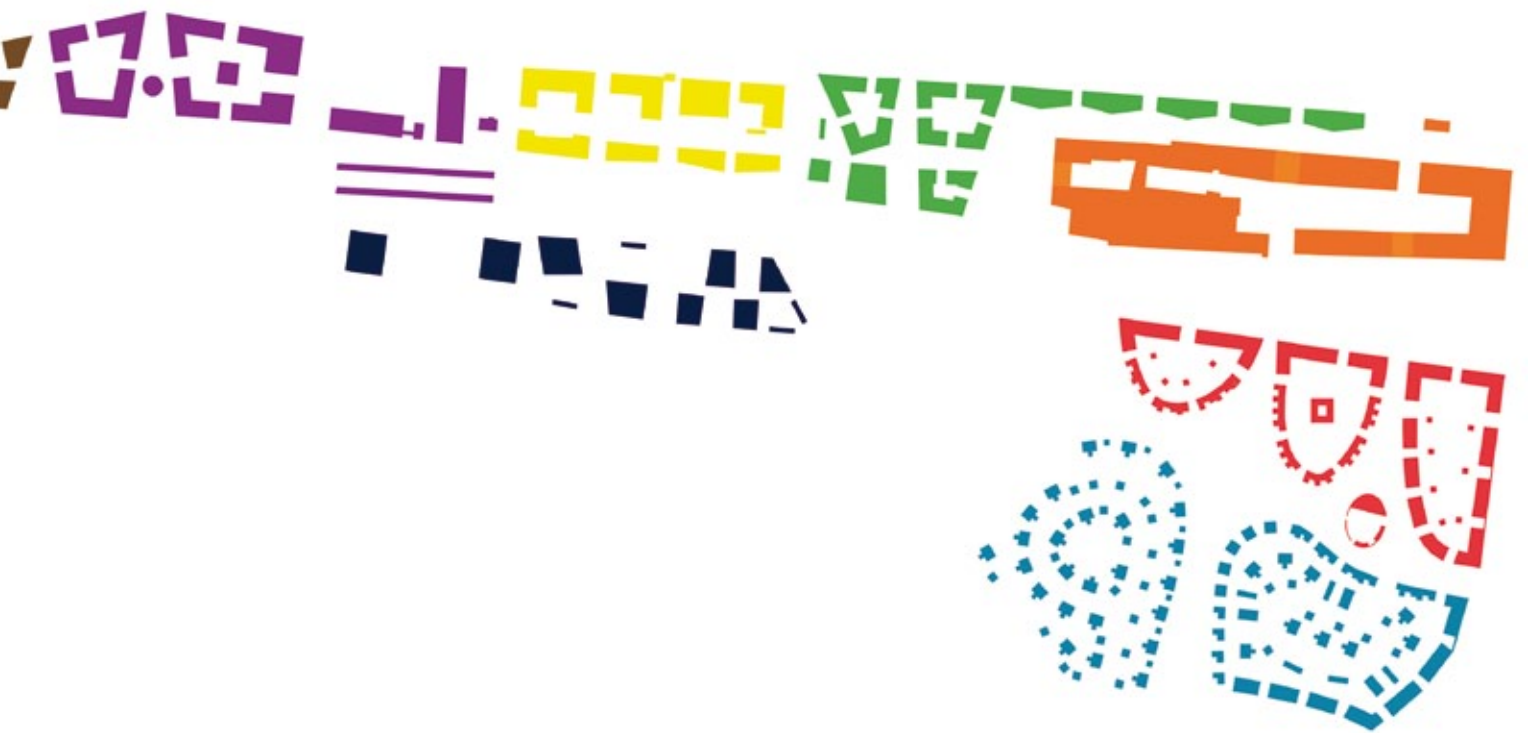


ark

ARKKITEHTUURIKILPAILUJA 1/2013
ARCHITECTURAL COMPETITIONS IN FINLAND



Lahden radanvarsi
Railway Area of Central Lahti



voittanut ehdotus "Krokotiili", näkymä idästä
winning entry "Krokotiili", view from east

Lahti radan varressa

PALKITUT EHDOTUKSET AWARDED ENTRIES

**Lahden keskustan radanvarren
ideakilpailu** | Ideas Competition for the
Railway Area of Central Lahti

kilpailun järjestäjä | competition
organizer
Lahden kaupunki | city of Lahti

1. palkinto | 1st prize
"KROKOTIILI"
Arkkitehtitoimisto AJAK

2. palkinto | 2nd prize
"KETJU"
Arkkitehdit m3

3. palkinto | 3rd prize
"FOUR QUARTER STRIP"
Kristoffer Nejsum
Camilla Bundgaard

lunastus | purchase
"PRELUDI"
Antti Huttunen

lunastus | purchase
"SIEMEN"
Linda Wiksten
Charlotte Nyholm
Mari Ariluoma

kunniamaininta | honourable mention
"PLUG-IN-CITY"
MUTOPIA Architects
Arkitektstudio 3D

Rautatieasema

ja sen ympäristö ovat

kaupungin näyteikkuna

saavuttaessa junalla

Lahteen. Alueen kehitystyö

käynnistyi Radanvarsi

-ideakilpailulla.

Tavaravirtojen liikuttamisen takia radan varteen on suomalaisissa kaupungeissa usein keskittynyt teollisuutta. Teollisuuden murroksen myötä tuotantotiloja on alkanut jäädä tyhjilleen. Niin myös Lahdessa. Tavararatapihan aktiivisuus on vähentynyt, ja ratakiskojen viemää aluetta voidaan vallata muuhun käyttöön vanhojen toimintojen siirtyessä muualle.

Maankäytön muuttaminen on osoittautunut haasteelliseksi liikenteen aiheuttamien ympäristöhäiriöiden, kuten melun ja tärinän johdosta. Toimisto- ja asuintilat asettavat ympäristölleen vielä teollisuustiloja korkeampia laatuvaatimuksia.

Lahden yleiskaavassa 2025 radanvarren alue merkittiin keskustan toimintojen eteläiseksi laajentumisalueeksi. Myös siirtyminen kulkumuodosta toiseen tapahtuu tulevaisuudessa sujuvasti, kun kaukoliikenneterminaali yhdistyy rautatieasemaan.

WDC Helsinki 2012 -yhteistyöhankkeena Lahden kaupunki järjesti ideakilpailun keskusta-alueen radanvarren suunnittelusta. Kilpailun tulosten perusteella päätetään alueen asemakaavoituksesta ja asemakaavan muutoksista. Alueen odotetaan valmistuvan 10–15 vuoden aikana, ja siitä tulee tärkeä osa Lahden kaupungin etelään laajentuvaa ydinkeskustaa.

Lahtea kehitetään Suomen johtavaksi ympäristökaupungiksi ottamalla kestävä kehityksen periaatteet huomioon kokonaisvaltaisesti kaikessa toiminnassa. Kilpailuehdotuksia arvioidessaan tuomaristo painotti erityisesti ympäristökaupunkistrategian konkreettista toteutumista. Myös kaupungin vetovoimaisuuden lisäämisellä oli arvioinnissa suuri merkitys.

