

Development of Elielinaukio and Asema-aukio

International architectural and conceptual
design competition 2020-2021

Elielinaukion ja Asema-aukion kehitys

Kansainvälinen arkkitehtuuri- ja konseptikilpailu
2020-2021

Helsinki

UUSI
nya
new **Eliel**

Contents

1. COMPETITION PROGRAMME..... 5

- 1.1. Aim of the competition..... 5
- 1.2. Competition rules and approval of the competition programme .. 5
- 1.3. Form of competition..... 6
- 1.4. Project timetable..... 6
- 1.5. Competition site..... 8
- 1.6. Eligibility to enter the competition..... 10
- 1.7. Organisation of the competition..... 12
- 1.8. Competition language..... 14
- 1.9. Compensation and prizes..... 14
- 1.10. Competition secrecy..... 14
- 1.11. Suspension of the competition..... 14

2. TECHNICAL COMPETITION DETAILS..... 16

- 2.1. Competition documents and other source material..... 16
- 2.2. Availability of the competition information and programme documents..... 17
- 2.3. Competition seminar, additional information and questions about the competition..... 17
- 2.4. Winning proposal as the basis for town planning..... 17
- 2.5. Right of use of competition proposals..... 18
- 2.6. Insurance and return of competition proposals..... 18

3. COMPETITION PHASES..... 19

4. DESCRIPTION OF THE COMPETITION AREA AND SURROUNDING AREA 20

- 4.1. History of the area..... 20
- 4.2. Location within the urban structure and characteristics of the built environment..... 21
- 4.3. Functions in the area..... 22
- 4.4. Land-use principles..... 22
- 4.5. Techno-economic principles..... 25
- 4.6. Upcoming projects in the surrounding area..... 25

5. DESIGN PROGRAMME..... 28

- 5.1. Design principles..... 28
- 5.2. Design principles, requirements and guidelines..... 28
 - 5.2.1. New construction adapted to the area's nature and functions..... 28
 - 5.2.2. High quality, safe and pleasant outdoor public spaces for all users..... 30
 - 5.2.3. New construction of business premises to improve the functionality of the business district and boost comfort in the area..... 30
 - 5.2.4. Traffic management in the area will be simplified..... 31
 - 5.2.5. The design must take into consideration the demanding technical and economic principles of the area..... 34

6. EVALUATION OF COMPETITION PROPOSALS..... 36

- 6.1. Comparison of competition proposals and selection of a winning candidate..... 36
- 6.2. Evaluation criteria..... 36

7. GUIDELINES FOR PREPARING PROPOSALS 38

- 7.1. Design documents required..... 38
- 7.2. Method of presentation..... 40
- 7.3. Competition secrecy..... 41
- 7.4. Submission of competition proposals..... 41

Sisällys

1. KILPILUOHJELMA	5
1.1. Kilpailun tarkoitus	5
1.2. Kilpailun säännöt ja kilpailuohjelman hyväksyminen	5
1.3. Kilpailumuoto	6
1.4. Hankkeen aikataulu	6
1.5. Kilpailun kohde	8
1.6. Kilpailun osallistumisoikeus	10
1.7. Kilpailun organisaatio	12
1.8. Kilpailun kieli	14
1.9. Korvaukset ja palkinnot	14
1.10. Kilpailusalaisuus	15
1.11. Kilpailun keskeyttäminen	15
2. KILPAILUTEKNISET TIEDOT	16
2.1. Kilpailuasiakirjat ja muu lähtöaineisto	16
2.2. Kilpailun tietojen ja ohjelma-asiakirjojen saatavuus	17
2.3. Kilpailuseminaari, kilpailua koskevat lisätiedot ja kysymykset	17
2.4. Kilpailun voittanut ehdotus kaavoituksen lähtökohtana	17
2.5. Kilpailuehdotusten käyttöoikeus	18
2.6. Kilpailuehdotusten vakuutus ja palautus	18
3. KILPAILUN VAIHEET	19
4. KILPILUALUEEN JA LÄHIYMPÄRISTÖN KUVAUS	20
4.1. Alueen historiaa	20
4.2. Sijainti kaupunkirakenteessa ja rakennetun ympäristön ominaispiirteitä	21
4.3. Alueen toiminnot	22
4.4. Maankäytölliset lähtökohdat	22
4.6. Ympäristön tulevia hankkeita	24

5. SUUNNITTELUOHJELMA	26
5.1. Suunnittelun lähtökohdat	26
5.2. Suunnitteluperiaatteet, vaatimukset ja -ohjeet	26
5.2.1. Uudisrakentaminen alueen luonteeseen ja toimintoihin sovitteen	26
5.2.2. Laadukkaat, turvalliset ja viihtyisät julkiset ulkotilat kaikille käyttäjille	29
5.2.3. Liikekeskustan toiminnallisuutta ja alueen viihtyisyyttä parantava uusi toimitilarakentaminen	29
5.2.4. Alueen liikennejärjestelyjä selkiytetään	32
5.2.5. Suunnittelussa tulee huomioida alueen vaativat tekniset ja taloudelliset lähtökohdat	33
6. KILPAILU-EHDOTUSTEN ARVOSTELU	36
6.1. Suunnitelmaehdotusten vertailu ja voittajaehdokkaan valinta	36
6.2. Arvostelukriteerit	36
7. EHDOTUSTEN LAADINTAOHJEET	38
7.1. Vaadittavat suunnitelma-asiakirjat	38
7.2. Esitystapa	40
7.3. Kilpailusalaisuus	41
7.4. Kilpailuehdotusten sisäänjätto	41



1. COMPETITION PROGRAMME

1.1. Aim of the competition

Elielin kehitys Oy and the City of Helsinki are arranging an architectural and conceptual design competition for the Elielinaukio and Asema-aukio area in Helsinki. The purpose of the design is to supplement, integrate and revitalise the urban fabric of the Elielinaukio and Asema-aukio area while taking into consideration the valuable surroundings of the area and dramatically improving the comfort, safety and connectivity of central Helsinki's busiest pedestrian environment in terms of pedestrian footfall. From a broader land-use perspective, infill construction in the area is intended to increase the supply of business premises in the city centre, strengthen the city centre's employment district and improve urban productivity supported by public transport.

The competition seeks to identify a design solution that offers adequate land-use efficiency, high-quality solutions for public street and square spaces, and a diversity of functional content, from office jobs and shops to leisure services and meeting places, while respecting the distinctive characteristics and cityscape bases of the area.

The aim is to prepare a new town plan for the area based on the winning design.

1.2. Competition rules and approval of the competition programme

This competition programme will be followed during the competition.

1. KILPAILUOHJELMA

1.1. Kilpailun tarkoitus

Elielin kehitys Oy järjestää arkkitehtuuri- ja konseptikilpailun yhdessä Helsingin kaupungin kanssa Helsingissä sijaitsevan Elielin- ja Asema-aukion alueen suunnittelusta. Suunnittelulla on tarkoitus täydentää, eheyttää ja elävöittää Elielin- ja Asema-aukion alueen kaupunkirakennetta huomioiden alueen arvokas ympäristö ja parantaa merkittävästi Helsingin keskustan jalankulkijamäärältään vilkkaan kävely-ympäristön viihtyisyyttä, turvallisuutta ja yhteyksiä. Laajemmin maankäytön näkökulmasta alueen täydennysrakentamisella on tarkoitus lisätä keskustan toimitilarajontaa, vahvistaa keskustan työpaikka-aluetta ja parantaa kaupunkituottavuutta joukkoliikenteeseen tukeutuen.

Kilpailulla pyritään löytämään suunnitteluratkaisu, joka alueen erityispiirteet ja kaupunkikuvalliset lähtökohdat huomioiden omaa riittävän maankäytön tehokkuuden, laadukkaita julkisten katu- ja aukiotilojen ratkaisuja sekä monipuolisen toiminnallisen sisällön toimistotyöpaikoista ja kaupasta vapaa-ajan palveluihin ja kohtaamispaikkoihin.

Tavoitteena on laatia alueen uusi asemakaava voittaneen suunnitteluratkaisun pohjalta.

1.2. Kilpailun säännöt ja kilpailuohjelman hyväksyminen

Kilpailussa noudatetaan tätä kilpailuohjelmaa.

1.3. Form of competition

Five architecture offices and their teams will be invited to enter the competition.

The competition will be arranged in two phases if the first phase does not lead to the selection of a single winner whose proposal is immediately qualitatively acceptable.

- In the first phase, competitors will present their draft designs for the entire design area.

- In the second phase, the selected competitors will refine their proposals on the basis of the feedback and guidance they have received.

The winner of the competition will be selected on the basis of the evaluation criteria described in section 5.2.

1.4. Project timetable

The competition will begin in November 2020. The organisers of the competition aim to decide on the winner of the competition in June-August 2021 if the competition is decided in a single phase or in November-December 2021 if a second phase is held. The phases and timetable of the competition are described in more detail in chapter 3.

The aim is for the town plan to take legal effect in 2023.

1.3. Kilpailumuoto

Kilpailuun kutsutaan viisi arkkitehtitoimistoa tiimeineen.

Kilpailu järjestetään kaksivaiheisena, mikäli ensimmäisessä vaiheessa ei saada valittua laadullisesti heti hyväksyttävää yhtä voittajaa.

- Ensimmäisessä vaiheessa kilpailijat esittävät luonnossuunnitelman koko suunnittelualueelle.

- Toiseen vaiheeseen valitut kilpailijat tarkentavat ehdotustaan saadun palautteen ja ohjeistuksen pohjalta

Kilpailun voittaja valitaan kohdassa 5.2. kuvattavien arvostelukriteerien perusteella.

1.4. Hankkeen aikataulu

Kilpailu käynnistyy marraskuussa 2020. Kilpailun järjestäjien tavoitteena on, että päätökset kilpailun voittajasta tehdään kesä-heinäkuussa 2021, mikäli kilpailu ratkeaa yhdessä vaiheessa tai marras-joulukuussa 2021, mikäli toinen vaihe järjestetään. Kilpailun vaiheet ja aikataulu on kuvattu tarkemmin luvussa 3.

Asemakaavan tavoitellaan saavan lainvoiman vuoden 2023 aikana.





1.5. Competition site

The design competition area covers Elielinaukio and Asema-aukio and the associated traffic areas. The area is in one of the best locations in Finland in terms of accessibility at the most important public transport hub in Helsinki, next to Helsinki Central Station.

The assessment area covers a wider surrounding area for which competitors are free to present proposals, designs and ideas to support the implementation of the design area. The competition concerns the design area, but proposals for the assessment area will be taken into consideration in the overall evaluation.

The design and assessment areas are shown on the map on the next page.

1.5. Kilpailun kohde

Suunnittelukilpailualueeseen kuuluu Elielinaukio ja Asema-aukio liikennealueineen. Alue sijaitsee saavutettavuuden kannalta Suomen parhaimpiin kuuluvalla paikalla Helsingin joukkoliikenteen merkittävimässä solmukohdassa, Rautatieaseman vieressä.

Tarkastelualue käsittää ympäristön laajemman alueen, johon kilpailijat voivat halutessaan esittää suunnittelualueen toteutusta tukevia ehdotuksia, suunnitelmia ja ideoita. Kilpailu kohdistuu suunnittelualueeseen, mutta mahdolliset esitykset tarkastelualueella huomioidaan kokonaisarvioinnissa.

Suunnittelu- ja tarkastelualueet on määritelty viereisen sivun karttaan.





1.6. Eligibility to enter the competition

The competition will involve the invited parties who submit a proposal in accordance with the competition programme by the deadline.

