, even though it has been better integrated with the new land use and its elevations. There are elevation differences in the directions of the main roads for pedestrian and bicycle traffic (the Baana network has been raised to the upper level), which does provide a safe alternative to at-grade crossing.

Työn kehittyminen toisessa kilpailuvaiheessa

Kaupunkikuvallista ilmettä on kehitetty poimien luovasti ideoita eri lähteistä. Rikkaita konsepteja ja julkisen tilan pienen mittakaavan ratkaisuja on kehitetty edelleen, mutta ideoiden integrointi suunnitelmiin ei ole kokonaan vakuuttavaa. Kevyen liikenteen ellipsin ratkaisu ja siihen liittyvä uusi rakentaminen on kehittynyt merkittävästi, mutta ei muodosta vieläkaan kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti kiitettävää kokonaisuutta. Asuinkortteleita on selkeytetty onnistuneesti ja niiden mitoitusta parannettu.

Development of the entry in the second phase of the competition

The look of the cityscape has been developed by creatively picking up ideas from various sources. The rich concepts and small-scale solutions for public space have been further developed, but the integration of ideas into the plans is not entirely convincing. The solution of the pedestrian and cycling ellipse and the related new construction have developed significantly, but still do not form a commendable whole in terms of cityscape and function. The residential blocks have been successfully clarified and their dimensioning improved.



9 Kilpailun tulos

9.1 Palkintolautakunnan päätös

Palkintolautakunta totesi kahden ehdotuksen täyttävän kilpailulle asetetut tavoitteet selkeästi muita toiseen vaiheessa palautettuja ehdotuksia paremmin, vaikka ne monilta keskeisiltä ominaisuuksiltaan poikkeavat toisistaan. Palkintolautakunta päätti jakaa palkinnot kilpailuohjelmasta poiketen sekä antaa suosituksia siten, että kilpailualueen jatkosuunnittelu pohjautuu ensimmäisen palkinnon saavan ehdotuksen lisäksi toisen palkinnon saavaan ehdotukseen niillä osa-alueilla, joissa tämän ehdotuksen ansiot arvioitiin parhaiksi.

Palkintolautakunta päätti yksimielisesti jakaa palkinnot ja lunastukset seuraavasti:

- 1. palkinto** 90 000 euroa ehdotukselle **JALAN JALOIN**
- 2. palkinto** 80 000 euroa ehdotukselle **ITIS SITI**
- lunastus** 40 000 euroa ehdotukselle **Helsinki East Village**
- lunastus** 40 000 euroa ehdotukselle **Itä-Helsingin Glokaali keskusta**

Kaikille kilpailun toiseen vaiheeseen valituille työryhmille maksettiin 25 000 euron osuus yllä mainituista palkinto- ja lunastussummista toisen vaiheen alkaessa.

Lisäksi palkintolautakunta päätti antaa kolme kunniamainintaa.

Kunniamaininta: Idän Eden

Kunniamaininta ihmislähtöisestä olevien lähtökohtien ja arvojen kehittämisestä sekä kokonaisvaltaisesta kaupunkiekologisesta otteesta.

Kunniamaininta: brygga

Kunniamaininta Itäkeskuksen alkuperäisten tavoitteiden ennakkoluulottomasta uudelleentulkinnasta sekä erinomaisesta kaupunkimorfologisesta ymmärryksestä.

Kunniamaininta: Semita

Kunniamaininta tinkimättömästä urbaanista näkemyksestä ja osa-alueiden integroinnista luonteeltaan yhtenäiseksi Itä-Helsingin keskustaksi.

9 Competition results

9.1 Decision of the jury

The jury found that two of the proposals met the objectives of the competition significantly better than the other second phase proposals, even though they differ from one another in many key respects. The jury decided to distribute the prizes differently to the distribution stated in the competition programme and to make recommendations so that the further planning of the competition area will be based not only on the first prize winner but also on the second prize winner in areas where the merits of this proposal were judged best.

The jury unanimously decided to distribute the prizes and purchases as follows:

- 1st prize** of €90,000 to **JALAN JALOIN**
- 2nd prize** of €80,000 to **ITIS SITI**
- purchase** of €40,000 to **Helsinki East Village**
- purchase** of €40,000 to **Itä-Helsingin Glokaali keskusta**

All teams selected for the second phase of the competition were given a share of 25,000 euros of the aforementioned amounts at the beginning of the second phase.

In addition to these, the jury decided to give three honourable mentions.

Honourable mention: Idän Eden

Honourable mention for the development of people-centric starting points and values and for a pervasive city ecology approach.

Honourable mention: brygga

Honourable mention for the open-minded reinterpretation of the original goals of Itäkeskus and for excellent understanding of urban morphology.