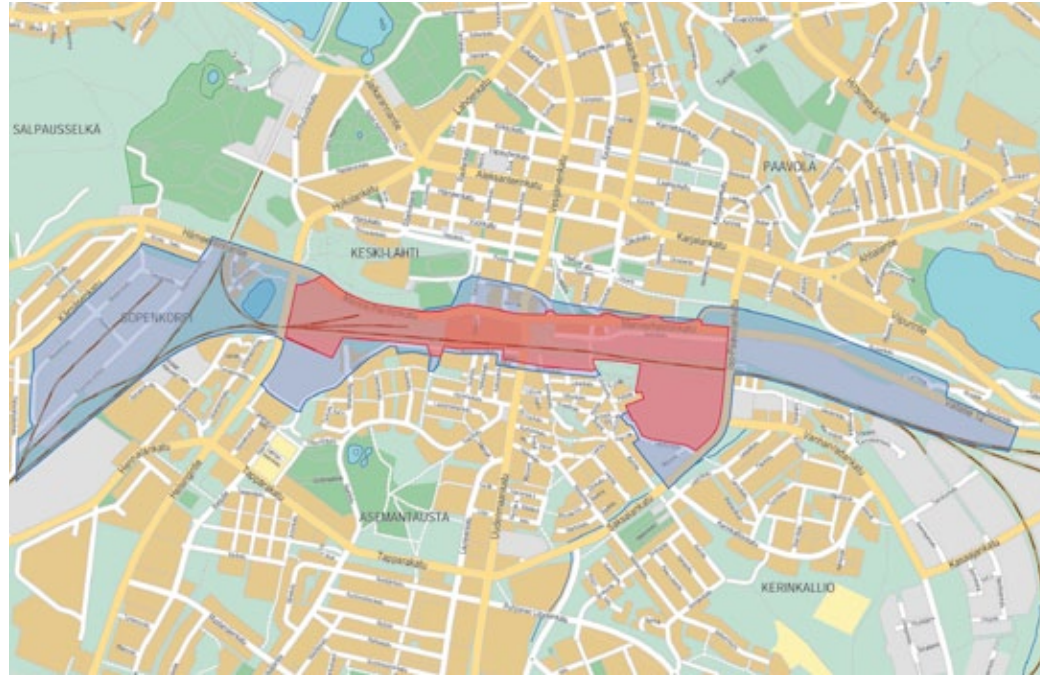
Hyväksytyjä kilpailuehdotuksia saapui 26. Kärjen taso oli korkea. Kilpailu osoitti, että Radanvarsta voi kehittää onnistuneesti monella eri tavalla. Matkakeskuksen toiminnallisesti tiivis toteutus oli kilpailijoille vaikeaa, sijoittuahan keskus sekä liikenteellisesti että maantieteellisesti hyvin haastavalle alueelle.

Lahtelaiset saivat laajat mahdollisuudet osallistua arkkitehtuurikilpailuun aina aineiston tuottamisesta ehdotusten arviointiin. Kilpailun kehittämiseksi järjestettiin työpajoja ja kilpailun verkkosivuilla oli mahdollisuus kommentoida sekä esittää kysymyksiä ja ideoita. Kilpailijat ottivat kansalaisten näkemykset huomioon hyvin. Esimerkkeinä mainittakoon päiväkotit, skeittiparkki ja koirapuisto. Jännittävää oli myös havaita, että kansalaisten antama palaute kilpailuehdotuksista oli pääosin samansuuntaista kuin tuomariston arviot.

Kimmo Sutinen, asemakaava-arkkitehti

Lahti along the trackside

The Lahti railway station and its surroundings are the display window for those arriving in the town by train. The development work of the area was launched with the Radanvarsi ideas competition.



kilpailualue kartalla, tarkastelualue merkittynä sinisellä
competition area on map, study area marked in blue

Due to the logistics of cargo traffic, industry has often been concentrated along the trackside in Finnish cities. With the change in industry the production facilities have gradually become abandoned. This is also the case in Lahti. The level of activity in the cargo railway yard has decreased and areas that have been taken up by railway tracks can be taken over by other uses, as old operations move elsewhere.

Changes in land use have turned out to be challenging due to the environmental disturbance caused by traffic such as noise and vibrations. Office and residential spaces set even higher quality standards for the environment than industrial facilities.

In the 2025 Lahti master plan the railway trackside is marked as the southern expansion area of city centre functions. Also transferring from one mode of transport to another will in the future be smooth when the long-distance bus traffic terminal is connected to the railway station.

As a joint project of the WDC Helsinki 2012, the city of Lahti arranged an ideas competition for the design of the railway trackside area in the city centre. Based on the results of the competition, decisions will be made on the town planning and town-plan alterations of the area. It is expected that the area will be completed within a span of 10 to 15 years, and it will become an important part of the southward expansion of the city centre.

Lahti is being developed as a leading green city in Finland by taking into consideration the

principles of sustainable development comprehensively in all its operations. When assessing the competition proposals, the jury placed particular emphasis on the concrete realisation of the green city strategy in each proposal. Also increasing the attraction of the city played an important role in the assessments.

26 competition entries were received. The quality of the best entries was high. The competition demonstrated that Radanvarsi can be successfully developed in a variety of ways. The functionally condensed implementation of the travel centre was difficult for the competitors; the centre is, after all, situated in a very challenging area, with regards to both the traffic and geography.

The citizens of Lahti had extensive opportunities to participate in the architectural competition, from producing material to the stage of the assessment of the proposals. In developing the competition, workshops were held and it was possible to leave comments, questions and ideas on the competition webpages. The competitors took well into consideration the views of the citizens. As examples, one can mention a kindergarten, skateboarding park, and dog park. It was also exciting to notice that the citizen feedback for the competition proposals was mainly along the same lines as the jury assessments.

Kimmo Sutinen, city planning architect

1

1. palkinto | 1st prize "KROKOTIILI"

tekijät | authors
ADALBERT AAPOLA
JARKKO KETTUNEN
arkkitehdit SAFA | architects SAFA
/ Arkkitehtitoimisto AJAK

avustajat | assistants
ELINA AHO
IDA FRASER
JANNI HEIKKILÄ
SEVERI HELLSTÉN
EEVA HENRIKSSON
JUUSO HORELLI
OLLI JOKINEN
TONI LAHTI
REKO LAURILEHTO
JERE PÄÄKKÖNEN
JANNE SALO
FRANS SARASTE
arkkitehtiopiskelijat | students of architecture

asiantuntija | specialist
JOUKO KETTUNEN



näkymä ASKO III-alueelta | view towards ASKO III -area

Krokotiili on innovatiivinen ja näkemyksellinen ehdotus. Suunnitelma perustuu rakennettujen ja puistomaisten alueiden rytmilliseen vuorotteluun. Korttelialueet ovat vaihtelevia ja puurakentaminen sopii hyvin ympäristökaupungin imagoon. Korkeampien terrassitalojen määrää ja sijoitusta tulisi vielä harkita tarkemmin.

Kilpailualueen korkeuseroja on hyödynnetty pysäköinnin suunnittelussa. Asemaseutua on kehitetty sekä tilallisesti että toiminnallisesti onnistuneesti. Askon ja Upon tehtaiden alueelle sopivat luontevasti sinne ideoidut "elämystehdas" ja päivittäistavara-kauppa. Keskuspuiston ympärille rakentuvan Askon III -alueen rakenne toistaa erittäin onnistuneella tavalla viereisen Anttilanmäen tunnelmaa ja mittakaavaa. Puisto taas kokoaa oivasti kevyen liikenteen reitit, ja päiväkodin sijainti sen reunassa on esimerkillinen.

Kevyen liikenteen reitin radanalitukset ovat luontevissa paikoissa, ja porttiaiheena toimiva silta on hieno. Viherrakenteiden toteuttaminen sekä aurinkopaneelien suuntaus ja määrä vaativat vielä jatkokehittelyä. Meluntorjuntaan sopiva maavalli toimii sekä meluesteenä että junamatkustajien suuntaan yhdistävänä visuaalisena aiheena. **ark**

Krokotiili is an innovative and visionary proposal. The plan is based on the rhythmic alternation of built-up and park-like areas. The block areas are diverse, and the proposal of wooden buildings suits well the image of a green city. The number and placement of the taller terraced buildings would require further consideration.

Differences in ground height in the competition area have been utilised in the design of car-parking facilities. The railway station area has been developed successfully both spatially and functionally. The idea of transforming the Askon and Upo factory areas into an "action factory" and general stores is a natural one. The structure of the Askon III area, built around the central park, continues in a very successful way the atmosphere and scale of the adjacent Anttilanmäki area. The park in turn excellently gathers together the pedestrian and bicycle routes, and the location of the kindergarten at the edge of it is exemplary.