Design groups invited to enter the competition:

- MVRDV, PES-Architects and Sweco Finland
- Snøhetta, Architects Davidsson Tarkela ja WSP Finland & UK
- JKMM Arkkitehdit, Nomaji Landscape Architects, WSP Finland and Demos Helsinki
- Anttinen Oiva Architects, Hellon Retail, Flow Finland, MA-SU Planning, Sweco Finland, Granlund and WSP Finland
- Cederqvist & Jäntti Architects, K2S Architects, Amerikka Design Office, Boxxed and Ramboll Finland

The criteria for selecting the invited competition groups included demonstrations of work on demanding infill construction projects with hybrid concepts in central locations (the urban aesthetic and functional quality of the solutions), demonstrations of successful solutions in public spaces, the experience of the members of the preliminary implementation team that was nominated, references and diversity of expertise, the team's working and cooperation principles, attention to trends in the built environment, and the credibility of proposals in relation to the complexity of the project. The balance between Finnish and international expertise was also taken into consideration when the design groups were selected.

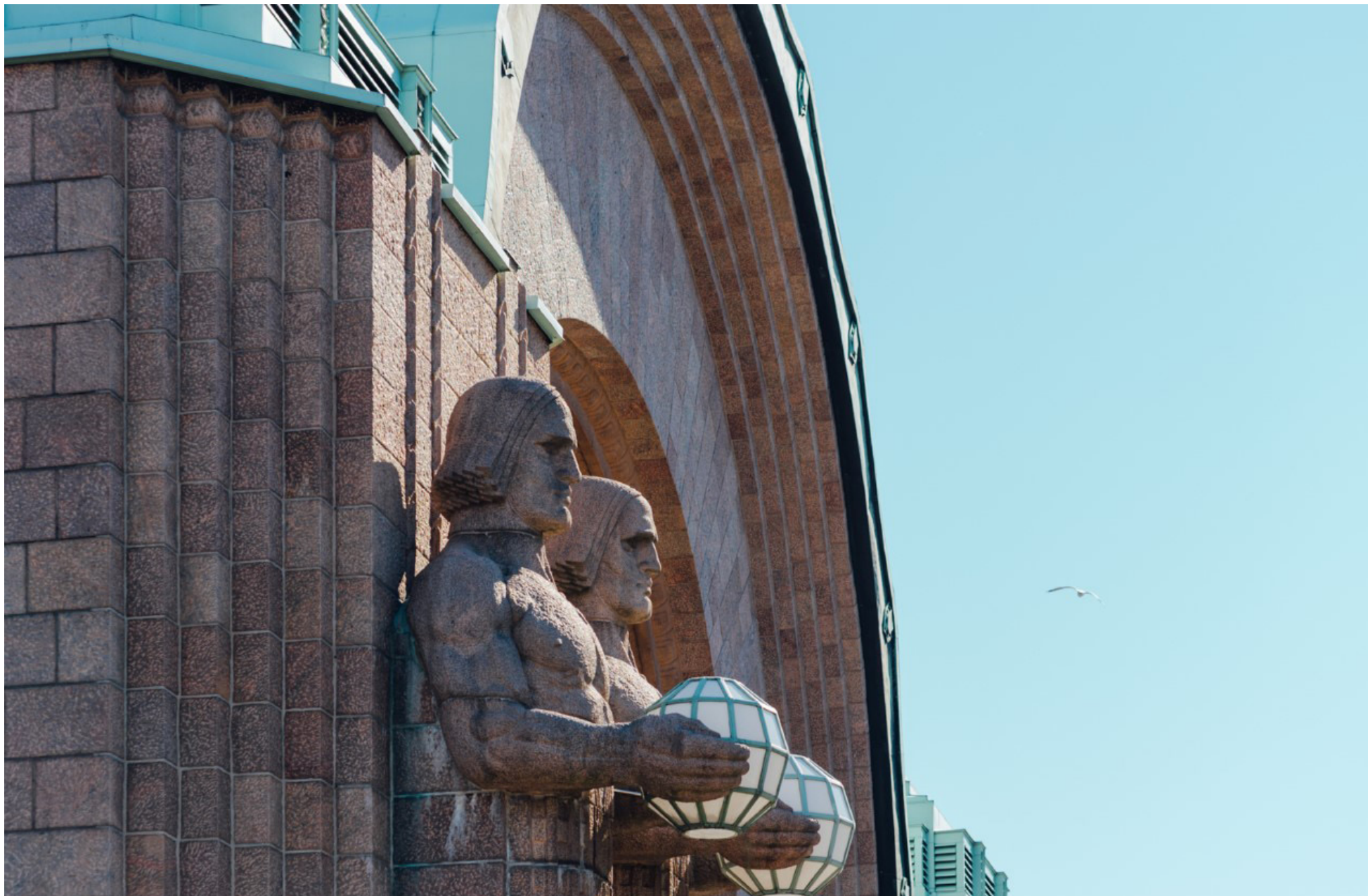
1.6. Kilpailun osallistumisoikeus

Kilpailuun osallistuvat ne kutsutut tahot, jotka jättävät kilpailuohjelman mukaisen ehdotuksen määräaikaan mennessä.

Kilpailuun kutsuttavat suunnittelijaryhmät:

- MVRDV, PES-Arkkitehdit ja Sweco Finland
- Snøhetta, Architects Davidsson Tarkela ja WSP Finland & UK
- JKMM Arkkitehdit, Nomaji maisema-arkkitehdit, WSP Finland ja Demos Helsinki
- Anttinen Oiva Arkkitehdit, Hellon Retail, Flow Finland, MASU Planning, Sweco Finland, Granlund ja WSP Finland
- Cederqvist & Jäntti Arkkitehdit, Arkkitehtitoimisto K2S, Suunnittelutoimisto Amerikka, Boxxed ja Ramboll Finland

Kutsuttavien kilpailuryhmien valintakriteereitä olivat mm. näytöt vaativista hybridikonseptin omaavista täydennysrakentamishankkeista keskusta-alueilla (ratkaisujen kaupunkikuvallinen ja toiminnallinen laatu), näytöt julkisten tilojen onnistuneista ratkaisuista, nimitetyn alustavan toteutustiimin jäsenten kokemus, referenssit ja osaamisen monipuolisuus, tiimin työskentelyn ja yhteistyön periaatteet, rakennetun ympäristön trendien huomiointi sekä esityksen uskottavuus hankkeen vaativuuteen nähden. Suunnitteluryhmien valinnassa otettiin myös huomioon kansainvälisen ja kotimaisen osaamisen tasapaino.



1.7. Organisation of the competition

The competition is being arranged by Elielin kehitys Ltd in co-operation with the City of Helsinki.

A panel of judges will be responsible for evaluating the proposed designs. The panel of judges has eleven members, four of whom are nominated by the organiser, four by the City of Helsinki, one senior specialist of architecture nominated by competition organizers and one by the Finnish Association of Landscape Architects (MARK), and one invited expert member from abroad. The panel of judges will be assisted in their evaluation by the competition secretariat and designated experts.

The competition secretariat is responsible for the preparation and conduct of the competition and for any necessary contractual negotiations. The competition secretariat acts as a point of contact for the competitors and assists the panel of judges during the competition.

Decision on the competition winner will be made by the panel of judges.

Panel of judges

The panel of judges has the following members:

Representatives of Elielin kehitys Ltd

- Tomi Aimonen, Head of Real Estate Investments, Ilmarinen Mutual Pension Insurance Company
- Pasi Suutari, Vice President of Real Estate, SOK Real Estate
- Vesa Olkkola, Architect (SAFA), Managing Director, Evata Partners Ltd
- Markku Hietala, Senior Advisor, Partner, Realidea Oy

Representatives of the City of Helsinki

- Anni Sinnemäki (Chair of the panel of judges), Deputy Mayor for Urban Environment, City of Helsinki
- Mikko Aho, Executive Director, Urban Environment Division, City of Helsinki
- Perttu Pulkka, Architect, City of Helsinki
- Anu Lamminpää, Landscape Architect (MARK), City of Helsinki

1.7. Kilpailun organisaatio

Kilpailun järjestäjänä toimii Elielin kehitys Oy yhteistyössä Helsingin kaupungin kanssa.

Kilpailun tuomaristo vastaa suunnitelmaehdotusten arvioinnista. Kilpailun tuomaristossa on yksitoista jäsentä, joista neljä järjestäjän ja neljä kaupungin nimeämää jäsentä, järjestäjien yhdessä nimeämä arkkitehtuurin erityisasiantuntija, Suomen maisema-arkkitehtiiliiton (MARK) nimeämä jäsen sekä yksi ulkomaalainen asiantuntijajäsen. Kilpailun tuomaristoa arvioinnissa avustaa kilpailun sihteeristö ja nimetyt asiantuntijat.

Kilpailusihteeristö vastaa kilpailun valmistelusta ja läpiviennistä, tarvittavista sopimusneuvotteluista ja toimii kilpailijoiden yhteystahona sekä avustaa tuomaristoa kilpailun aikana.

Tuomaristo tekee päätöksen kilpailun voittajasta.

Tuomaristo

Tuomaristoon kuuluvat seuraavat jäsenet:

Elielin kehitys Oy:n edustajat

- Tomi Aimonen, kotimaisten kiinteistösijoitusten johtaja, Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen
- Pasi Suutari, kiinteistöjohtaja, SOK Kiinteistötoiminnot
- Vesa Olkkola, arkkitehti SAFA, toimitusjohtaja, Evata Partners
- Markku Hietala, senior advisor, osakas, Realidea

Helsingin kaupungin edustajat

- Anni Sinnemäki (tuomariston puheenjohtaja), Kaupunkiympäristön apulaispormestari, Helsingin kaupunki
- Mikko Aho, Kaupunkiympäristön toimialajohtaja, Helsingin kaupunki
- Perttu Pulkka, arkkitehti, Helsingin kaupunki
- Anu Lamminpää, maisema-arkkitehti MARK, Helsingin kaupunki

Senior specialist, Architecture

- To be nominated later

Representative nominated by the Finnish Association of Landscape Architects

- Mirjam Larinkari, Design Manager, Landscape Architect (MARK), City of Tampere

International expert judge nominated by the Finnish Association of Architects

- Cino Zucchi, Chief Architect, Cino Zucchi Architetti

Experts

The panel of judges approaches experts from various design disciplines for assistance in the evaluation of designs and decision-making. External evaluations or statements do not bind the organizer of the competition. For example, experts in the following design disciplines may be called upon:

- Building history
- Traffic planning
- Technical and economic matters
- Landscape architecture
- Sustainable construction
- Fire and safety matters

Secretariat

The competition secretary is:

- Jenni Lautso, Architect (SAFA), Sitowise Ltd

Arkkitehtuurin erityisasiantuntija

- Nimetään myöhemmin

Suomen maisema-arkkitehtiliiton nimeämä edustaja

- Mirjam Larinkari, suunnittelupäällikkö, maisema-arkkitehti MARK, Tampereen kaupunki

Suomen Arkkitehtiliiton nimeämä kansainvälinen asiantuntijatuomari

- Cino Zucchi, johtava arkkitehti, Cino Zucchi Architetti

Asiantuntijat

Tuomariston arvioinnin ja päätöksenteon apuna käytetään avustavia asiantuntijoita eri suunnittelualoilta. Ulkopuoliset arviot tai lausunnot eivät sido kilpailun järjestäjiä. Esimerkiksi seuraavien suunnittelualojen asiantuntijat voivat tulla kyseeseen:

- Rakennushistoria
- Liikennesuunnittelu
- Teknistaloudelliset asiat
- Maisema-arkkitehtuuri
- Kestävä rakentaminen
- Palo- ja pelastusasiat

Sihteeristö

Kilpailusihteerinä toimii:

- Jenni Lautso, arkkitehti SAFA, Sitowise Oy

1.8. Competition language

The official language of the competition is English.

Competition proposals must be provided in English. Descriptions of proposals must be provided in Finnish and English. Questions may be posed in English or Finnish.

The competition organiser will translate the questions and answers, interim feedback and evaluation report into English. The appendices are available in English and Finnish. Other source material is in Finnish only.

1.9. Compensation and prizes

Each competitor who submits an acceptable competition proposal will be paid EUR 50,000 (VAT 0%).

Any compensation for the second phase will be determined in accordance with the scope of the follow-up work programme.