Honourable mention: Semita

Honourable mention for an uncompromising urban vision and the integration of the subdivisions into a unified centre of East Helsinki.

9.2 Palkintolautakunnan suositukset

Palkintolautakunta suosittelee, että

- Eastonin ja Maamerkin alueen sekä niihin liittyvän pääväylien ja liittymän alueen kehitystä jatketaan pääperiaatteissaan ehdotuksen JALAN JALOIN pohjalta.
- Stoa ja Puhoksen alueen sekä Puotilan metroaseman alueen kehitystä jatketaan pääperiaatteissaan ehdotuksen ITIS SITI pohjalta.
- koska kyseessä on ideakilpailu, on suotavaa käyttää kaikkien osa-alueiden jatkosuunnittelussa lunastetuissa töissä esiintyneitä hyviä ideoita ja oivalluksia tekijänoikeuslain mukaisesti.
- jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon ehdotusten arvosteluissa esitetyt näkökohdat ehdotusten kehittämiseksi.

9.2 Jury's recommendations and further planning guidelines

The jury makes the following recommendations:

- The development of the Easton and Maamerkki area and the connected main roads and junction area should continue based mainly on the proposal JALAN JALOIN.
- The development of the Stoa and Puhos area and the Puotila metro station area should continue based mainly on the proposal ITIS SITI.
- As this is an ideas competition, it is desirable to use the good ideas and insights of the purchased entries in the further planning of all subdivisions in accordance with copyright legislation.
- Further planning must take into account the considerations for the development of the proposals expressed in the evaluation of the proposals.

9.3 Arvostelupöytäkirjan allekirjoitus

Palkintolautakunta hyväksyi ja allekirjoitti arvostelupöytäkirjan.

Helsingissä 2.10.2020

Anni Sinnemäki, puheenjohtaja
apulaispormestari

Sami Haapanen
tonttipäällikkö

Timo Heikkilä
aluejohtaja, Kesko

Rikhard Manninen
maankäyttöjohtaja

Jussi Luomanen
kaupunkitila- ja maisemasuunnittelupäällikkö

Leena Braxenholm
Head of Leasing, kauppakeskus Itis

Tuomas Hakala
vs. asemakaavapäällikkö

Anri Linden,
yksikön päällikkö, asemakaavoitus

Miia-Liina Tommila
arkkitehti SAFA

Reetta Putkonen
liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö

Mikko Näveri
johtava arkkitehti, asemakaavoitus

Panu Lehtovuori
yhdyskuntasuunnittelun professori, arkkitehti SAFA

9.3 Signing of the evaluation report

The jury approved and signed the evaluation report.

Helsinki 2 October 2020

9.4 Tekijätietojen avaus

Arvostelupöytäkirjan allekirjoittamisen jälkeen palkintolautakunta avasi tekijätiedot. Ehdotusten tekijöiksi osoittautuivat seuraavat työryhmät:

1. palkinto 1st prize

JALAN JALOIN

Arkkitehtitoimisto Harris - Kjisik Oy

Trevor Harris, prof. emeritus, arkkitehti SAFA RIBA
lines Karkulahti, arkkitehti SAFA
Henna Kemppainen arkkitehti SAFA
Hennu Kjisik, prof. emeritus, TkT, arkkitehti SAFA
Taru Niskanen, FM, arkkitehti SAFA
Kathleen Dieme, Tekniikan kandidaatti (arkkitehtuuri)

Muu tiimi:

Hannin Alnimri, BA (Arch.)
Can Özcan, arkkitehti
Lauri Kontiainen, ins., Tekniikan kandidaatti (arkkitehtuuri)
Charlotte Nyholm, arkkitehti SAFA
Aino Raatikka, arkkitehti SAFA
Janne Kivelä, arkkitehti SAFA

VSU maisema-arkkitehdit Oy

Outi Palosaari, Maisema-arkkitehti MARK
Terhikki Vaarala, Maisema-arkkitehti MARK
Elina Lindholm, Maisema-arkkitehti MARK
Laura Virtanen, Maisema-arkkitehti

9.4 Opening of the author details

After signing the evaluation report, the jury opened the author details. The authors of the proposals were the following teams:

WSP liikenne

Esa Karvonen, DI
Jouni Ikkäheimo, ins.
Aleksi Kankaanpää, ins.