The railway line underpasses for pedestrian and bicycle routes are naturally placed, and as gate motifs are excellent. The implementation of green construction as well as the orientation and amount of solar panels would require further development. The earth embankment functions as both a noise barrier and a unifying visual motif visible to the passengers on the trains. **ark**



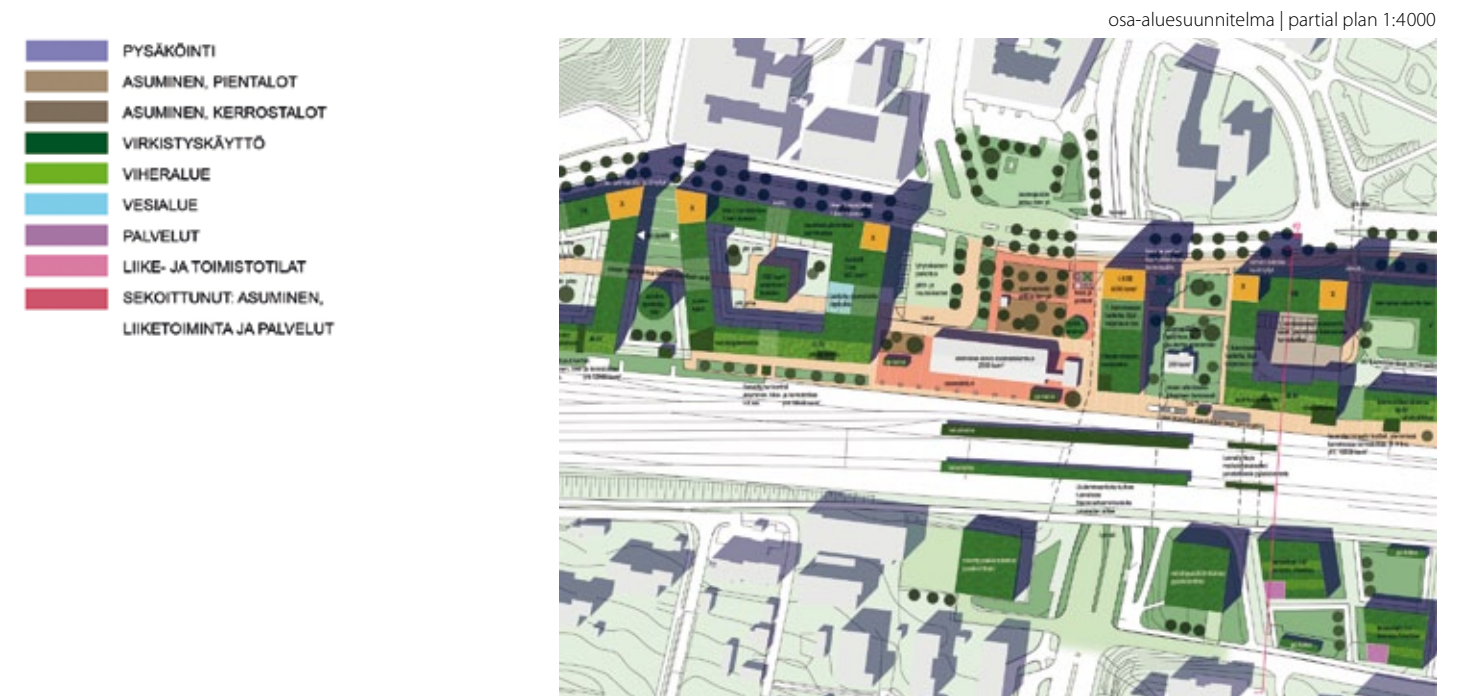
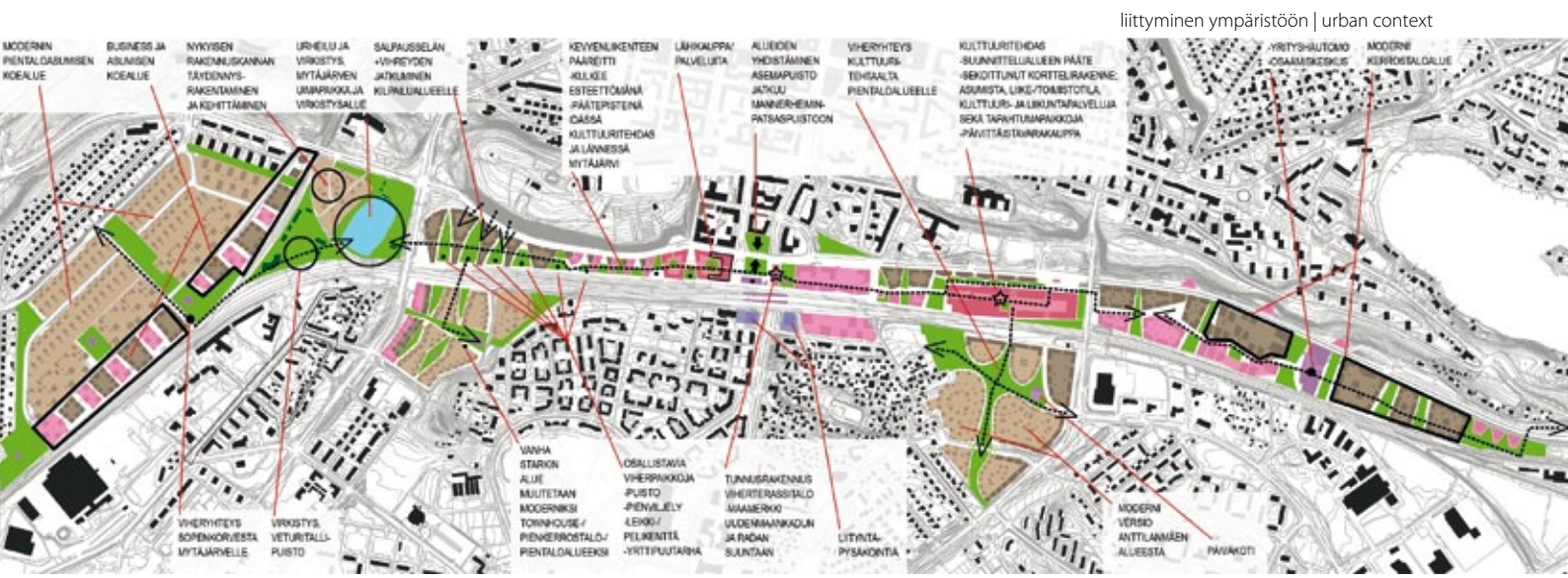
- jatkuu tien yli Mannerheimin rautasatamapaikan puistoon
 20. Vanha asemarakennus
 21. Viherterrassitalo XIII krs
 - Uudenmaankatu katetaan ja linja-autojen kaukoliikenteen terminaali sijoitetaan maan alle kilpailun liitteenä olevan VE-1 mukaan
 - terrassitalo on Uudenmaankadun näkymän päätepiste ja aseman alueen maamerkki.

25. Pysäköintitalo/robottipysäköinti III krs + kattoparkitus
 26. Maanalaisten yhteyden pysäköinnistä kaukoliikenteen terminaali ja junatunneli
 27. Junalaiturit
 28. HTC-kortteli III-VI krs
 - liike- ja toimistotaloja
 - viherkatot, aurinkopaneelita etelään
 29. Ajo linja-autojen kaukoliikenteen terminaaliin
 30. Terrassitalo XIII krs

33. Krokotiilikortteli - III krs. puutoimistotaloja
 - viherkatot, aurinkopaneelita etelään, viherseinä
 34. Perikenttä
 35. Puisto/leikkipaikka
 36. Elämyskahvila
 -sekoittunut korttelirakenne
 1-2 krs kulttuuri-, aitojoo-, liikunta-, liike- ja palvelutaloja
 ylemmissä kerroksissa asuin- ja toimistotiloja (loft-asunnot)
 37. Terrassitalo XIII krs

40. Kännenalainen pysäköinti (2krs.)
 41. Kerrostalo- ja townhouse-alue III/2-IV krs
 - ekologisen rakentamisen koealue
 42. Päiväkot
 43. Puisto
 - hulevesien käsittely
 - oleskelu, leikkipaikka ja pienviherpaloja
 44. Päiväkotien alue II-III
 - asuinrakennuksen alustava maastotekniikka

yleissuunnitelma | overall plan 1:5000



2

2. palkinto | 2nd prize

"KETJU"

tekijä | author
KARI NYKÄNEN, arkkitehti SAFA | archit. SAFA
/ Arkkitehdit m3

avustaja | assistant
JAAKKO KALLIO-KOSKI, arkkitehti SAFA
architect SAFA

liikenne | traffic
JORMA HÄMÄLÄINEN
/ Plaana Oy



näkymä matkakeskuksesta | view towards new Travel Centre

Ehdotus perustuu suurkortteleihin, joita yhdistää toisiinsa kevyen liikenteen raitti. Nämä umpikorttelit koostuvat useimmiten sakaramaisesti polveilevista rakennusmassoista. Alue on ympäristöönsä nähden varsin täyteen rakennettu. Suunnitelma on kokonaisuuteltaan suhteellisen maltillinen, mutta silti jämäkkä; siinä on hyvä tilallinen ja kaupunkikuvallinen rytmi.