1.10. Competition secrecy

The first phase of the competition will undergo an anonymous evaluation, and the panel of judges will make a separate decision on the communication of the competition proposals. The proposals must be submitted confidentially, each proposal in the name of the person who prepared it, accompanied by a pseudonym.

The organiser is entitled to place the proposals received in the first phase on public display, including the pseudonyms, in order to obtain general feedback from experts and citizens.

The party who submitted the winning proposal will be notified after the winner is decided. All pseudonyms will be made public at this point.

1.11. Suspension of the competition

The competition organisers are entitled to suspend the competition at any time. If the competition is suspended, the accepted participants will be compensated.

1.8. Kilpailun kieli

Kilpailun virallinen kieli on englanti.

Kilpailuehdotukset tulee laatia englannin kielellä. Ehdotuksen selostus tulee esittää sekä suomen että englannin kielellä. Kysymykset saa esittää joko suomeksi tai englanniksi.

Kilpailun järjestäjä kääntää englanniksi kysymykset ja vastaukset, välipalautteen ja arviointipöytäkirjan. Liiteasiakirjat ovat saatavilla englanniksi ja suomeksi. Muuta lähtöaineistoa ei käännetä.

1.9. Korvaukset ja palkinnot

Kullekin hyväksyttävän kilpailuehdotuksen jättäneelle kilpailijalle maksetaan korvauksena 50 000 € (alv 0%).

Mahdollisen toisen vaiheen korvaus määritellään jatkotyöohjelman laajuuden mukaan.

1.10. Kilpailusalaisuus

Kilpailun ensimmäisen vaiheen arviointi tapahtuu anonymisti ja kilpailuehdotuksista tiedottamisesta päätetään erikseen tuomaristossa. Ehdotukset toimitetaan luottamuksellisina, ehdotuksen tekijän nimissä ja nimimerkillä varustettuna.

Järjestäjällä on oikeus asettaa ensimmäisen vaiheen ehdotukset julkisesti nähtäville nimimerkein, yleisen asiantuntija- tai kansalaispalautteen saamiseksi.

Voittaneen ehdotuksen tekijä ilmoitetaan valintapäätöksen jälkeen. Kaikki nimimerkit tekijöineen julkaistaan, kun voittaja on valittu.

1.11. Kilpailun keskeyttäminen

Kilpailunjärjestäjillä on oikeus keskeyttää kilpailu, milloin tahansa. Kilpailun keskeytyessä hyväksytyille osallistujille maksetaan kilpailukorvaus.



2. TECHNICAL COMPETITION DETAILS

2.1. Competition documents and other source material

- Competition programme

Appendix 1–7

1. Technical summary (traffic engineering, geotechnical engineering, rock engineering and municipal infrastructure) Sitowise Ltd (in English and Finnish, pdf)
2. Environmental history report, Arkkitehtitoimisto R Schnitzler / Vilhelm Helander ja Juha Leiviskä (in English and Finnish, pdf)
3. Base map and cross-sections
4. Instructions for 3D printing
5. 3D city model, textured (3dm, skp, 3ds, obj, fbx, dae, dwg) and untextured (dwg)
6. Fixed viewpoints
7. Photographs of the competition area
8. Shaft reservation for the Tallinn tunnel

Other source material (available in Finnish only)

- Rautatientori and Asema-aukio – Historical report on the urban structure and environment 2020, City of Helsinki and Arkkitehtitoimisto Okulus
- Historical report on the VR warehouse buildings 2020, recipients of reservations and Arkkitehtitoimisto R. Schnitzler
- Vibrant Elielinaukio and Asema-aukio – Summary, analysis and report on the results of survey data concerning Elielinaukio and Asema-aukio 2019, City of Helsinki and Arkkitehtitoimisto Harris ja Kjisik
- Commercial report for the town planning of Elielinaukio and Asema-aukio 2020, recipients of reservations and Realidea
- Report on visits to central Helsinki 2019, City of Helsinki and Ramboll Finland

2. KILPAILUTEKNISET TIEDOT

2.1. Kilpailuasiakirjat ja muu lähtöaineisto

- Kilpailuohjelma

Liitteet 1–7

1. Suunnittelun tekniset lähtökohdat (liikennetekniikka, geotekniikka, kalliotekniikka ja kunnallistekniikka), Sitowise Oy (englanniksi ja suomeksi, pdf)
2. Ympäristöhistoriallinen selvitys, Arkkitehtitoimisto R Schnitzler / Vilhelm Helander ja Juha Leiviskä (englanniksi ja suomeksi, pdf)
3. Pohjakartta ja alueleikkaukset (dwg)
4. Kilpailutöiden 3D-tulostusohje
5. 3D-kaupunkimalli, teksturoidulla (3dm, skp, 3ds, obj, fbx, dae, dwg) ja ilman tekstuuria (dwg)
6. Lukitut näkymät
7. Valokuvia kilpailualueelta
8. Kuiluvaraus Tallinna-tunnelia varten

Muu lähtöaineisto (suomeksi, ei käännetä)

- Rautatientori ja Asema-aukio - Kaupunkirakenne- ja ympäristöhistoriaselvitys 2020, Helsingin kaupunki/Arkkitehtitoimisto Okulus
- VR:n varastomakasiinin rakennushistoriallinen selvitys 2020, Varauksensaajat/Arkkitehtitoimisto R. Schnitzler
- Elävä Elielinaukio ja Asema-aukio - Elielinaukion ja Asema-aukion kyselyaineistojen yhteenveto, analysointi ja tulosten raportointi 2019, Helsingin kaupunki/Arkkitehtitoimisto Harris Kjisik
- Kaupallinen selvitys Elielin- ja Asema-aukion asemakaavoitusta varten 2020, Varauksensaajat/Realidea
- Helsingin keskustan asiointiselvitys 2019, Helsingin kaupunki/Ramboll Finland

2.2. Availability of the competition information and programme documents

A website will be set up at www.neweliel.fi.

The competitors may upload competition materials from the website. The website will also contain background material and communications for the public on the status of the competition, and it will enable users to send feedback related to the competition.

The competition proposals may also be presented on the website in order to obtain feedback from citizens during the actual evaluation. All proposals will be presented on the website.

2.3. Competition seminar, additional information and questions about the competition

The competition's presentation seminar will be held on 20 November 2020.

Any questions and enquiries related to the competition should be sent via questionnaire at www.neweliel.fi by December 4th 2020. Questions and answers will be published to all competitors on the competition website.

2.4. Winning proposal as the basis for town planning

The panel of judges will give recommendations on how to proceed after the competition. The aim is, that architectural design of the project is to be commissioned for the winning team, should the project move forward by decisions of the competition organisers.

The preparation, processing and approval of the town plan will follow the City's normal town planning process and decision-making procedure, including the appeals process, in line with the Land Use and Building Act. The aim is for the town plan to take legal effect in 2023.

If there are more than one winning proposals, each winning group will be invited to participate in further planning negotiations.

2.2. Kilpailun tietojen ja ohjelma-asiakirjojen saatavuus

Kilpailun tiedottamista varten perustetaan kotisivut www.uusieliel.fi.

Kilpailuaineisto on kilpailijoiden ladattavissa sivustolla. Sivuston kautta myös tiedotetaan yleisöä kilpailun tilanteesta sekä otetaan vastaan palautetta kilpailuun liittyen.

Kilpailuehdotukset voidaan myös esitellä sivustolla kansalaispalautteen saamiseksi arvioinnin aikana. Kaikki ehdotukset esitellään sivustolla.

2.3. Kilpailuseminaari, kilpailua koskevat lisätiedot ja kysymykset

Kilpailun esittelyseminaari järjestetään 20.11.2020.

Kilpailuun liittyvät kysymykset ja tiedustelut tulee toimittaa kilpailusivuston lomakkeen kautta (www.uusieliel.fi) kautta 4.12.2020 mennessä. Kysymykset ja vastaukset julkaistaan kaikille osallistujille kilpailusivustolla.

2.4. Kilpailun voittanut ehdotus kaavoituksen lähtökohtana

Tuomaristo antaa suosituksen jatkotoimenpiteistä kilpailun tuloksen perusteella. Tavoitteena on, että kilpailusta seuraavan hankkeen pää- ja arkkitehtisuunnittelutyö annetaan voittaneen ehdotuksen tekijöille, mikäli kilpailun järjestäjät tekevät tarvittavat päätökset hankkeen etenemisestä.

Asemakaavan valmistelu, käsittely ja hyväksyminen noudattavat maankäyttö- ja rakennuslain sääntelemää kaupungin normaalia kaavoitusprosessia ja päätöksentekojärjestystä muutoksenhakumahdollisuuksineen. Asemakaavan tavoitteluun saavan lainvoiman vuoden 2023 aikana.

Mikäli voittaneita ehdotuksia on useita, kutsutaan kaikki voittaneet ryhmät mukaan jatkosuunnitteluneuvotteluihin.

2.5. Right of use of competition proposals

The design proposals will remain the property of the competition organiser, including all rights of use.

The competition organisers are entitled to use a part of the design proposal as a part of the town plan design in return of the competition fee if they choose to.

Issues of copyright and the right of use of proposal documents shall be handled in compliance with valid legislation.

If a proposal includes sections considered business secrets, the proposal must contain an explanation of these.

2.6. Insurance and return of competition proposals

The competition organisers will neither insure design proposals nor return them to competitors.

2.5. Kilpailuehdotusten käyttöoikeus

Suunnitelmaehdotukset jäävät kilpailun järjestäjän omaisuudeksi kaikin käyttöoikeuksin.

Kilpailun järjestäjillä on halutessaan oikeus kilpailupalkkion vastikkeena käyttää suunnitteluratkaisun osaa kaavasuunnittelun yhteydessä.

Ehdotusasiakirjoihin liittyvien tekijän- ja käyttöoikeuskysymysten osalta noudetaan voimassa olevaa lainsäädäntöä.

Mikäli ehdotus sisältää liikesalaisuuden piiriin kuuluvia kohtia, tulee niistä olla selvitys ehdotuksessa.

2.6. Kilpailuehdotusten vakuutus ja palautus

Kilpailun järjestäjät eivät vakuuta suunnitelmaehdotuksia eivätkä palauta niitä kilpailijoille.



3. COMPETITION PHASES

The design competition will begin with a competition seminar, which will be held on 20 November 2020 (as stated in section 2.3). The targets applying to the preparation of proposals and the material for submission will be refined at the competition seminar.

The design proposals for the first phase should be submitted for evaluation no later than 5 March 2021.

The results of the first phase will be announced in June-August 2021.

If it is not possible to select a winner on the basis of the first phase, the selected proposals will be evaluated in a second phase of the competition.

If applicable, the second phase of the competition will begin in June-August 2021. The competitors selected for inclusion in the second phase of the competition are requested to produce more detailed designs and explanations as specified by the competition organisers.

3. KILPAILUN VAIHEET

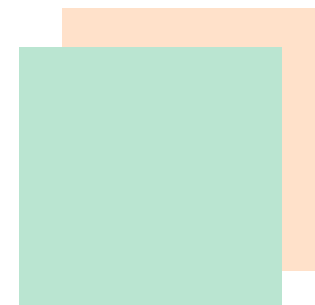
Suunnittelukilpailu käynnistyy kilpailuseminaarilla, joka pidetään 20.11.2020 (kohdassa 2.3. mainitusti). Kilpailuseminaarissa täsmennetään ehdotusten laadintaa ja palautettavaa aineistoa koskevia tavoitteita sekä taustoitetaan suunnittelualueen historiaa.

Ensimmäisen vaiheen suunnitelmaehdotukset jätetään arvioitaviksi viimeistään 5.3.2021.

Ensimmäisen vaiheen tulos julkistetaan kesä-elokuussa 2021.

Mikäli voittajaa ei voida valita ensimmäisen vaiheen perusteella, suoritetaan kilpailun toinen vaihe valittujen jatkokon päässeiden ehdotusten kesken.