Asiantuntijat:

Humphrey Kalanje, arkkitehti (monikulttuurinen Helsinki)
Matti Kuittinen, TkT, arkkitehti (hiilineutraali Helsinki)
Henri Horn, DI (hiilineutraali Helsinki)
Saara Suojoki FM (kulttuurin ja vapaa-ajan Helsinki)

Visualisointi:

Play-Time

1 vaiheessa mukana lisäksi:

Arkk. tsto H-K
Kelly Corcoran, arkkitehti
Elina Jaara, arkkitehti SAFA
Catarina Ketonen, arkkitehti SAFA

Tekijänoikeus:

Arkkitehtitoimisto Harris - Kjisik Oy
VSU maisema-arkkitehdit Oy

2. palkinto 2nd prize

ITIS SITI

Tekijät

Kimmo Lintula, Arkkitehti SAFA, professori,
Arkkitehtitoimisto K2S
Niko Sirola, Arkkitehti SAFA, professori,
Arkkitehtitoimisto K2S
Mikko Summanen, Arkkitehti SAFA, professori,
Arkkitehtitoimisto K2S
Veikko Ojanlatva, Arkkitehti SAFA,
Playa arkkitehdit
Tuukka Vuori, Arkkitehti SAFA,
Playa arkkitehdit
Johanna Ojanlatva, Arkkitehti SAFA,
Playa arkkitehdit

Arkkitehtisuunnittelun avustajat

Sasu Marila, Arkkitehti SAFA, Arkkitehtitoimisto K2S
Petri Ullakko, Arkkitehti SAFA, Arkkitehtitoimisto K2S
Matti Wäre, Arkkitehti SAFA, Arkkitehtitoimisto K2S
Iiro Virta, Arkkitehti yo, Arkkitehtitoimisto K2S
Anna Suominen, Arkkitehti yo, Arkkitehtitoimisto K2S
Aino Hakulinen, Arkkitehti SAFA, Playa arkkitehdit
Sanna Tegel, Arkkitehti SAFA, Playa arkkitehdit
Jens Regårdh, Arkkitehti yo, Playa arkkitehdit

Kaupunkisuunnittelun asiantuntija

Yrjö Rossi, Arkkitehti SAFA, Ramboll Finland Oy

Maisemasuunnittelun ja kestävän kehityksen koordinointi

Elina Kalliala, maisema-arkkitehti MARK

Maisemasuunnittelu

Mari Ariluoma, maisema-arkkitehti MARK,
Nomaji Oy
Laura Tuorila, tilasuunnittelija TaM, Nomaji Oy

Anni Järvitalo, maisema-arkkitehti MARK, Nomaji Oy
Varpu Mikola, maisema-arkkitehti MARK, Nomaji Oy
Riikka Nousiainen, maisema-arkkitehti MARK,
Nomaji Oy
Aino-Kaisa Nuotio, maisema-arkkitehti MARK,
Ramboll Finland Oy
Tuulikki Peltomäki, maisema-arkkitehti MARK,
Ramboll Finland Oy
Olga Juurinen, maisema-arkkitehti yo, Ramboll Oy

Liikenne- ja muun erikoisuunnittelun koordinointi

Tommi Eskelinen, Ins AMK, Ramboll Finland Oy

Liikennesuunnittelun asiantuntijat

Petri Saarelainen, Ins YAMK, Ramboll Finland Oy
Topi Jormalainen, Ins AMK, Ramboll Finland Oy
Sami Iikkanen, DI, Ramboll Finland Oy

Tunnelitekniikan asiantuntija

Matti Venelampi, DI, Ramboll Finland Oy

Tunnelin liikenneturvallisuuden asiantuntija

Tuuli Salonen, DI, Ramboll Finland Oy

Rakenneteknisen suunnittelun asiantuntijat

Tapio Aho, DI, Ramboll Finland Oy

Kunnallistekniikan asiantuntija

Tapio Karvonen, DI, Ramboll Finland Oy

Melun ja ilmanlaadun asiantuntija

Jari Hosiokangas, DI, Ramboll Finland Oy

Energiasuunnittelun koordinointi

Mika Kovanen, Ins AMK, Ramboll Finland Oy

Energiasuunnittelun asiantuntijat

Jukka Kopra, Ramboll Finland Oy
Santeri Siren, Ramboll Finland Oy

Kaupunkitaidekonsepti

Jason Bruges, Jason Bruges Studio, London

Toteutettavuuden arviointi ja toteuttajaryhmä

Juha Hetemäki, Suomen Asuntokehitys Oy
Markku Hietala, Suomen Asuntokehitys Oy
Jukka Leino, Suomen Asuntokehitys Oy
Arto Aalto, SATO Oyj
Antti Aarnio, SATO Oyj
Maarit Tuomainen, SATO Oyj
Markku Kulmala, Bonava Suomi Oy
Matti Kuronen, Bonava Suomi Oy
Pekka Vehniäinen, Bonava Suomi Oy
Pekka Kampman, Y-säätiö sr
Frans Ritala, Suure Oy
Saara Kemppainen, Suure Oy
Jaakko Taivalkoski, EKE-Rakennus Oy
Markus Heino, JM Suomi Oy
Markku Kemppainen, JM Suomi Oy
Elina Suonranta, JM Suomi Oy