Matkakeskusratkaisu on konstailematon, joskin hiukan yllätyksetön. Rautatieasemalle suunniteltu lasinen asemaravintola herätti juryssa ristiriitaisia mielipiteitä. Asema-aukiolle ehdotettu maamerkkimäinen hotelli koettiin hyväksi kokonaisuuden kannalta, mutta liian korkeaksi.

Länsiosan asuinkortteleiden suunnittelu on ammattitaitoista. Itäpuolella Asko-Upon alue, sitä seuraava puistomainen aukio ja asuinkortteli ovat vakuuttava yhdistelmä. Aluekokonaisuus olisi voinut hyötyä ainakin yhdestä hiukan laajemmasta julkisesta viheralueesta. Idässä sijaitseva liike- ja toimistorakentamisen kortteli jää hiukan syrjään. Asko III:n paikalle sijoitettu asuinalue muodostaa eri asumistyyppäjä yhdistelevän hallitun kokonaisuuden. Se jättää ympärilleen riittävästi vapaata tilaa kaupunkiviljelyn ja vapaa-ajantoimintojen sijoittelulle. **ark**

The proposal includes large enclosed blocks that are linked together by a pedestrian and bicycle route. The enclosed blocks consist mostly of angular building masses. In relation to its surroundings, the area is rather fully built. Overall, the design is fairly restrained but still assertive, and there is a good rhythm to the spaces and cityscape.

The design solution for the Travel Centre is straight forward, albeit somewhat unsurprising. The glass restaurant designed for the railway station raised contradictory opinions among the jury. The landmark-like hotel proposed for the station piazza was seen as a positive element in the overall design, but the building was perceived as too tall.

The housing blocks planned for the west side have been professionally designed. On the east side, the Asko-Upon area, and the adjacent park-like piazza and housing block together form an impressive composition. The totality could have benefitted from at least one slightly more extensive public green area. The business and office-building complex on the eastern-most edge remains slightly to the side. The housing area proposed in place of Asko III is a skilfully designed totality combining different housing types. It also leaves enough free space around it for the placement of urban gardening and leisure activities. **ark**



suunnittelualue idästä | competition area seen from east



yleissuunnitelma | overall plan 1:5000



alueleikkaus | areal section 1:5000



toiminnot | functions



osa-alue suunnitelma | partial plan 1:4000



suunnittelualue lännestä | planning area from west

3

3. palkinto | 3rd prize

"FOUR QUARTER STRIP"

tekijät | authors
KRISTOFFER NEJSUM, arkkitehti | architect
CAMILLA BUNDGAARD, arkkitehti | architect

Four Quarter Strip on omaperäinen, neljä eriluonteista osa-alueita sisältävä ehdotus. Kantavana ajatuksena on radan suuntainen selkeästi rajattu ja suojaisa kävelyreitti, joka polveilee eri osa-alueiden läpi.

Matkakeskusten toteuttaminen raiteiden alle on kompakti mutta kallis ratkaisu. Vanhoja rakennuksia on säilytetty onnistuneesti osana uutta rakentamista. Asema-aukio on selkeästi jäsennetty ja pyöräkeskus on keskeisellä paikalla. Radan eteläpuolelle esitetty design-hotelli jatkaa luontevasti keskustatointoja radan toiselle puolelle.

Itäisimmässä osassa Askon alue on kauniisti täydennetty erilaisine yritys- ja kulttuuritoimintoineen. Asko III -alueen teollisuusrakennukset on osoitettu muun muassa kaupallisten toimintojen tarpeisiin, mutta pysäköinti on viitteellisesti esitetty.

Ekologisuuden voidaan tulkita perustuvan kompaktiuteen; viherrakentamisen ideoimiseen ei ole erityisemmin panostettu. Radan eri puolet on liitetty onnistuneesti yhteen. Radanalituksesta osan voisi karsia pois. Erittäin kehityskelpoinen ehdotus mahdollistaa vaiheittaisen rakentamisen. Havainnekuvat ovat vakuuttavia. **ark**



näkymä keskustasta | central view

Four Quarter Strip is a unique proposal, consisting of four sub-areas, each with a distinct character. The main idea is a clearly demarcated sheltered pedestrian route, which follows the direction of the railway tracks, meandering through the different sub-areas.

The solution for the Travel Centre is compact but expensive to realise. Existing buildings have been successfully preserved as part of new constructions. The railway station square has a clear layout, and the bicycle-parking centre is centrally located. The design hotel proposed south of the railway tracks continues naturally the city centre functions on the other side of the rail tracks.

The Asko district on the eastern-most side is beautifully complemented with different enterprises and cultural functions. The industrial buildings of the Asko III area have been partly indicated for use as commercial functions, but the car-parking solutions have been only schematically presented.

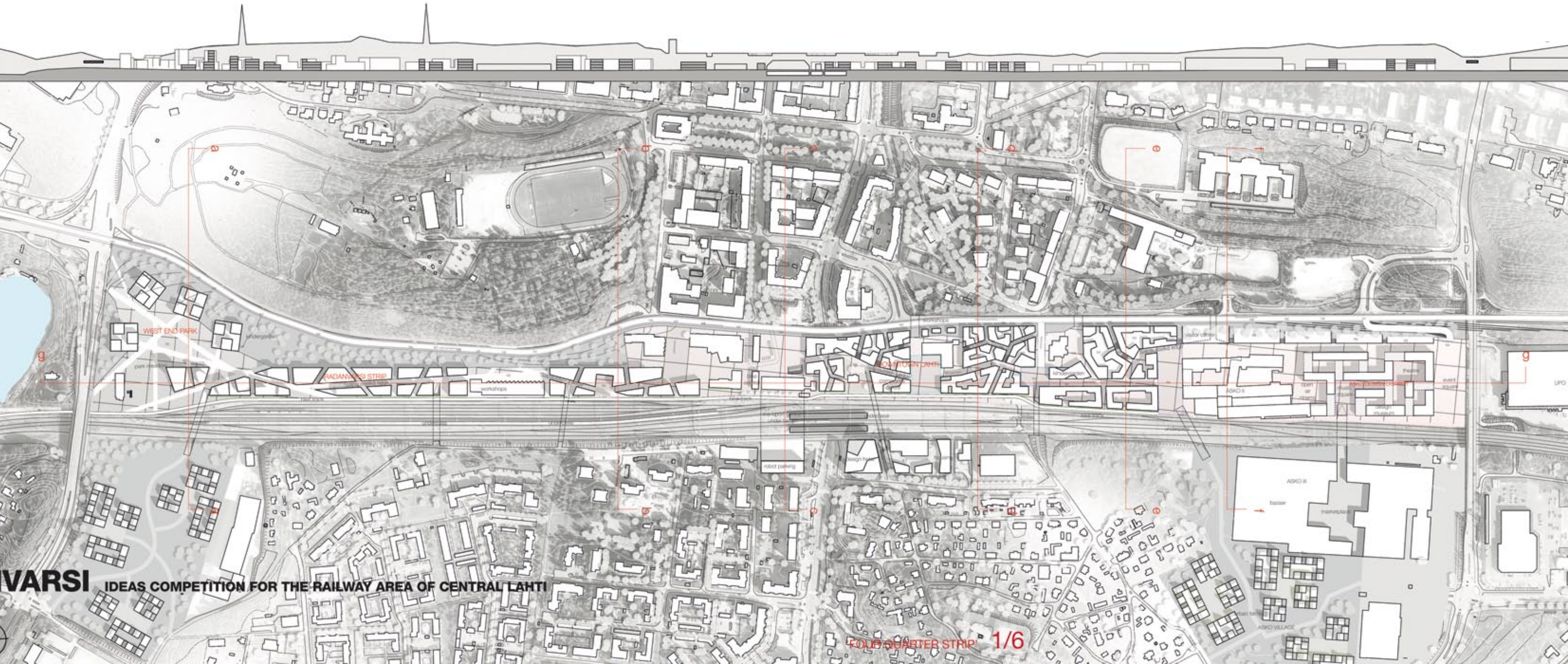
One could interpret the ecological aspect as being based specifically on its compactness; not much effort has been put into ideas for green building. The two sides of the railway tracks have been successfully linked together. Some of the underpasses could be removed. The proposal has a lot of potential for further development, making possible a staggered implementation. The illustrations for the proposal are impressive. **ark**