Mahdollinen kilpailun toinen vaihe käynnistyy kesä-elokuussa 2021. Kilpailun toiseen vaiheeseen valittuja kilpailijoita pyydetään tuottamaan kilpailun järjestäjien määrittelemiä tarkempia suunnitelmia ja selvityksiä.



4. DESCRIPTION OF THE COMPETITION AREA AND SURROUNDING AREA

4.1. History of the area

In terms of the make-up of the area's urban structure, the most significant change occurred when the new railway was brought over the Töölönlahti inlet and the first station building was completed in 1862. Plans arose for a public square area, nowadays known as Rautatienatori (Railway Square), in front of the east entrance to the station. On the west side of the first station building, there were railway tracks and a shelter for passengers, as well as engineering and industrial buildings.

When the new station building was designed at the turn of the 20th century, the city was growing rapidly, and industry began to move out of the central areas of the city. The new station building, erected to Eliel Saarinen's design, had entrances to the south and the west, as well as on Rautatienatori. Open and spacious urban spaces were needed in front of the new entrances. Plans arose for a new square known as Asema-aukio (Station Square) to the west of the station building, although the nearby industrial plants remained in place for some time thereafter.

In the early 20th century, the development of the west side of the railway station and the building up of Asema-aukio proceeded through several partial solutions. The coordinate system for the urban grid in the design area was rotated to its present state in alignment with Mannerheimintie. When the post office building was completed in 1938, the blocks in the immediate vicinity began aligning their coordinate systems with the station building on the west side of the station. At this point, Asema-aukio was included in the town plan for the first time.

4. KILPAILUALUEEN JA LÄHIYMPÄRISTÖN KUVAUS

4.1. Alueen historiaa

Alueen kaupunkirakenteen muodostumisen osalta merkittävin muutos tapahtui, kun uusi junaraiteisto johdettiin Töölönlahden yli, ja ensimmäinen asemarakennus valmistui vuonna 1862. Aseman itäpuolelle, sen pääsisäänkäynnin eteen alettiin hahmotella julkista torialuetta, nykyistä Rautatienatoria. Ensimmäisen asemarakennuksen länsipuolella sijaitsi paitsi raiteet ja matkustajakatos, myös konepaja- ja teollisuusrakennuksia.

Uutta asemarakennusta suunniteltaessa 1800- ja 1900-luvun vaihteessa kaupunki kasvoi nopeasti, ja teollisuutta ryhdyttiin siirtämään pois keskeiseltä alueelta. Uusi Eliel Saarisen suunnitelmien mukaan toteutettu asemarakennus avautui Rautatienatorin lisäksi etelään ja länteen. Uusien sisäänkäyntien edustalle tarvittiin väliä ja avoimia kaupunkitiloja. Asemarakennuksen länsipuolelle alettiin hahmotella uutta Asema-aukiota, vaikka lähialueen teollisuuslaitokset vielä pitkään säilyivät paikoillaan.

1900-luvun alussa Rautatieaseman länsipuolen kehitys ja Asema-aukion muodostuminen etenivät osaratkaisujen varassa. Ruutukaavan koordinaatisto suunnittelualueella kääntyi nykyisen Mannerheimintien suuntaiseksi. Postitalon valmistuminen vuonna 1938 käynnisti lähiympäristön kortteleiden koordinaatiston muutoksen likimain asemarakennuksen suuntaiseksi aseman länsipuolella. Tässä vaiheessa Asema-aukio lopulta kaavoitettiin paikalleen.

Funktionalismin ja jälleenrakentamisvuosien arkkitehtoniset ihanteet antoivat 1930-luvulta 1950-luvulle leimansa Asema-aukion länsisivulle, esimerkkeinä Postitalon ja nykyisen Sokoksen rakennuksen (Valtakulman) rakentuminen sekä Kaivotalon rakentaminen aukion eteläisivulle.

The architectural ideals of functionalism and the years of reconstruction from the 1930s to the 1950s left their mark on the western side of Asema-aukio in the form of the post office building and the present-day Sokos building (Valtakulma), as well as the Kaivotalo building on the southern edge of the square.

The dramatic rise of the automobile in the 1960s also affected the station's surroundings. Asema-aukio was suddenly full of cars, and efforts were made to direct pedestrians underground. One example of this is the Asematunneli (Station Tunnel), which was completed in 1967. The increases in density and car use in the inner city also represented a threat to the old building stock, and the buildings in old factory environments were demolished, almost without exception. In the 1970s, developments in the city centre finally began taking heed of the needs of pedestrians and public transport, at least in part. The Helsinki Metro opened in 1983, and entrances were constructed on Asema-aukio.

Elielinaukio was designated as a public urban space in the town plan adopted in 1996. Sanomatalo and the hotel building on the edges of the square represent the glass-and-steel architectural ideals prevalent in recent decades.

The history of the area is described more closely in the environmental history report (appendix 2).

4.2. Location within the urban structure and characteristics of the built environment

The design area is in the heart of Helsinki, in a very central location on the west side of the Central Railway Station. The area is delimited by several landmark buildings with protected status and the railway station, which is a built cultural heritage site of national significance (RKY 2009). In addition, Asema-aukio is one of a series of squares that surround the railway station, the others being Rautatientori and the small square at the front of the railway station. Together, these squares form a unique composition of urban spaces. Taken as a whole, the design area and its environment possess substantial cultural-historical value.

One distinct characteristic of the design area and the urban fabric of central Helsinki as a whole is the low skyline, and this should continue to be preserved. This area is not a place for high rise construction.

Voimakas autoistuminen 1960-luvulla vaikutti myös aseman seutuun. Asema-aukio täyttyi autoista ja jalankulkijat haluttiin siirtää maan alle. Tästä on esimerkkinä vuonna 1967 valmistunut Asematunneli. Kantakaupungin tiivistyminen ja autoistuminen olivat uhkana myös vanhalle rakennuskannalle ja vanhojen tehdasympäristöjen rakennukset purettiin lähes täysin. Vihdoin 1970-luvulla keskustaa alettiin kehittää osittain myös jalankulun ja julkisen liikenteen ehdoilla. Vuonna 1983 valmistui Helsingin metro ja asema-aukiolle rakennettiin metron sisäänkäyntejä.

Elielinaukio määräytyi julkiseksi kaupunkitilaksi vuonna 1996 vahvistetulla asemakaavalla. Viime vuosikymmenien lasi- ja teräsarkkitehtuurin ihanteet näkyvät aukiota rajaavissa Sanomatalossa ja hotellirakennuksessa.

Alueen historiaa on kuvattu tarkemmin ympäristöhistoriallisessa selvityksessä (liite 2).

4.2. Sijainti kaupunkirakenteessa ja rakennetun ympäristön ominaispiirteitä

Suunnittelualue sijaitsee Helsingin ydinkeskustassa hyvin keskeisellä paikalla Päärautatieaseman länsipuolella. Alue rajautuu useaan suojeltuun merkkirakennukseen sekä rautatieaseman valtakunnallisesti merkittävään suojeltuun kulttuuriympäristöön (RKY 2009). Lisäksi Asema-aukio kuuluu osaksi rautatieaseman edusaukioiden sarjaa, johon kuuluvat lisäksi Rautatientori ja rautatieaseman edusaukio, ja jotka yhdessä muodostavat ainutlaatuisen kaupunkitilakokonaisuuden. Suunnittelualue ympäristöineen omaa kokonaisuudessaan merkittävästi kulttuurihistoriallisia arvoja.

Yksi suunnittelualuetta ja koko ydinkeskustan kaupunkirakennetta kuvaava erityispiirre on sen matala siluetti, joka halutaan säilyttää jatkossakin. Alue ei ole korkean rakentamisen paikka.

Despite the central location and cultural-historical value of the design area, there are presently several solutions of low architectural and urban design quality in the area. The squares are felt to be too large in scale, and the presence of several structures that break up the squares, such as traffic lanes, a ramp to the underground car park and the entrance to the metro, make it difficult to perceive the squares as a whole. In addition, the northern façade of the Vltava building, which borders Elielinaukio, is closed, architecturally unimpressive and gives the area an abandoned, temporary feel akin to a backyard.

4.3. Functions in the area

The design area is part of the most significant public transport hub in Helsinki and also the busiest pedestrian environment in the city centre. Elielinaukio is currently occupied by a public bus terminal, the Vltava building, which is used as a restaurant, a car park in front of the post office building, and an underground car park.

Asema-aukio is taken up by a waiting area for taxis, a ramp to the car park under Elielinaukio and one of the main entrances to the railway station, with a public space in front of it. The other buildings in the area under examination – Sokos (Valtakulma) and the post office building – are used as offices, commercial premises and a hotel.

A significant zone for cultural and leisure activities is situated in the immediate vicinity of the area under examination – to the north – including Oodi (the Helsinki central library), Musiikkitalo (a concert hall) and Finlandia Hall (a conference and event venue), which all cause large customer flows, alongside recreational spaces. Finland's busiest and most diverse commercial area is located to the south. The city centre as a whole also has the most significant concentration of jobs in Greater Helsinki.

4.4. Land-use principles

The master plan is the most important document in terms of land-use principles for the design of the area. In addition, the City of Helsinki's City Centre Vision elaborates on the future urban environment based on the master plan.

Suunnittelualueen keskeisyyteen ja kulttuurihistorialliseen arvoon nähden suunnittelualueella on nykyisellään kuitenkin useita arkkitehtonisesti ja kaupunkikuvallisesti huonolaatuisia ratkaisuita. Aukiot koetaan mittakaavoiltaan liian suuriksi ja aukoiden hahmottumista häiritsevät useat pilkkovat rakenteet, kuten liikenneväylät, pysäköintilaitoksen ramppi ja metrosisäänkäynnin katos. Lisäksi Elielinaukiota rajaavan Vltava-rakennuksen pohjoisjulkisivu on sulkeutunut, arkkitehtonisesti vaatimaton ja luo alueelle takapihamaisen, hylätyn ja väliaikaisen luonteen.

4.3. Alueen toiminnot

Suunnittelualue on osa Helsingin joukkoliikenteen merkittävintä solmukohtaa ja myös keskustan vilkkaain kävely-ympäristö. Elielinaukiolla sijaitsee nykyisin joukkoliikenteen linja-autoterminaali, ravintolakäytössä oleva Vltava-rakennus, paikoitusalue Postitalon edustalla sekä pysäköintilaitos maan alla.

Asema-aukiolla sijaitsee puolestaan taksien odotusalue, ramppi Elielinaukion maanalaiseen pysäköintilaitokseen ja yksi rautatieaseman pääsisäänkäynneistä edusaukioineen. Tarkastelualueen muut rakennukset Sokos (Valtakulma) ja Postitalo ovat toimisto-, liiketila- ja hotellikäytössä.

Tarkastelualueen välittömässä läheisyydessä pohjoispuolella sijaitsee merkittävä kulttuuri- ja vapaa-ajan toimintojen vyöhyke, jossa sijaitsee virkistysalueiden lomassa mm. suuria asiakasvirtoja keräävä keskustakirjasto Oodi, Musiikkitalo ja kongressi- ja tapahtumakeskus Finlandiatalo. Eteläpuolella puolestaan sijaitsee Suomen vilkkaain ja monipuolisin kaupan alue. Keskusta on myös kokonaisuudessaan pääkaupunkiseudun merkittävin työpaikka-alue.

4.4. Maankäytölliset lähtökohdat

Yleiskaava on alueen suunnittelun kannalta tärkein maankäytöllisiä lähtökohtia asettava suunnitelma. Lisäksi mm. kaupungin tekemä keskustavisio tarkentaa yleiskaavan kautta tavoiteltavaa tulevaisuuskuvaa.

2016 master plan

The design area is designated as a C1 area in the 2016 master plan. In addition, several underground rail traffic reservations and connections pass beneath the area, including the Pissararata rail line, the metro and a railway connection between Helsinki and Tallinn.