Tekijänoikeus:

Kimmo Lintula
Niko Sirola
Mikko Summanen
Veikko Ojanlatva
Tuukka Vuori
Juha Hetemäki
Markku Hietala

Lunastus Purchase

Helsinki East Village

ADT (Arkkitehdit Davidsson Tarkela Oy)

Aki Davidsson
Jaana Tarkela
Niklas Mahlberg

Trium Arkkitehdit Oy

Ilkka-Antti Hyvärinen

Elina Aho-Kemppainen, Trium Arkkitehdit Oy
Karen Branick, ADT
Juha Kivistö, Trium Arkkitehdit Oy
Satu Niemi, Trium Arkkitehdit Oy
Mattias Nyman, ADT
Krista Tammela, Trium Arkkitehdit Oy

Maisemasuunnittelu: Suvi Saastamoinen, Aino Karilas, Sitowise
avustaja Laura Turunen, Sitowise

Rakennesuunnittelu: Juha Valjus, Sweco

Energiasuunnittelu: Nina Laasonen, Sweco

Liikennesuunnittelu: Mikko Suhonen, Mikko Raninen, Sweco
avustaja Saara Pölkki, Sweco

Kaupallinen suunnittelu: Joonas Reunanen, GEM Property

Illustraatiot: Lorenzo Servi, Lumart

Tekijäoikeus:

ADT (Arkkitehdit Davidsson Tarkela Oy)
Trium Arkkitehdit Oy

Lunastus Purchase

Itä-Helsingin Glokaali keskusta

Schauman & Nordgren Architects

Ted Schauman, arkkitehti
Jonas Nordgren, arkkitehti
Lasse Kristensen, arkkitehti
Kristian Kontula, arkkitehti
Emanuele Biscaro, arkkitehti
Paulina Schroeder, arkkitehti yo.
Ria Aasholm, arkkitehti yo.
Ania Dacewicz, arkkitehti yo.
Tymon Wolender, arkkitehti yo.

MASU Planning Oy

Malin Blomqvist, maisema-arkkitehti
Sune Oslev, maisema-arkkitehti
Elina Kataja, maisema-arkkitehti
Anna Kintsurashvili, arkkitehti
Àngels Garcia Andreu, arkkitehti, maisema-arkkitehti

Sitowise Oy

Seppo Karppinen
Noora Lahtela

Tekijäoikeus:

Schauman & Nordgren Architects Oy (arkkitehtuuri)
MASU Planning Oy (maisema-arkkitehtuuri)
Sitowise Oy (liikenne)

Kunniamaininta
Honourable mention

Idän Eden

Huttunen Lipasti arkkitehdit

Mikael Saurén, arkkitehti
Aku Jokinen, arkkitehti
Mikko Raatikainen, arkkitehti
Uula Kohonen, arkkitehti SAFA
Risto Huttunen, arkkitehti SAFA
Santeri Lipasti, arkkitehti SAFA

K+J arkkitehdit

Kaisa Hyyti, arkkitehti
Jarkko Könenen, arkkitehti

Mareld landskapsarkitekter

Charlotte Sellbrandt, Landskapsarkitekt LAR/MSA
Oskar Ivarsson, Landskapsarkitekt LAR/MSA
Svante Soldemo, Landskapsarkitekt LAR/MSA
Lisa Erséus, Landskapsarkitekt MSA

Ramboll

Ian Sacs, P.E. liikennesuunnitteluinsinööri

Kunniamaininta
Honourable mention

brygga

JKMM Arkkitehdit Oy

Tekijät
Juha Mäki-Jyllilä, arkkitehti SAFA
Asmo Jaaksi, arkkitehti SAFA
Samuli Miettinen, arkkitehti SAFA
Teemu Kurkela, arkkitehti SAFA
Alli Bur, arkkitehti SAFA
Kristian Forsberg, arkkitehti SAFA
Joonas Väkiparta, arkkitehti SAFA

Avustajat

Samuli Summanen, arkkitehti SAFA
Marcus Kujala, arkkitehti SAFA

Kunniamaininta
Honourable mention

Semita

WSP Finland Oy

Matti Tapaninen, arkkitehti
Tuomas Vuorinen arkkitehti
Tuija Pakkanen, kaupunkimaantieteilijä
Reko Laurilehto, arkkitehti kand.
Babak Firoozi-Fooladi, arkkitehti yo



Helsinki