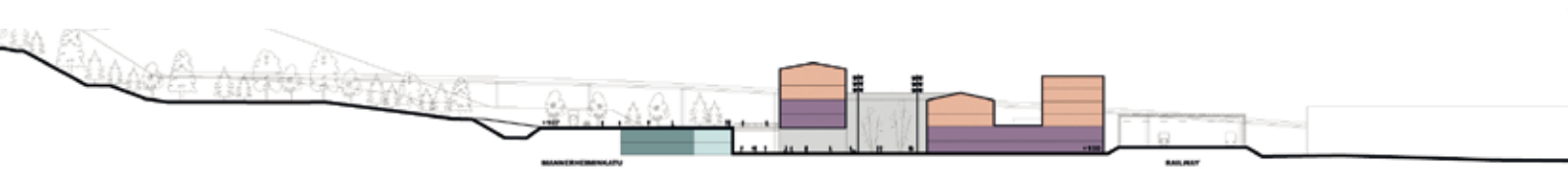
design-alue | design district

näkymä idästä | view from east





yleissuunnitelma ja alueleikkaus | overall plan and areal section 1:5000

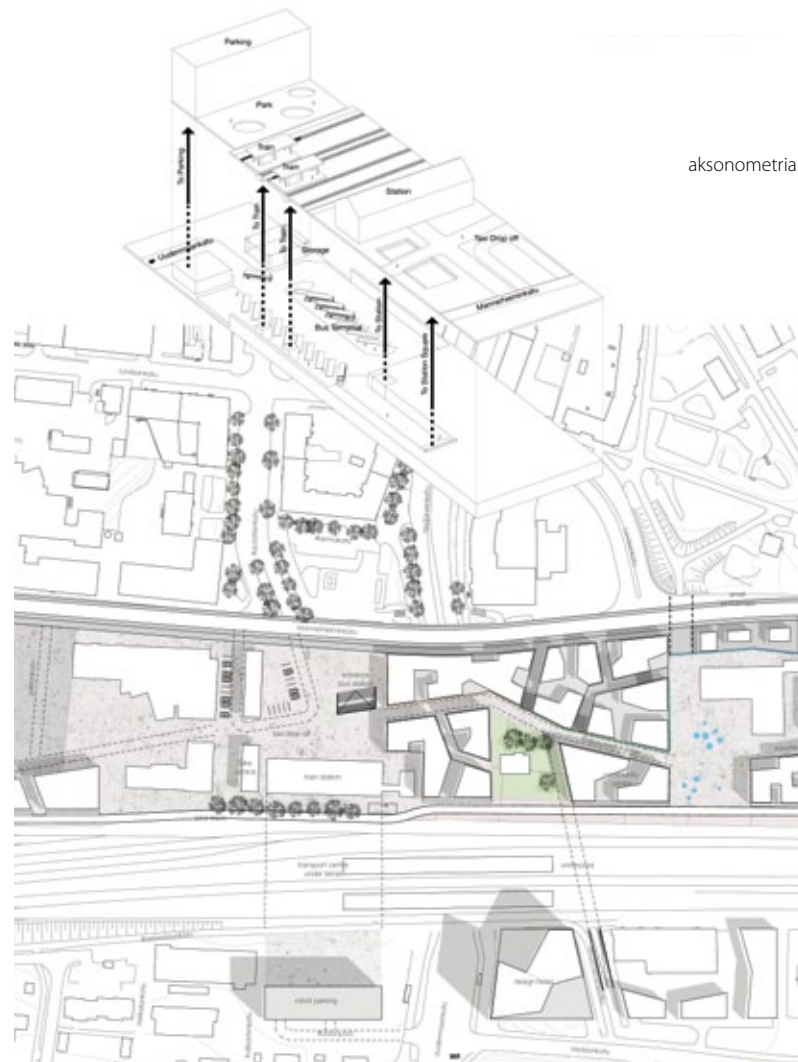


poikkileikkaukset | cross sections 1:2000



toiminnot | functions

aksonometria matkakakeskuksesta | axonometry of Travel Centre 1:4000



näkymä lännestä | view from west



lunastus | purchase

"PRELUDI"

tekijä | author
ANTTI HUTTUNEN, arkkitehti SAFA | architect
SAFA



kokonaissuunnitelma | overall plan 1:10 000

Ehdotuksen kantavana ajatuksena on rohkea ja näkemyksellinen oivallus: Mannerheiminkatu on alueen länsiosassa linjattu radan varteen. Uusi linjaus vapauttaa Radiomäen kupeen rakentamiselle, ja asuinkorttelit saavat siirron myötä uutta väljyyttä ja mukavia näkymiä.

Radan varteen osoitettu rakentaminen on muutoin suhteellisen muurimaista. Läntisimpään osaan on sijoitettu muusta rakenteesta hieman irralleen jäävä toimistokortteli.

Matkakeskus on siirretty Vesijärvenkadun toiselle puolelle, mikä mahdollistaa sen yhdistämisen radan eteläpuolisiin uusiin asuin-, liike- ja toimistotiloihin. Keskus on suhteellisen tiivis. Toisaalta ratkaisu on kallis ja kävely-yhteys ydinkeskustaan hankala. Salininkadun korostaminen puistoakselina tuntuu turhalta, koska toiminnallinen painopiste on siirtynyt itään.

Asko- ja Upo-tehtaiden aluetta on kehitetty kulttuuri- ja tapahtumapaikkana, mutta uutta rakentamista ei ole juurikaan esitetty. Alueen aukiot ovat ylimitoitettuja. Asko III -alueella laajoina kenttinä toteutettu maantasopysäköinti ei kuitenkaan tuota alueelle mukavaa lähestymisnäköymää. **ark**

The main idea in the proposal is a bold and visionary insight: in the western end of the competition area Mannerheiminkatu street is realigned along the trackside. The new alignment frees up the side of Radiomäki hill for building, and consequently the residential blocks gain a new spaciousness and pleasant views.

New construction indicated along the trackside is in other respects rather wall-like. In the western-most part, a city block with office premises remains somewhat detached from the rest of the urban structure.

The position of the Travel Centre has been transferred to the other side of Vesijärvenkatu street, which enables combining it with the new residential, commercial and office facilities south of the railway track. The Centre is rather compact. On the other hand, the solution is expensive and the pedestrian connection to the city centre is awkward. The proposed emphasis of Salininkatu street as a park axis seems unnecessary because the functional focus has with the positioning of the Travel Centre moved eastwards.

The Asko and Upo factory areas have been developed as locations for culture and special events, but little new construction has been proposed. The public squares are overdimensioned. Extensive areas of ground level car parking in the Asko III area, however, do not generate a pleasant view when approaching the area. **ark**





lunastus | purchase

"SIEMEN"

tekijät | authors
LINDA WIKSTEN
CHARLOTTE NYHOLM
MARI ARILUOMA

asiantuntija | specialist
SARA LUKKARINEN

Ehdotuksessa rakentaminen sijoitetaan melko tasaisesti ja tiiviisti läpi kilpailualueen. Tekijät ovat säilyttäneet paljon nykyistä rakennuskantaa täydentäen sitä uusilla toimintoilla ja lisärakentamisella.

Ehdotuksessa painotetaan kestävä kehityksen eri näkökulmia. Yhtenä harvoista se myös mainitsee tavoitteekseen tukea lahtelaista paikallisidentiteettiä. Kokonaisuus on tunnelmaltaan miellyttävä ja mittakaavaltaan hallittu.

Länsipään käytöstäpoistettavia junaraiteita hyödyntävä Kiskopuisto sekä skeittipuisto muodostavat tervetulleen kontrastin uuden rakentamisen kanssa. Matkakeskus on vähäeleinen ja varovainen, mutta sen eteen suunniteltu miellyttävä kaupunkiaukio painottaa toivotulla tavalla pyöräilyä. Asko-Upon alueen eteläpuolinen pientalovaltainen alue on tuore ja kehityskelpoinen ratkaisu.

Ehdotus sisältää paljon hyvin perusteltuja ja pohdittuja kestäväan kehitykseen liittyviä ideoita. Se esittelee myös tuottavan kaupungin konseptin. Radanvarren alueesta kaavailaan mallialuetta, joka tuottaisi laajan valikoiman erilaisia ekosysteemipalveluita. Useat selostuksessa esitetyt ratkaisut eivät valitettavasti toimi käytännössä. Tiivis rakentaminen aiheuttaa ruoantuotannolle haasteita. **ark**

In the proposal new construction is placed fairly evenly and compactly throughout the competition area. The authors have preserved many of the existing buildings, complementing them with new functions and infill building.