The definition of a C1 area on the master plan is as follows: "A business, retail and service centre developed as a functionally mixed area of commercial and public services, offices, administration, housing, parks, recreational and outdoor services and urban culture. Ground floor premises and premises that open into the street should be primarily designated as retail space. The area is pedestrian-dominated. The area stands out from its environment by being denser and more functionally diverse. The total amount of retail and office space should not, as a rule, be reduced. Changes to the uses of buildings or their parts must ensure that they preserve the functionally diverse and mixed structure that is characteristic of the centre. Changes to intended uses must include an area assessment."

The inner city is home to the historical city centre and residential areas of cultural-historical and architectural significance, including parks. The cultural-historical sites, parks and proximity to the sea are the city's calling cards. The low skyline of the historical city centre is a special feature of Helsinki, and it can be considered a competitive factor among large European cities. The aim is to continue to preserve it. Cultural-historical, architectural and landscape-cultural values must be taken into consideration in every part of the inner city.

The planning regulations highlight sustainable modes of mobility throughout the inner city. Special consideration must be paid to the pedestrian scale, as well as to the functionality of walking, parking, servicing and public transport arrangements. Vehicles should primarily park underground or on-street.

More business premises are required in the city centre to ensure urban productivity. From the perspective of housing, it is essential to ensure that services and jobs do not move out of the city centre. Street-level commercial units are an integral part of the fabric of the inner city. They are essential in terms of creating an interesting and attractive atmosphere.

Yleiskaava 2016

Suunnittelualue on Yleiskaavassa 2016 merkitty aluemerkinällä C1. Lisäksi alueen kautta kulkee useita maanalaisia raideliikenteen varauksia ja yhteyksiä, kuten Pissararata, metro sekä rautatieyhteys Helsinki-Tallinna välillä.

Yleiskaavan aluemerkinän C1 määritelmä on seuraava: "Palvelu-, liike- ja toimintapainotteinen keskusta, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava pääsääntöisesti liiketilaksi. Alue on kävelypainotteinen. Alue erottuu ympäristöstään tehokkaampana ja toiminnallisesti monipuolisempana. Liike- ja toimitilan kokonaismäärää ei lähtökohtaisesti tule vähentää. Rakennuksen tai sen osan käyttötarkoituksen muutoksissa on varmistettava keskustalle ominaisen, toiminnallisesti monipuolisen ja sekoittuneen rakenteen säilyminen. Käyttötarkoituksen muutosten yhteydessä tulee tehdä alueellinen tarkastelu".

Kantakaupungissa sijaitsee historiallinen keskusta ja asuinalueiden kulttuurihistoriallisesti ja rakennustaiteellisesti merkittäviä aluekokonaisuuksia puistoineen. Kulttuurihistorialliset kohteet, puistot ja merellisyys ovat kaupungin käyntikortteja. Historiallisen keskustan matala siluetti on Helsingin erityisyys, joka voidaan nähdä kilpailukytekijänä eurooppalaisten suurkaupunkien joukossa, ja se halutaan säilyttää jatkossakin. Kaikkialla kantakaupungin alueella tulee ottaa huomioon kulttuurihistorialliset, rakennustaiteelliset sekä maisemakulttuuriarvot.

Kaavamääräyksissä korostetaan kestäviä kulkumuotoja koko kantakaupungin alueella. Erityistä huomiota tulee kiinnittää jalankulkijan mittakaavaan sekä jalankulku-, pysäköinti-, huolto- ja julkisen liikenteen järjestelyjen toimivuuteen. Pysäköinnin tulee ensisijaisesti olla maan alla ja kadunvarressa.

Kaupunkituottavuuden varmistamiseksi keskustaan tarvitaan edelleen lisää toimitiloja. Asumisen näkökulmasta on olennaista, että palvelut ja työpaikat eivät katoa keskustasta. Kantakaupungin rakenteeseen kuuluu olennaisena osana myös kadunvarren liiketilat. Ne ovat keskeisiä keskustan kiinnostavuuden ja houkuttelevuuden kannalta.

Recreational and green network 2020

The design area is located at the southern tip of Keskuspuisto (Central Park). The city centre green axis – a significant axis of parks or connections – passes through the design area. The connection is being developed with an identity based on historical, urban design and recreational values as part of the urban structure.

City centre vision

The City of Helsinki's city centre vision is a vision for the future development of the central business district and inner city that expands on the master plan and strategic programmes. It envisages Helsinki's city centre remaining Finland's most significant business district, a hub of jobs, services, administration and culture where companies want to invest and people want to come. The railway station and its surroundings at the heart of this area are characterised as a high-quality meeting place combining business premises services over an international railway terminal. The central business district will be more pedestrian-oriented than before. New routes will be opened through urban blocks, and the increasing density in internal courtyards and the ground floors of buildings will offer new opportunities for real estate development. The underground city centre will continue to develop with the provision of new routes and services, and the city centre service tunnel will serve companies and shops in the central business district. Public outdoor spaces will be used intensively, and there will be large numbers of pedestrians. The street space and public areas are meant for people. Services will be located in urban blocks. Additional construction will take place within existing blocks. No tall buildings will be permitted in the central business district. The central business district is recognised for the business appeal of its historical urban value.

Virkistys- ja viherverkosto 2020

Suunnittelualue sijoittuu Keskuspuiston eteläkärkeen. Suunnittelualueen läpi kulkee Keskustan vihreä akseli eli merkittävä puistoakseli tai -yhteys. Yhteyttä kehitetään identiteettitekijöinä historiallisten, kaupunkikuvallisten ja virkistysarvojen lähtökohdista osana kaupunkirakennetta.

Keskustavisio

Helsingin keskustavisio on yleiskaavaa ja strategisia ohjelmia tarkentava tulevaisuuskuva liikekeskustan ja kantakaupungin kehittämiseksi. Sen mukaan keskusta on tulevaisuudessakin Suomen merkittävin liike-elämän keskus, työpaikkojen, palveluiden, hallinnon ja kulttuurin keskittymä, johon yritykset haluavat sijoittua ja ihmiset tulla. Rautatieasema ja sen ympäristö alueen sydämessä tiivistyy korkealaatuiseksi toimitilaa ja palveluja yhdistäväksi kohtaamispaikaksi kansainvälisen rautatieterminaalin ylle. Liikekeskusta on entistä kävelypainotteisempi. Kortteleiden läpi avataan lisää uusia reittejä ja tiivistyvät sisäpihat sekä maantasokerros tarjoavat uusia mahdollisuuksia kehittää kiinteistöjä. Maanalainen keskusta kehittyy uusine reitteineen sekä palveluineen, ja keskustan huolto-tunneli palvelee liikekeskustan yrityksiä ja liikkeitä. Julkisen ulkotilan käyttö on intensiivistä ja kävelijöiden määrät suuria. Katutila ja julkiset alueet on osoitettu ihmisille. Palvelut sijaitsevat kortteleissa. Kortteleiden lisärakentaminen tapahtuu kortteleiden sisällä. Liikekeskustan alueella ei sallita korkeaa rakentamista. Liikekeskustassa tunnistetaan historiallisen kaupunkirakenteen arvo liiketoiminnan vetovoimatekijänä.

4.5. Techno-economic principles

The conditions for building foundations are highly challenging in the design area. New construction will require the existing Eliel car park to be demolished. In addition, the challenging soil and groundwater conditions, as well as the existing structures in the areas and the adjacent buildings on wooden piles, will make new underground construction highly challenging and financially unviable. Underneath the area is the service tunnel, which serves several of the nearby urban blocks and will be preserved and remain in use throughout the project.

Implementation will call for significant changes to underground structures, and making the area suitable for construction will, therefore, demand substantial investment. As such, one key factor in enabling the implementation of the project will be to ensure that land is used efficiently enough.

Technical and traffic principles are described more closely in the Technical summary report (appendix 1).

4.6. Upcoming projects in the surrounding area

Several significant projects are planned for the area surrounding the design area.

In the future, the southern edge of the design area will be bordered by the terminus of the Crown Bridges tramway, which has been approved for construction. There is also a significant change of use taking place on the southern side of the design area, as a new luxury hotel will be built in the block occupied by the old Seurahuone hotel and the new student union. The 220-room hotel is scheduled for completion in 2022.

Behind the hotel on the north side of the design area, plans have been made for a cycling and pedestrian tunnel beneath the tracks of the Central Railway Station. Upon completion, the tunnel will substantially facilitate access to the station's platforms and cycling between the east and west.

4.5. Teknistoloudelliset lähtökohdat

Suunnittelualue on perustamisolosuhteiltaan erittäin vaativa. Uudisrakentaminen edellyttää nykyisen Elielin pysäköintilaitoksen purkamista. Lisäksi vaativista maaperä- ja pohjavesiolosuhteista sekä alueen nykyrakenteista ja viereisistä puupaalutetuista rakennuksista johtuen uusi nykyistä merkittävästi laajempi maanalainen rakentaminen alueella on erittäin haastavaa ja taloudellisesti kannattamatonta. Alueen alla sijaitsee myös useaa lähiympäristön korttelia palveleva huoltotunneli, joka säilytetään ja pidetään toiminnassa koko hankkeen ajan.

Toteutus edellyttää merkittäviä muutoksia maanalaisissa rakenteissa ja alueen rakentamiskelpoiseksi saattaminen vaatii näin ollen huomattavia investointeja. Täten riittävä maankäytön tehokkuus on yksi tärkeä hankkeen toteutuksen mahdollistava tekijä.

Teknisiä ja liikenteellisiä lähtökohtia on kuvattu tarkemmin suunnittelun tekniset lähtökohdat -selvityksessä (liite 1).

4.6. Ympäristön tulevia hankkeita

Suunnittelualueen ympäristössä on suunnitteilla useita merkittäviä hankkeita.

Suunnittelualueen etelälaitaa tulee tulevaisuudessa rajaamaan Kruunusilla-raiotien päätepysäkki, jonka toteutuksesta on päätetty. Lisäksi suunnittelualueen eteläpuolella on käynnissä merkittävä käyttötarkoituksen muutos, kun Vanhan hotelli Seurahuoneen ja Uuden ylioppilastalon kortteliin tulee uusi luksusluokan hotelli. Hotellin on määrä valmistua vuonna 2022 noin 220 huoneen laajuisena.

Suunnittelualueen pohjoispuolella sijaitsevan hotellin taakse on suunniteltu pyöräily- ja jalankulkutunneli, joka alittaa Päärautatieaseman ratapihan. Valmistuttuaan tunneli helpottaa huomattavasti kulkua asemalaitureille ja pyöräilyä itä-länsi-suunnassa.

An underground development incorporating business premises and a service tunnel is planned for construction in the design area beneath Asema-aukio for connection to Sokos (master plan 12290). In addition, the Pissararata rail line, a new underground railway connection to the city centre, is planned for the south side of the design area. The design indicates that one main entrance will be located on Asema-aukio in the design area (master plan 12425). The two aforementioned projects have not yet been approved for construction.

In the future, the design area may also be affected by the construction of a railway tunnel linking Helsinki with Tallinn – if this is built, the station will be located deep underground, close to Helsinki's Central Railway Station. Consideration of the project is instructed in the design program in chapter 5.