The proposal emphasises different angles of sustainable development. It is also one of the few that mentions as one of its objectives supporting local Lahti identity and regional pride. The totality has a pleasant atmosphere and a skilfully controlled scale.

Kisko park at the west end, which utilises the railway tracks which are due to be taken out of use, together with the skateboard park form a welcome contrast with new building construction. The Travel Centre is understated and timid, but the pleasant urban square in front it emphasises bicycling in the desired way. The area south of the Asko-Upo area, dominated by low-rise housing, is a fresh solution with development potential.

The proposal contains an enormous amount of well substantiated and carefully considered ideas for sustainable development. It also presents the concept of a productive city. The area of the railway tracks is planned as a model area where a wide array of different ecosystem services could be produced. Several of the solutions proposed in the text unfortunately do not work in practice. Building compactly creates challenges for food production. **ark**



kokonaissuunnitelma ja alueleikkaus | overall plan and areal section 1:10 000



K

kunniamaininta honourable mention

"PLUG-IN-CITY"

tekijät | authors
KRISTINA JORDT ADSESEN, arkkitehti | archit.
SERBAN CORNEA, arkkitehti | architect
/ MUTOPIA Architects
PAULIINA KOSKINEN TONBOE, arkkitehti
SAFA | architect SAFA
/ Arkitektstudio 3D

avustajat | assistants
MARCIN KRUK
AMELIE SCHEEPERS



kokonaissuunnitelma ja alueleikkaus | overall plan and areal section 1:10 000

Ehdotus perustuu olemassa olevan ympäristön maksimaaliseen hyödyntämiseen ja uuden rakentamisen liittämiseen siihen joustavasti, kulloinkin vallalla olevaan tilanteeseen mukautuen. Alue on jaettu neljään osaan, mikä helpottaisi vaiheittaista toteutusta. Ehdotus sisältää lukuisia ekologisuuteen ja imagon rakentamiseen liittyviä ideoita.

Kilpailualueen keskeisillä osilla asuminen sekä liike-, toimisto ja työtilat sekoittuvat. Länsipuolen asuinkortteleissa rakennusten suuntaus jättää sisäpihan valitettavan alttiiksi radalta tulevalle melulle. Korttelin radanpuolen sisäpihan voi kuvitella täyttyvän erilaisista ekologista elämäntapaa edistävästä aktiviteeteista. Mannerheiminkadun varrelta katsottuna näkymät ovat kuitenkin melko monotoniset. Asko III:n alueella on paljon erilaisia kokeellisia asutustyyppejä, jotka muodostavat mielenkiintoisen ja vaihtelevan kokonaisuuden.

Kevyen liikenteen puinen terassiväylä kulkee luontevasti pitkänomaisen kansiratkaisun päällä, ja pysäköinti sijaitsee kannen alla. Muuten vähäeleisen matkakeskuksen odotustila, talvipuutarhamainen lasirakenne, on viehättävä, mutta ekologisesti haastava ratkaisu. Myös keskuksen liikennejärjestelyt jäävät hiukan epäselviksi. **ark**

The proposal is based on the maximum utilisation of the existing environment and linking in new construction flexibly, adapting to each prevailing situation. The area is divided into four parts, which would make a staggered implementation easier. The proposal contains numerous ideas linked with ecology and image construction.

In the central parts of the competition area, housing as well as commerce, offices and workspaces are mixed together. The orientation of the buildings in the residential blocks on the west side leaves the courtyard exposed to the noise from the railway line. One can imagine the courtyard on the railway line side of the plot being filled with various activities promoting an ecological lifestyle. When looking from Mannerheiminkatu street, however, the views are rather monotonous. Many different experimental housing types have been placed in the Asko III area, forming an interesting and diverse totality.

The wood-decked terraced route for pedestrian and bicycle traffic runs naturally on top of the longish deck construction. Car parking is situated below the deck. The waiting area of the otherwise understated design of the Travel Centre is a winter-garden-type glass structure, and would be ecologically challenging. Also the traffic arrangements of the Centre remain somewhat unclear. **ark**



Radanvarsi – Lahden keskusta-alueen radanvarren ideakilpailu Ideas Competition for the Railway Area of Central Lahti 2.4. – 13.9.2012

Radanvarsi-kilpailulla haettiin suunnitelmaa entiselle tavararatapihalle ja tehdasalueelle. Aseman ympäristöstä tulee elävä osa kaupungin keskustaa.

Lahti on syntynyt merkittävään liikenteelliseen ja maisemalliseen solmukohtaan, Järvi-Suomen ja Salpausselän kohtauspaikkaan. Salpausselkä muodostaa kaupungin maisemallisen selkärangan, ja hyppyrimäet ja radiomastot ovat sen pitkälle näkyviä maamerkkejä. 100 000 asukkaan Lahti on Suomen mittakaavassa hyvin tiiviisti rakennettu; neliökilometrillä asuu 757 ihmistä. Huolimatta asukastiheydestä kaupunki on vielä varsin riippuvainen autoista.

Lahdessa risteävät pohjois-etelä- ja länsi-itä-suuntainen raide- sekä maantieliikenne. Suora junayhteys Helsingistä tuo perille 50 minuutissa, moottoritietä pitkin matka taittuu vähän yli tunnissa. Myös Pietarin ratayhteyden merkitys kasvaa koko ajan. Lahtea kehitetään Suomen johtavaksi ympäristökaupungiksi otamalla kestävän kehityksen periaatteet huomioon kokonaisvaltaisesti kaikessa kaupungin toiminnassa.

Kilpailun tavoitteet

Lahden kaupunki järjesti yleisen kansainvälisen ideakilpailun keskeisen rataosuutensa ympäristön kehittämiseksi. Kilpailun tavoitteena oli suunnitella entisestä tavararatapihasta ja tehdasalueesta elävä asemaympäristö joka liittyy osaksi kaupungin keskustaa. Kilpailijoiden tuli suunnitella alueelle joukkoliikenteen tärkein

solmukohta – uudenaikainen matkakeskus – jossa matkustajat siirtyvät jouhevasti junasta busseihin. Uusi matkakeskus ja sen ympäristö muodostavat kilpailualueen keskeisimmän ja näkyvimmän kohdan.

Yleisenä tavoitteena oli luoda terveellinen, turvallinen ja viihtyisä, kaupunkikuvallisesti korkealaatuinen ja kestävän kehityksen mukainen energiatehokas alue. Rakentamisen laajuus oli kilpailijoiden määriteltävissä. Suunnitelmassa oli huomioitava vaihteittain toteuttaminen ja kilpailualueen merkittävyys maisemarakenteessa.

Kilpailualue

53 hehtaarin suuruinen kilpailualue on näkyvällä paikalla Salpausselän eteläpuolella. Rautatieasema sijaitsee alueen pohjoisreunalla. Itäpuolella kilpailualue rajautuu Askon teollisuusalueeseen, pohjoisessa Tampere–Kouvola valtatiehen, etelässä rautatiehen ja lännessä rautakauppa-alueeseen. Alueen rakennuskanta on moninainen. Suurimmat kiinteistöt ovat entiset Askon ja Upon teollisuuskiinteistöt, joiden bruttoala on noin 230 000 m². Merkittävimmät maanomistajat ovat Renor ja VR-Yhtymä.

Kilpailualueella ympäröivälle laajemmalle tarkastelualueelle kilpailijoilla oli mahdollisuus esittää ideatasoisia ehdotuksia.

Kansalaisilla oli mahdollisuus osallistua kil-

pailun kaikissa vaiheissa niin aineiston tuottamiseen kuin kilpailun arviointiin. Lahtelaisen näkemys tuli esiin työpajoissa ja kilpailun verkkosivuilla, www.radanvarsi.fi, joilla ehdotukset olivat nähtävillä ja kommentoitavissa.

Arvosteluperusteet

Palkintolautakunta painotti seuraavia yleisiä arviointiperusteita:

- ainutlaatuinen ja uudenlainen kokonaisidea alueelle sekä kaupunkirakennustaiteellinen näkemyksellisyys ja ratkaisun toimivuus,
- ehdotuksen toteuttamis- ja kehittämiskelpoisuus ja vaihteittainen toteutettavuus,
- matkakeskuskokonaisuuden toiminnallisesti tiivis toteutus,
- kestävää ja ekologista elämäntapaa tukeva kaupunkisuunnittelu,
- alueidentiteetin muodostuminen,
- autoista riippumatonta liikkumiskulttuuria ja joukko- sekä kevyen liikenteen käyttöä tukevat ratkaisut,
- innovatiiviset viherkonseptit,
- olemassa olevan ympäristön ja rakennuskannan huomioiminen ja kehittäminen sekä alueen historian huomioiminen.

Tuomaristo painotti arvioinnissaan erityisesti sitä, että kilpailualueen suunnittelulla ja rakentamisella on iso merkitys Lahden ympä-



LENTOKUVA VALLAS / LAHDEN KAUPUNKI

Viistoilmakuva kilpailualueelta vuodelta 2011. Näkymä idästä. | Aerial view of the competition area from south. The photo is taken 2011.

ristökaupunkistrategian konkreettisessa toteuttamisessa sekä kaupungin vetovoimaisuuden lisäämisessä. Siksi arvioinnissa kärkeen nostettiin ratkaisuja, jotka ovat sekä kokonaisvaltaisia että näkemyksellisiä.

Yleisarviointi

Kilpailun kärjen taso oli korkea. Vaikka hyväksytyttyä ehdotuksia kilpailuun saapui vain 26, ne tuottivat runsaan kirjon erilaisia näkemyksiä alueen tulevaisuudesta. Tavanomaiseksi luonnehdittavia ehdotuksia oli vain vähän.

Osassa ehdotuksista esitettiin rakentamisen tapaa tai määrää, joka ei tuntunut uskottavalta Lahden kaupungin kokoon ja kasvuoletuksiin nähden. Joissakin ehdotuksissa tekijä oli jättänyt jonkin yksittäisen idean tai rakennustyyppologian vangiksi eikä ollut kyennyt soveltamaan ideoitua kilpailualueen olosuhteisiin ja tavoitteisiin. Virheenä pidettiin myös rakentamisen painottamista vain yhteen osaan kilpailualueesta. Ajanhenkistä tornirakentamista oli esitetty vain muutamassa ehdotuksessa.

Ehdotusten parhaimmistossa tekijät esittivät ainutlaatuisen ja kokonaisvaltaisen maankäyttövision, joka oli jalostettu kilpailualueelle soveltuvaksi ja jossa oli kyetty näyttämään kilpailualueen potentiaali osana Lahden keskustavyöhykkeen kehittämistä. Muutamassa eh-

dotuksessa rakentamisen painotus oli selkeästi Radanvarren itäosassa ja vastaavasti länsi oli jätetty puistomaiseksi. Kaupunkirakenteen harveneminen länttä kohti vaikutti suurmaiseman kannalta hyvältä.

Ehdotusten kärkikaartissa oli inspiroivalla ja asiantuntevalla tavalla kyetty esittämään erilaisia kestävyttä ja ekologista elämäntapaa tukevia ratkaisuja. Kilpailu osoitti, että Radanvarren alueidentiteettiä on mahdollista rakentaa ja painottaa onnistuneesti hyvinkin eri tavoin. Myös autoista riippumatonta liikkumiskulttuuria, joukko- ja kevyttä liikennettä tukevat ratkaisut oli monissa ehdotuksissa nostettu keskiöön. Tavoitteeksi annettu matkakeskuskokonaisuuden toiminnallisesti tiivis toteutus osoitautui vaikeimmaksi osaksi kilpailutehtävää.

Radanvarren kilpailuhankkeeseen sisältyneen mittavan kansalaisosallistumisen esiin tuomia näkemyksiä oli hyödynnetty laajasti eri ehdotuksissa. Esimerkkinä mainittakoon päiväkotit, skeittiparkki ja koirapuisto. Jännittävää ja opettavaista oli havaita, että kansalaisten antama palaute kilpailuehdotuksista oli pääosin samansuuntaista kuin tuomariston arviot.

Kilpailun tulos

Palkintolautakunta päätti yksimielisesti jakaa palkinnot seuraavasti: 1. palkinto 36 000 euroa

annettiin ehdotukselle "Krokotiili", 2. palkinto 27 000 euroa ehdotukselle "Ketju" ja 3. palkinto 18 000 euroa ehdotukselle "Four Quarter Strip". Lisäksi lunastettiin 9 000 eurolla ehdotukset "Siemen" ja "Preludi". Kunniamaininta annettiin ehdotukselle "Plug-in City".

Kuten maankäytön ideakilpailuissa yleensä, yksikään ehdotus ei sellaisenaan täydellisesti vastannut kaikkiin kilpailuohjelman tavoitteisiin. Palkintolautakunta suositteli, että eri osaluokkien suunnittelussa tehdään mahdollisuuksien mukaan yhteistyötä palkittujen ja lunastettujen ehdotusten laatijoiden kanssa. Lisäksi kilpailun yhteydessä järjestetty mittava kansalaisosallistumisen kokeilu ja sen tulokset loivat hyvää pohjaa vuorovaikutuksen toteuttamiseksi läpi koko prosessin. **ark**

Teksti on lyhennelmä kilpailuohjelmasta ja arvostelupöytäkirjasta. www.radanvarsi.fi

In the Radanvarsi competition designs were sought for the former railway cargo yard and factory area. There is a desire to make the railway station area a living part of the city centre.

The city of Lahti evolved at an important traffic and landscape hub, the point where Finland's Lake District meets the Salpausselkä ridge. Salpausselkä forms the backbone to the landscape image of the city, and the ski-jumps and radio masts are its landmarks visible from afar. With a population of 100 000, Lahti is in comparison with other Finnish cities very densely built; 757 inhabitants per square kilometre. Irrespective of the population density, the city is still very much dependent on cars.

Lahti is a crossing point for north-south and east-west rail and road traffic. A direct train connection from Helsinki takes 50 minutes, and the journey by car on the motorway takes just over an hour. Also the importance of the St Petersburg railway connection continues to increase. Lahti is being developed as a leading "green city" in Finland by applying comprehensively the principles of sustainable development in all city activities.

Competition objectives

The City of Lahti organised an open international ideas competition for the development of the city centre railway area and its vicinity. The objective of the competition was to create a plan for the former railway cargo yard and factory area, enlivening the railway station and its surroundings, and linking it as part of the city centre. The competitors had to design the most important public transport node for the area, a contemporary Travel Centre – where travellers can easily transfer between trains and buses. The new Travel Centre and its surroundings are to form the most central and visible part of the competition area.

A general objective was to create a healthy, safe and pleasant area with a high-quality cityscape, an energy-efficient area that would follow the principles of sustainable development. The extent of new construction was to be determined by the competitors. In their design, they had to consider staggered implementation and the significance of the competition area in the overall landscape structure.

The competition area

The 53-hectare competition area lies visible south of the Salpausselkä ridge. The railway station is situated on the north edge of the area. The east edge of the competition area is bounded by the Asko industrial area, the north by the Tampere–Kouvola highway, the south by the railway line, and the west by an area of hardware merchants. The building stock of the area is diverse. The large

est properties are the former Asko and Upo factories, which have a total floor area of 230 000 m². The most notable landowners are Renor Ltd and the VR Group.

The competition area is surrounded by a wider study area for which competitors could present proposals at a general ideas level.

The general public had the opportunity to participate in all stages of the competition, from the production of the material to the assessment of the competition. The viewpoints of the citizens of Lahti were expressed in workshops and on the competition website www.radanvarsi.fi, where the competition proposals were on display and with the opportunity to leave feedback.

Evaluation criteria

The competition jury emphasised the following assessment principles:

- a unique and contemporary comprehensive idea for the area, an urban design vision and the functionality of the design solution.
- the feasibility and potential for the further development of the proposal, and its staggered implementation.
- the functionally compact design of the Travel Centre complex.
- urban design that supports a sustainable and ecological lifestyle.
- the creation of an identity for the area.
- solutions that support a car-independent transit culture and the use of public transport and bicycle and pedestrian traffic.
- innovative green concepts.
- taking into consideration the existing surroundings and buildings as well as the history of the area in the development.

In their assessment, the jury emphasised in particular that the planning and building of the competition area plays an important role in both the concrete implementation of Lahti's green city strategy and in increasing the attraction of the city. Therefore, solutions which are both comprehensive and visionary have been ranked high in the assessment.

General assessment

The top proposals were of a high standard. Though only 26 approved competition proposals were received, they represented a wide array of different views of the future of the area. Very few of the proposals could be characterised as conventional.