Above mentioned detailed plans 12290 and 12425 can be found on the following addresses:

<https://kartta.hel.fi/helreport/planpdfloader/?id=12290>

<https://kartta.hel.fi/helreport/planpdfloader/?id=12425>

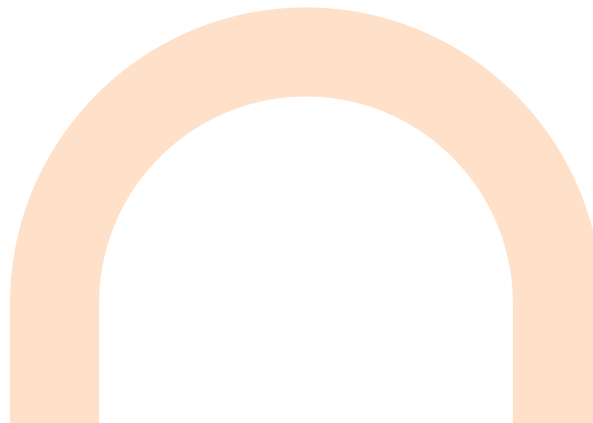
Suunnittelualueelle Sokoksen yhteyteen ja Asema-aukion alle on suunniteltu maanalainen liiketila- ja huoltotunnelikokonaisuus (asemakaava 12290). Lisäksi keskustan uusi maanalainen raideyhteys, Pissararata, on suunniteltu alueen eteläpuolelle. Suunnitelma osoittaa yhden pääsisääkäynnin sijoittuvan suunnittelualueelle Asema-aukiolle (asemakaava 12425). Edellä mainituista kahdesta hankkeesta ei ole vielä toteutuspäätöksiä.

Suunnittelualueeseen voi tulevaisuudessa vaikuttaa myös Helsingin ja Tallinnan yhdistävän raideliikenteen tunnelin rakentaminen, jonka asema tulee toteutuksessaan sijaitsemaan rautatieaseman läheisyydessä syvällä maan alla. Hankkeen huomiointi on ohjeistettu suunnitteluohjelmassa luvussa 5.

Yllä mainittujen asemakaavojen 12290 ja 12425 materiaalit löytyvät seuraavista osoitteista:

<https://kartta.hel.fi/helreport/planpdfloader/?id=12290>

<https://kartta.hel.fi/helreport/planpdfloader/?id=12425>





5. DESIGN PROGRAMME

5.1. Design principles

Competitors must present a solution that satisfies the principles and objectives specified in the competition programme. The design must take into consideration the designs, technical reports and other documents appended to the competition material with respect to the areas surrounding the competition area.

5.2. Design principles, requirements and guidelines

This chapter presents the design principles that must be followed when preparing a design solution.

5.2.1. New construction adapted to the area's nature and functions

The valuable historical nature of the area will be taken into consideration when the area is developed, and new buildings must be compatible with the existing buildings in the area in terms of height. The design area is a part of the densely-built central area, which contains an abundance of valuable buildings, with layers reflecting the architectural principles of different eras.

In particular, the Central Railway Station, Sokos building and the Main Post Office are protected landmark buildings, and their distinctive cityscape characteristics must be taken into consideration when designing new buildings in terms of the scale, facade treatments, architectonic solutions and views.

5. SUUNNITTELU-OHJELMA

5.1. Suunnittelun lähtökohdat

Kilpailijan tulee esittää kilpailuohjelmassa määriteltävien lähtökohtien ja tavoitteiden mukainen ratkaisu. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon kilpailuaineiston liitteissä mainitut kilpailualueen ympäröiviä alueita koskevat suunnitelmat, tekniset selvitykset ja muut asiakirjat.

5.2. Suunnitteluperiaatteet, vaatimukset ja -ohjeet

Suunnittelulle on asetettu tässä luvussa suunnitteluperiaatteet, joita tulee noudattaa suunnitteluratkaisua laadittaessa.

5.2.1. Uudisrakentaminen alueen luonteeseen ja toimintoihin sovittaen

Alueen arvokas historiallinen luonne huomioidaan alueen kehittämisessä ja uudisrakentamisen tulee sopeutua korkeusasemiltaan ympäröivään rakennuskantaan. Suunnittelualue on osa keskustamaisen tiiviisti rakennettua, ajallisesti kerrostunutta aluetta, jossa on runsaasti arvokasta rakennuskantaa.

Erityisesti päärautatieasema, Sokos ja Postitalo ovat suojeltuja maamerkkirakennuksia, joiden kaupunkikuvalliset erityispiirteet tulee huomioida uudisrakennusten suunnittelussa, kuten mittakaavassa, julkisivujen käsittelyssä ja arkkitehtonisessa kokonaisratkaisussa sekä näkymissä.

Asema-aukio must mainly be an open urban square and pedestrian area. A new building may be designed on a scale compatible with the square to replace the existing entrance to the metro. Asema-aukio is an area of historical and architectural value, as well as a square denoting the entry to the city, and it must remain a city square by nature. Asema-aukio is one part of the composition of value urban spaces surrounding the railway station. Any new buildings designed for the square must connect the pedestrian networks above and below ground in a natural way. The new building may contain retail and business premises. The Asema-aukio ramp to the underground car park will be removed, and taxi traffic will be placed mainly underground. The redevelopment of the square must pay special consideration to the important sightlines from Postikatu and Kaivokatu towards the Central Railway Station. The masses and heights of new buildings must be in balance with the height of the railway station's eaves, which are at a height of +15.0 meters above sea level. The new connection to the metro must be an attractive, bright and natural connection between the pedestrian levels. In front of the Sokos building, the important cityscape value of the Töölönlahdenkatu axis must be taken into consideration, as well as the connection to recreational and green areas. Between the redeveloped part of Asema-aukio and the Central Railway Station, ample space must remain for pedestrian flows – approximately 30 metres. The design principles have been illustrated in figure 2.

Elielinaukio is being examined as an area for the construction of business premises compatible with the surrounding building stock. New construction on Elielinaukio must be connected to the underground pedestrian network in the Asematunneli. The southern facades of the Vltava building are the final vestige of the railway yard activities that once occupied the area, and its diagonal line must be taken into consideration when planning construction in the area. The building's valuable characteristics include its original preserved facades on the south and southwest sides. Primarily, the building should be preserved if the design solution enables this or alternatively the most valuable parts should be preserved as part of the design proposal. The eaves of new buildings must not rise above the +44 meters above sea level (the line of the eaves on Postitalo).

The area must present itself as a square denoting the entry into the city as a whole. The design must reinforce the nature of Asema-aukio and its surroundings as the square that passengers enter when they arrive in Helsinki by train.

Asema-aukion tulee olla pääasiallisesti avointa aukiotilaa ja kävelyaluetta. Alueelle on mahdollista suunnitella nykyisen metrosisääntöä korvaava, mittakaavaltaan aukiolle sopiva uudisrakennus. Asema-aukio on historiallisesti ja rakennustaiteellisesti arvokas, lisäksi se on kaupungin sisään-tuloaukio, jonka luonne tulee jatkossakin hahmottua aukiona. Asema-aukio on osa Rautatieasemaa ympäröivien arvokkaiden kaupunkitilojen kokonaisuutta. Aukiolle mahdollisesti suunniteltavan uudisrakennuksen tulee luontevasti kytkeä yhteen maanpäällinen ja maanalainen kävelyverkosto. Uudisrakennukseen on mahdollista sijoittaa liike- ja toimitilaa. Asema-aukion sisäänajoramppi poistuu ja taksien saattoliikenne siirtyy samassa yhteydessä pääosin maanlaiseksi. Aukion uudisrakentamisessa tulee huomioida erityisesti Postikadun ja Kaivokadun tärkeät näkymälinjat kohti päärautatieasemaa. Uudisrakentamisen massoittelussa ja korkeuksissa tulee huomioida tasapainoinen suhde Rautatieaseman räystäslinjaan, jonka korkeustaso on +15.0 metriä merenpinnan yläpuolella. Uuden metron sisäänkäynnin tulee olla houkutteleva, valoisa ja luonteva yhteys kävelytasojen välillä. Sokoksen edustalla tulee huomioida Töölönlahdenkadun suuntainen kaupunkikuvallisesti tärkeä akseli sekä virkistys- ja viheralue. Asema-aukion uudisosan ja päärautatieaseman väliin tulee jättää riittävästi tilaa jalankulkuvirroille, noin 30 metriä. Suunnitteluperiaatteita on havainnollistettu kuvassa 2.

Elielinaukiota tutkitaan toimitilarakentamisen alueena ympäristön rakennuskantaan sovittoa. Elielinaukion uudisrakennus tulee kytkeä Asematunnelin maanalaiseen kävelyverkkoon. Vltava-rakennuksen eteläiset julkisivut ovat viimeinen muistuma alueen ratapihatoiminnasta ja sen diagonaalilinja tulee huomioida alueen rakentamisen suunnittelussa. Rakennuksen arvokkaita piirteitä ovat sen alkuperäiset säilyneet julkisivut etelässä ja lounaassa. Rakennus tulee ensisijaisesti säilyttää suunnitteluratkaisun niin mahdollistaessa, tai vaihtoehtoisesti sen arvokkaimmat osat tulee säilyttää osana suunnitteluehdotusta. Uudisrakentamisen räystäslinja ei saa ylittää korkeustasoa +44 metriä merenpinnan yläpuolella (Postitalon räystäslinja).

Alueen tulee hahmottua saapumisaukiona koko kaupunkiin. Suunnitelman tulee vahvistaa Asema-aukion ja sen ympäristön luonnetta aukiona saavuttaessa junalla Helsinkiin.

5.2.2. High quality, safe and pleasant outdoor public spaces for all users

Rautatientori, Kaivokatu and Asema-aukio should become an interconnected series of squares in front of the Central Railway Station. The area is primarily reserved for pedestrians. The solutions and surfaces in public spaces should be designed as a high-quality part of the series of spaces in front of the railway station and part of the pedestrian centre. The area is Helsinki's busiest pedestrian area, characterised by the arrival of passengers in regular pulses, and the dimensions of the pedestrian areas must accommodate this and anticipate congestion. In addition, the design for the area must include spaces to allow people to stop and interact, as well as terrace areas, in such a way that the spaces enable fluid walking conditions while retaining Helsinki's characteristic sightlines and axes of significance to the cityscape.

Elielinaukio and Asema-aukio are connected with the Töölönlahti park areas. The green route, which provides a recreational connection from the extensive forested areas of Keskuspuisto via the Eläintarha sports park to Töölönlahti, is to be extended along Töölönlahdenkatu through the design area towards a chain of historical parks and park-like streets in the inner city, all the way to the sea. Töölönlahdenkatu must be planned to be connected to above mentioned recreational network.

The vertical connections necessitated by underground construction will be integrated into buildings. The vertical connections to the new and existing underground spaces in the area, such as lifts, stairways, ventilation, smoke extraction and emergency exits, must be integrated into new buildings or into existing buildings in a way that is compatible with their architecture. No separate technical structures may be placed at street level.

5.2.3. New construction of business premises to improve the functionality of the business district and boost comfort in the area

New construction in the area is for business, office, service and cultural premises. The lower floors of new buildings (at least the ground floor and the first floor above ground level) must contain retail space and spaces for cultural services, and the upper floors may be other business premises. The area cannot contain housing or long-term accommodation activities.

5.2.2. Laadukkaat, turvalliset ja viihtyisät julkiset ulkotilat kaikille käyttäjille

Rautatientorin, Kaivokadun ja Asema-aukion tulee hahmottua päärautatie-aseman edusaukioiden sarjana. Alue varataan ensisijaisesti kävelyliikenteelle. Julkisten tilojen ratkaisut ja pinnoitteet tulee suunnitella korkeatasoiseksi osaksi Rautatieaseman edustan tilasarjaa ja kävelykeskustaa. Alue on Helsingin vilkkaain kävelyalue, jonka erityispiirteenä on, että matkustajia saapuu alueelle sykäyksittäin, mikä tulee huomioida kävelyalueiden mitoituksessa ja ruuhkiin varautumisessa. Alueelle tulee lisäksi suunnitella tilat pysähtymiselle, kohtaamiselle ja terassialueille siten, että ne mahdollistavat sujuvat kävelyn olosuhteet alueella ja että kaupunkikuvallisesti merkittävät ja Helsingille ominaiset näkymäakselit säilyvät.

Elielinaukio ja Asema-aukio kytkeytyvät Töölönlahden puistoalueisiin. Keskuspuiston laajoilta metsäisiltä alueilta Eläintarhan urheilupuiston kautta Töölönlahdelle kulkevan vihersormen virkistysyhteyttä jatketaan Töölönlahdenkadun suuntaisesti suunnittelualueen läpi kohti eteläisen kantakaupungin historiallisten puistojen ja puistomaisten katujen aina merelle asti ulottuvaa ketjua. Töölönlahdenkatu tulee suunnitella osaksi edellä kuvattua virkistysverkostoa.