In some of the proposals the methods and amount of building did not seem plausible in relation to the size and growth predications for the city of Lahti. In some proposals the authors had become enamoured by a certain idea or building typology and were not able to apply their idea to the circumstances and objectives of the competition area. Focusing on building in just one part of the competition area was also seen as a mistake. The construction of tower blocks, in line with cur-

rent trends, was presented in only a few proposals.

In the best proposals the authors presented a unique and comprehensive land-use vision which had been refined and adapted to the competition area, and where it was possible to demonstrate the potential of the competition area as part of the development of the central zone of Lahti. In a few proposals the emphasis in building was clearly on the east end of the trackside, and correspondingly the west side had been left more as a park area. Allowing building to become more spread out towards the west seemed a good idea with regard to the overall landscape.

The best competition proposals successfully presented, with inspiration and expertise, different solutions that support sustainability and an ecological lifestyle. The competition demonstrated that the identity of the Radanvarsi trackside area can be successfully created and endorsed through very diverse means. Also solutions supporting a "mobility culture" independent of cars, using public transport and pedestrian and bicycle routes, were the focus of attention in many of the proposals. The realisation of a functionally compact Travel Centre complex, one of the competition objectives, turned out to be the most difficult aspect of the competition.

Viewpoints generated by extensive citizen participation, which was an integral part of the Radanvarsi trackside competition project, had been widely utilised in the different proposals. As examples, a kindergarten, skateboard park and dog park can be mentioned. It was also exciting and educational to discover that the feedback on the competition proposals provided by the citizens was mainly similar to the jury's own assessments.

The competition result

The jury unanimously decided to award prizes as follows: 1st prize, of 36 000 Euros, to the proposal "Krokotiili"; 2nd prize, of 27 000 Euros to the proposal "Ketju"; and 3rd prize, of 18 000 Euros, to the proposal "Four Quarter Strip". Additionally, purchases, of 9 000 Euros each were awarded to the proposals "Siemen" and "Preludi". The proposal "Plug-in City" received an honorary mention.

As is common in land use ideas competitions, not a single proposal corresponded fully with all the competition programme objectives. The jury recommended that when possible work should be carried out in cooperation with the authors of the prize-winning and purchased proposals in the design of the different sub-areas. Additionally, the extensive experiment in citizen participation held in connection with the competition, and its results, established a good basis for the implementation of participatory urban planning and interaction during the whole process. **ark**

The text is abstract from the competition program and the jury report. www.radanvarsi.fi

TIEDOT KILPAILUSTA COMPETITION INFORMATION

Radanvarsi – Lahden keskusta-alueen radanvarren ideakilpailu
Ideas Competition for the Railway Area of Central Lahti

kilpailun järjestäjä | competition organizer

Lahden kaupunki | city of Lahti

kilpailu-aika | competition period

2.4. – 13.9.2012

kilpailun ratkaisu | competition result

20.11.2012

ehdotukset | entries

27, joista yksi hylättiin | 27 of which one was disqualified

palkintolautakunta | jury

kilpailun järjestäjien nimeäminä

appointed by competition organisers

JYRKI MYLLYVIRTA, kaupunginjohtaja, puheenjohtaja | mayor, chairman of jury
TIMO AHONEN, rakennusneuvos, varapuheenjohtaja | director of technical & environmental services, vice-chairman of jury
JORMA VASKELAINEN, kunnallistekniikan johtaja | director of municipal engineering
VELI-PEKKA TOIVONEN, maankäytön johtaja, director of land use

KIMMO SUTINEN, asemakaava-arkkitehti, palkintolautakunnan sihteeri | city planning architect, secretary of jury

ANNE KARVINEN-JUSSILAINEN,

kaupunginarkkitehti | city architect

RIITTA NISKANEN, tutkija | researcher

MARIA SILVAST, maisema-arkkitehti

landscape architect

SARA IKÄVALKO, osallistava suunnittelija

participatory designer

KARI SALMI, kaupunginhallituksen

puheenjohtaja | chairman of the city council

HANNU HIMANEN, kaupunginhallituksen 1.

varapuheenjohtaja | deputy chairman of the city council

SIMO RÄIHÄ, teknisen lautakunnan

puheenjohtaja | chairman of the technical board

SUSANNA IIVONEN-PEKESÄ, teknisen

lautakunta varapuheenjohtaja | deputy

chairman of the technical board

maanomistajien nimeäminä | appointed

by landowners

TIMO VALTONEN, Renor Oy

PIRJO HUVILA, VR Group

SAFAn nimeäminä | appointed by SAFA

HELKA-LIISA HENTILÄ, professori, arkkitehti

SAFA | professor, architect SAFA

JOHANNA HYRKÄS, arkkitehti SAFA

architect SAFA

1 "Krokotiili"



2 "Ketju"



3 "Four Quarter Strip"



asiantuntijat | specialists

SANTTU VON BRUUN, strategiapäällikkö

head of strategy

RAIMO LUUKKA, rakennusvalvonnan johtaja

director of building supervision office

KARI PORRA, ympäristöjohtaja | head of

environmental protection

MATTI HOIKKANEN, liikenneinsinööri | traffic

engineer

JOHANNA PALOMÄKI, yleiskaava-arkkitehti

master plan architect

HANNU NEUVONEN, kaupunginpuutarhuri

city gardener

SAARA VAURAMO, kehityspäällikkö | green

city representative

LIISA-MAIJA THOMPSON, Uudenmaan

elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Uusimaa centre for economic development,

transport and the environment

HEIDI MÄENPÄÄ, liikennevirasto | finnish

transport agency

PASI TOIVAINEN, ekologinen lausunto

ecology statement

PASI TINNILÄ, maanomistajan edustaja

landowner statement

kilpailut



1990

Postmodernismin myötä suosituiksi tulleet vaihtelevat katutilat ja erilaiset korttelivariaatiot antavat ilmeen Lahden Ankkurin alueelle. Kilpailun voittajatyön teki arkkitehti Veikko Mäkipaja.

ARKKITEHTUURIKILPAILUJA 10/1990

Laadukasta ja kestäväää arkkitehtuuria

Arkkitehtuurikilpailu on hyvä keino hankkia vaihtoehtoisia ratkaisuja mitä erilaisimpiin suunnittelutehtäviin. Se on työväline, kun halutaan varmistaa rakentamisen laatu ja haetaan tuoreita näkökulmia. Kilpailun kautta suunnittelutehtävä tulee valotehtuksi monipuolisesti ja päätöksenteon pohjaksi saadaan useita vaihtoehtoja.

Arkkitehtuurikilpailu on menettely, jossa usealta suunnittelijalta pyydetään samanaikaisesti ehdotus samasta suunnittelutehtävästä. Järjestäjän asettamat tavoitteet ovat aina lähtökohdiana. Tehtävänasettelu määritetään kilpailuohjelmassa.

Yleinen kilpailu antaa hyvät mahdollisuudet löytää innovatiivisia ideoita ja toteuttaa laadukasta arkkitehtuuria. Käyttöön saadaan suuri työpanos, sillä ehdotuksia jätetään yleensä useita kymmeniä, jopa yli sata. Yleinen arkkitehtuurikilpailu on kaikille avoin.

Palkintolautakunta, jonka jäsenet valitsee kilpailun järjestäjä ja Suomen Arkkitehtiliitto, tutkii ehdotukset, arvioi tuloksen ja valitsee palkittavat työt. Järjestäjä tekee aina lopulliset päätökset hankkeen toteuttamisesta ja suunnittelijavalinnasta.

Suomen Arkkitehtiliiton kilpailupalvelu:

kilpailut@safa.fi

puh. (09) 5844 48

www.safa.fi

arkkitehtuurikilpailuja

ARCHITECTURAL COMPETITIONS IN FINLAND
1 | 2013

päätoimittaja | editor-in-chief
JORMA MUKALA

toimitus ja ulkoasu | editing and layout
PAULIINA ILONOJA

kääntäjä | translator

GEKKO DESIGN

/ GARETH GRIFFITHS, KRISTINA KÖLHI

julkaisija | publisher

SUOMEN ARKKITEHTILIITTO –
FINLANDS ARKITEKTFÖRBUND SAFA
FINNISH ASSOCIATION OF ARCHITECTS

yhteystiedot | contact information

SAFA

Runeberginkatu 5, 00100 Helsinki, Finland

puh. | tel. +358 (0)9 5844 48

fax +358 (0)9 5844 4222

www.safa.fi

irtonumero | single copy

EUR 5 (sis. alv / inc. VAT 23 %)

painopaikka | printers

FORSSA PRINT

ISSN 0066-7676