Maanalaisen rakentamisen edellyttämät pysty-yhteystarpeet integroidaan rakennuksiin. Alueen uuden ja olemassa olevien maanalaisten tilojen pysty-yhteydet, kuten hissi- ja porrasyhteydet, ilmanvaihto, savunpoisto ja poistumistiet on integroitava joko uudisrakennuksiin tai olemassa oleviin rakennuksiin ja sovittava niiden arkkitehtuuriin. Katutilaan ei saa sijoittaa erillisiä teknisiä rakennelmia.

5.2.3. Liikekeskustan toiminnallisuutta ja alueen viihtyisyyttä parantava uusi toimitilarakentaminen

Alueen uudisrakentaminen on toiminnoiltaan liike-, toimi-, palvelu- ja kulttuuritilaa. Uudisrakentamisen ensimmäisten kerrosten (vähintään kaksi alinta kerrosta maantasosta lukien) tulee olla liiketilaa ja kulttuuripalvelujen tilaa, ylemmät kerrokset voivat olla toimitilaa. Alueelle ei voi sijoittaa asumista tai pitkäaikaista majoitustoimintaa.

The ensemble can include hotel activities.

In addition to the main thoroughfares in outdoor public spaces, the street-level floors of buildings must be designed to include supplementary open routes passing through buildings to take account of natural pedestrian flows.

The street-level floors of buildings must contain functions opening out in every direction onto the street, with the option of extending them into the street area by adding terraces.

5.2.4. Traffic management in the area will be simplified

The bus terminal currently located on Elielinaukio must be assumed to be relocated out of the area.

Service traffic and parking must be underground. The existing number of parking spaces in the area must not substantially decrease. Furthermore, the number of parking spaces (for cars and bicycles) required for the new land use must be implemented in accordance with the calculation guidelines provided in appendix 1. The obligatory parking spaces in the existing car park must be taken into consideration. New technical solutions can be proposed to boost the efficiency of parking. Additional information to consider when designing parking is presented in the technical summary, appendix 1.

The connection from Töölönlahdenkatu to the underground car park will be sufficient when the entrance to the car park from Asema-aukio is removed.

Bicycle parking must be designed with structures. The connection between cycling routes and the parking facilities must be unobstructed.

Postikatu will be converted into a pedestrian-oriented street; in the future, it will not be possible to drive between Kaivokatu and Postikatu, with the exception of one-way taxi and drop off traffic. Pick-up and drop-off traffic for the railway station must be designed as an underground part of the new building entity. The principles for taxi and drop-off traffic within the design area are presented in picture 3.

The design of underground pedestrian areas must pay special attention to orientation and brightness. Retail premises must open onto the underground pedestrian routes.

Hotellitoiminta osana kokonaisuutta on mahdollinen.

Rakennusten maantasokerroksiin tulee suunnitella julkisessa ulkotiloissa olevia pääkulkureittejä täydentäviä rakennukset läpäiseviä avoimia kulkureittejä luonteavat kulkuvirrat huomioiden.

Maantasokerroksissa tulee kaikilla suunnilla olla katutilaan avautuvia toimintoja, jotka voivat laajentua katualueille terasseina.

5.2.4. Alueen liikennejärjestelyjä selkiytetään

Tällä hetkellä Elielinaukiolla sijaitseva linja-autoliikenteen terminaali tulee olettaa poistuvaksi alueelta.

Huoltoliikenne ja pysäköinti tulee järjestää maanalaisena. Alueen olemassa oleva pysäköintipaikkamäärää ei saa merkittävästi vähentää. Lisäksi uuden maankäytön edellyttämät pysäköintipaikat (autot ja polkupyörät) tulee toteuttaa liitteessä 1 esitetyn laskentaohjeen mukaisesti. Olemassa olevan pysäköintilaitoksen velvoitepaikat tulee huomioida. Pysäköinnin tehostamiseksi on mahdollista ehdottaa uusia teknisiä ratkaisuja. Lisätietoa pysäköinnin suunnittelussa huomioitavista asioista on esitetty suunnittelun teknisten lähtökohtien selvityksessä liitteessä 1.

Töölönlahdenkadun ajoyhteys pysäköintilaitokseen on riittävä Asema-aukion sisäänajorampin poistuessa.

Pyöräpysäköinti tulee suunnitella rakenteellisena. Paikoitukseen tulee olla esteetön yhteys pyöräreitiltä.

Postikatu muuttuu kävelypainotteiseksi kaduksi, jatkossa ajo Postikadun ja Kaivokadun välillä ei ole mahdollinen, pois lukien yksisuuntaista taksi- ja saattoliikennettä. Rautatieaseman saattoliikenne tulee suunnitella maanalaisena osana uudisrakentamisen kokonaisuutta. Suunnittelualueen taksi- ja saattoliikenteen periaateratkaisut on esitetty kuvassa 3.

Maanalaisten kävelytilojen suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota orientoitavuuteen ja valoisuuteen. Liiketilaja tulee avata maanalaisille kävelyreiteille.

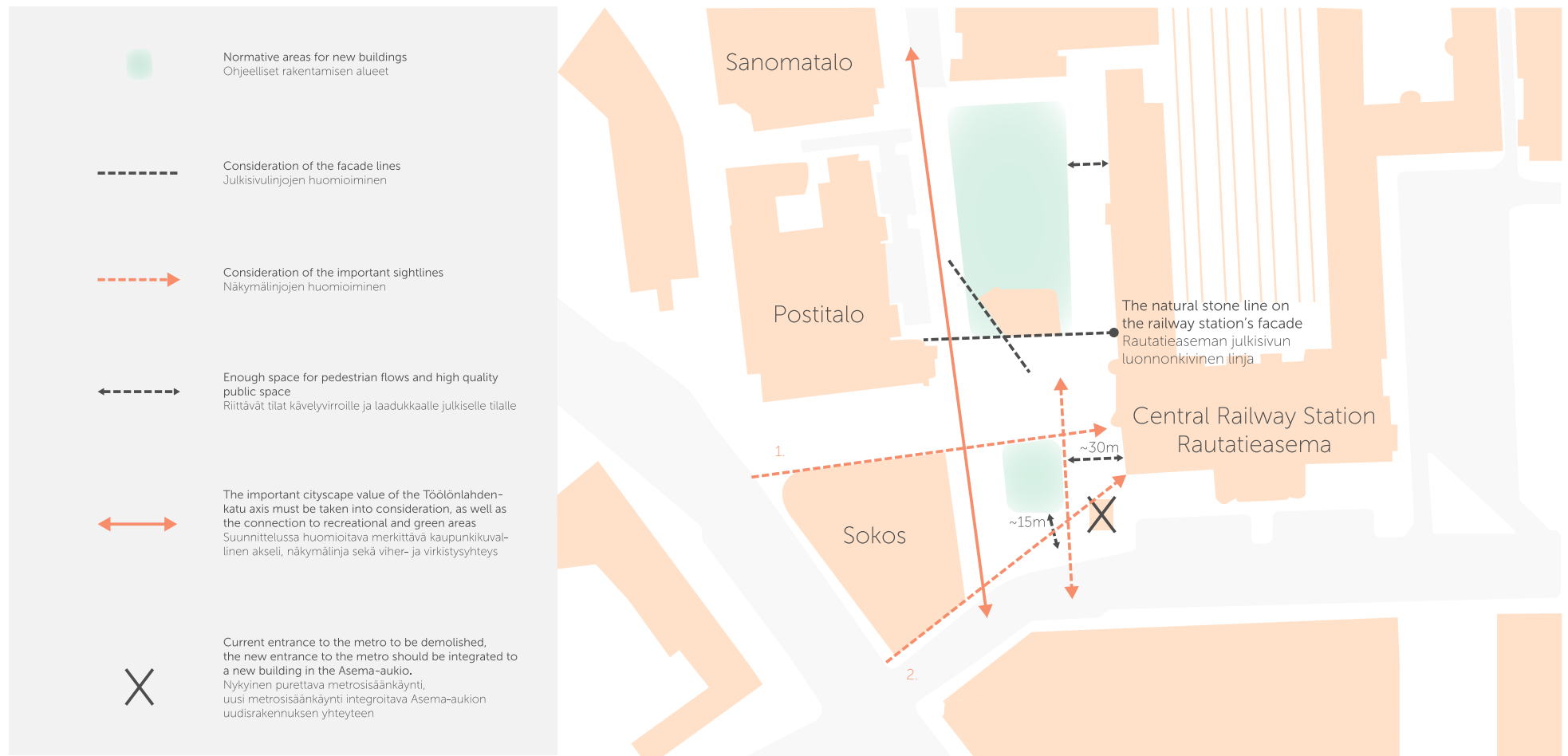


Figure 2: Diagram illustrating the design principles
Kuva 2: Suunnitteluperiaatteita havainnollistava kaavio



1. Consideration to the important sightlines, a photograph from Postikatu towards the Central Railway Station
Näkymälinjojen huomioiminen, valokuva Postikadulta kohti Rautatieasemaa



2. Consideration to the important sightlines, a photograph from Mannerheimintie towards the Central Railway Station
Näkymälinjojen huomioiminen, valokuva Mannerheimintieltä kohti Rautatieasemaa

5.2.5. The design must take into consideration the demanding technical and economic principles of the area

The conditions for building foundations are highly challenging in the competition area. Implementation will call for significant changes to underground structures and transport arrangements. For this reason, substantial investment will be required to make the area suitable for construction. In order to ensure that the proposed designs are viable and include sufficient land-use efficiency, the target for the scope of above-ground construction included in the plan is 40,000 m² of gross floor area. The design team should strive to meet this target while taking into consideration the urban design constraints described in the design principles as a factor that may limit the scope of the design proposal.

The design must take into consideration the Pissararata railway plan together with its site reservations and the town plan 12290 related to the plan. The plans for the Pissararata station call for a connection to the Asematunneli level at the Central Railway Station metro station and the need for a ventilation connection to Asema-aukio.

The design should take into consideration the plan to extend Sokos underground. The design should take into consideration town plan 12425 and, if necessary, the design solutions should be coordinated.

Possible Tallinn tunnel must be considered by locating a vertical shaft reservation as instructed in appendix 8. The reservation area should function as a natural part of the plan also in case the reservation would not be taken into use as a vertical connection of the tunnel.

There is a lot of underground activity in the area, as well as a large amount of municipal infrastructure, which must be taken into consideration in the design. The service tunnel beneath the car park will be retained, and it must remain in operation throughout the execution of the project.

Due to the soil conditions, the lowest underground level must be limited to the lowest level that currently exists. Floor level of the new basement > 0.4 (N2000). The existing impounding dams surrounding the Eliel car park will be retained. The deeper water pressure basement under the parking level in the car park will be retained. In the future, the area may be used as a technical space or similar.

The landscaping presented in the solution must take into consideration the realistic need for space and feasibility of such features.

5.2.5. Suunnittelussa tulee huomioida alueen vaativat tekniset ja taloudelliset lähtökohdat

Kilpailualue on perustamisolosuhteiltaan erittäin vaativa. Toteutus edellyttää merkittäviä muutoksia maanalaisissa rakenteissa ja liikennejärjestelyissä. Alueen rakentamiskelpoiseksi saattaminen vaatii tämän vuoksi huomattavia investointeja. Esitettävien suunnitelmien toteutettavuuden ja riittävän maankäytön tehokkuuden varmistamiseksi suunnitelman sisältämälle maanpäälliselle rakentamiselle asetetaan 40 000 brm²:n laajuustavoite, johon suunnitteluryhmän tulee pyrkiä kuitenkin ottaen huomioon suunnitteluperiaatteissa mainitut alueen kaupunkikuvalliset rajaukset mahdollisena suunnitteluehdotuksen laajuutta rajaavana tekijänä.

Pissararadan aseman varaukset tulee huomioida suunnittelussa. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon voimassa oleva asemakaava 12290, Pissaran ratasuunnitelma sekä näihin liittyvät työmaa-aikaiset varaukset. Pissararadan asemalta on suunniteltu yhteys Rautatieaseman metron asematunnelitasolle ja ilmanvaihdon yhteystarve Asema-aukiolle.

Sokoksen maanalaisen laajentamisen suunnitelma huomioitava suunnittelussa. Suunnittelussa huomioidaan voimassa oleva asemakaava 12425 ja tarvittaessa suunnitteluratkaisut yhteensovitettaen.

Mahdollinen Tallinna-tunneli tulee huomioida merkitsemällä suunnitelmiin pystykuiluvaraus liitteessä 8 esitettyjen ohjeiden mukaisesti. Varausalueen tulee toimia luontevana osana suunnitelmaa myös, mikäli aluetta ei otettaisi käyttöön tunnelin pysty-yhteytenä.

Alueelle on sijoitettu paljon maanalaista toimintaa sekä suuri määrä kunnallistekniikkaa, mitkä on huomioitava suunnittelussa. Huoltotunneli pysäköintilaitoksen alla säilytetään ja on pidettävä toiminnassa koko hankkeen ajan.

Pohjaolosuhteiden vuoksi maanalaisten tilojen alimman tason tulee rajoittua nykyiseen alimpaan tasoon. Uuden kellarikerroksen lattiataso > 0.4 (N2000). Elielin parkin olemassa olevat ympäryspatoseinät säilytetään. Pysäköintilaitoksen paikoitustason alla oleva syvempi vedenpaine kellari säilytetään. Tilaa voidaan jatkossakin mahdollisesti hyödyntää teknisenä tms. tilana.

Viherrakentamisen esitetyissä ratkaisuissa tulee ottaa huomioon niiden realistinen tilantarve ja toteutettavuus.



Figure 3: Elielinaukio taxi and drop off routes and zones, principal solutions

Kuva 3: Elielinaukion taksi- ja saattoliikenteen periaateratkaisut

6.EVALUATION OF COMPETITION PROPOSALS

6.1. Comparison of competition proposals and selection of a winning candidate

External evaluations or statements will not be binding on the competition organisers.

Any design proposals that violate the competition programme may be excluded from the competition.

The panel of judges may reject all of the proposals.

6.2. Evaluation criteria

The evaluation will focus on how the design principles set out in chapter 5 of the design programme have been taken into consideration.

6.KILPAILU-EHDOTUSTEN ARVOSTELU

6.1. Suunnitelmaehdotusten vertailu ja voittajaehdokkaan valinta

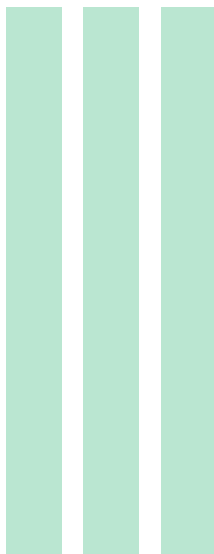
Ulkopuoliset arviot tai lausunnot eivät sido kilpailun järjestäjiä.

Kilpailuohjelman vastaiset suunnittelemaehdotukset voidaan sulkea kilpailusta.

Tuomaristo voi jättää voittajan nimeämättä.

6.2. Arvostelukriteerit

Arvioinnissa kiinnitetään huomiota siihen, kuinka luvun 5 suunnitteluohjelmassa esitetyt suunnitteluperiaatteet on otettu huomioon.



Evaluation of design proposals, evaluation criteria:

Quality of urban space

- Taking the valuable characteristics of the area into consideration in the design for new construction, with special attention paid to the valuable features and cultural-historical values of the urban fabric
- Creating a distinctive, pleasant and appealing outdoor public space in the area
- Integrating Asema-aukio into the series of squares fronting the Central Railway Station
- The architectural and landscape-architectural quality of the solution as a whole

Functionality

- The content of functionality in new buildings, credibility, placement and relationship to the overall entity, as well as to the existing urban structure
- High-quality, outdoor public spaces of sufficient size to enable safety for people who use and walk through the spaces
- Connecting functions above and below ground
- How the street-level retail premises and the areas fronting them relate to the existing environment
- Natural routes for different modes of transport, especially for pedestrians, and smooth consolidation of such routes

Feasibility

- The overall economy and feasibility of the design solution, taking into consideration the complexity of building foundations in the construction site, the construction costs and adequate efficiency of land use
- Sustainable construction principles
- Functionality of servicing and parking

The overall functionality, quality and development feasibility of the solution will be considered more important than meeting individual evaluation criteria.

Suunnitelmaehdotusten arviointi, arvostelukriteerit:

Kaupunkitilallinen laatu

- Alueen arvokkaiden ominaispiirteiden huomioiminen uudisrakentamisen suunnittelussa, erityisesti tulee huomioida kaupunkirakenteen arvokkaat piirteet ja kulttuurihistorialliset arvot
- Omaleimaisen, viihtyisän ja miellyttävän julkisen ulkotilan muodostaminen alueella
- Asema-aukion liittyminen osaksi Päärautatieaseman edusaukioiden sarjaa
- Arkkitehtoninen ja maisema-arkkitehtoninen kokonaisratkaisu

Toiminnallisuus

- Uudisrakentamisen toimintojen sisältö, uskottavuus, sijoittuminen ja suhde kokonaisuuteen sekä olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen
- Mitoitukseltaan riittävät korkealaatuiset julkiset ulkotilat turvallisen kävelyn sekä oleskelun mahdollistamiseksi
- Maanpäällisten ja maanalaisten toimintojen kytkeytyminen
- Kivijalkaliiketilojen ja niiden edustojen suhde olemassa olevaan ympäristöön
- Eri liikennemuotojen, etenkin jalankulun, luontevat esteettömät reitit ja sujuva yhteensovittaminen

Toteutettavuus

- Suunnitteluratkaisun kokonaistalous ja toteutettavuus ottaen huomioon rakennuspaikan perustamisen vaativuus, rakennuskustannukset ja riittävä maankäytön tehokkuus
- Kestävän rakentamisen periaatteet
- Huollon ja pysäköinnin toimivuus

Kokonaisratkaisun toimivuutta, laatua ja kehityskelpoisuutta pidetään tärkeämpänä kuin yksittäisiin arviointikriteereihin vastaamista.

7. GUIDELINES FOR PREPARING PROPOSALS

The design proposal must be presented in accordance with the guidelines specified in this chapter concerning printed competition material.

Design proposals must comply with the design principles set out in chapter 5.

7.1. Design documents required

Area under examination 1:2500

- The drawing should present, in the form of a diagram, how the competition proposal relates to the surrounding urban structure.

Ground plan 1:500

- The ground plan should show the entire competition area. The drawing should present the buildings, including the number of floors in each building, the main outdoor areas, and the locations of the functions proposed by the competitor for the area. The building masses should be presented shaded from southwest in an angle of 45°

Area facades and cross-sections 1:500

- A cross-section of the area, showing how the new buildings relate to the existing buildings and outdoor areas, including underground spaces.

Floor plan of the ground floor 1:250

- The floor plan of the ground floor should also show the outdoor areas and how the interiors relate to them. As regards outdoor areas, the main features of the levelling should be shown along with the surface materials, planted areas, structures and the main items of furniture and fittings.

7. EHDOTUSTEN LAADINTAOHJEET

Suunnitelmaehdotus tulee esittää tässä luvussa määriteltujen kilpailun tulosteita koskevien ohjeiden mukaisesti.

Suunnitelmaehdotuksen tulee noudattaa sille luvussa 5 asetettuja suunnitteluperiaatteita.

7.1. Vaadittavat suunnitelma-asiakirjat

Tarkastelualue 1:2500

- Piirustuksessa esitetään kaaviomaisesti kilpailuehdotuksen liittyminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen.

Asemapiirustus 1:500

- Asemapiirustuksessa esitetään koko kilpailualue. Piirustuksessa esitetään rakennukset kerroslukuineen, keskeiset ulkotilat ja kilpailijan esittämien toimintojen sijoittuminen alueelle. Rakennusmassat esitetään varjostettuina lounaasta 45 asteen kulmassa.

Aluejulkisivut ja -leikkaukset 1:500

- Alueleikkaus, josta käy ilmi uudisrakennuksen suhde olemassa oleviin rakennuksiin ja ulkotiloihin mukaan lukien maanalaiset tilat.

Maantasokerroksen pohjapiirustus 1:250

- Maantasokerroksen pohjapiirroksessa esitetään myös ulkotilat ja sisätilojen liittyminen niihin. Ulkotilojen osalta esitetään tasaus pääpiirteissään, pinta-materiaalit, istutukset, rakenteet sekä tärkeimmät kalusteet ja varusteet.

Other floor plans

- For floors other than the ground floor, the style of presentation can be more approximate and the scale can be smaller. At a minimum, floor diagrams should be presented for the basement and one typical floor, including the associated functions.
- The floor plan for the basement should show the parking solution, including the vehicle ramps.

Facades and cross-sections 1:250

- The necessary drawings of the facades and cross-sections, including elevation markings, should be presented to enable the assessment of the design.

Embedded oblique aerial image

- An oblique aerial image embedded on the image template provided (on appendix 7).

Visualisations

At least three perspective images should be presented at the eye level of a person standing on the ground (See the instructions on appendix 6).

Description

- The description should explain and justify the main design solutions included in the proposal. The description should also include details on the scope, broken down by function. The full description may be no longer than two A4 pages. The description text should be included as part of the design images.
- In addition, a short text (500–1,000 characters) presenting the competition proposal should be included for use on the website.

Functional concept

- Competitors must describe the functionality of their proposal using diagrams and illustrations.

Muut pohjapiirrokset

- Muiden kuin maantasokerroksen osalta esitystapa voi olla viitteellisempi ja mittakaava pienempi. Ainakin kellarikerroksen ja yhden tyypillisen kerroksen pohjakaaviot toimintoihin tulee esittää.
- Kellarikerroksen pohjapiirustuksesta tulee käydä ilmi pysäköintiratkaisu ajoramppeineen.

Julkisivut ja leikkaukset 1:250

- Esitetään suunnitelman arvioimisen kannalta tarpeelliset julkisivu- ja leikkauspiirustukset korkomerkintöineen.

Viistoilmakuvaus

- Annetulle kuvapohjalle (liitteessä 7) laadittu viistoilmakuvaus.

Näkymäkuvat

- Esitetään vähintään kolme perspektiivikuvaa kilpailunjärjestäjän antamista kuvakulmista maantasosta silmän korkeudelta (katso ohje liitteessä 6).

Selostus

- Selostuksessa kuvataan ja perustellaan ehdotuksen keskeiset suunnitteluratkaisut. Selostukseen sisällytetään myös laajuustiedot toiminnoittain eriteltynä. Selostuksen pituus saa olla yhteensä enintään kaksi A4-sivua. Selostusteksti tulee sijoittaa osaksi kuvaplaneja.
- Lisäksi toimitetaan lyhyt (500-1000 merkkiä) esittelyteksti kilpailuehdotuksesta verkkosivuilla käytettäväksi.

Toiminnallinen konsepti

- Kilpailijoiden tulee kuvata ehdotuksensa toiminnallisuutta vapaamuotoisilla kaavioilla ja kuvituksilla.

Other materials

- Competitors may also choose to present other material that they consider necessary for visualising their proposals, but no more than the maximum permitted number of A1 pages.

Printable 3D model

- A printable 3D model file as per the separate instructions (see the appendix 4). The competition organiser will print the models. When the proposals are assessed, the printed small-scale models will be examined within a larger physical model of the environment.

7.2. Method of presentation

The competition proposal should be presented as a PDF file (300 dpi) containing no more than seven A1 pages (891 x 594 mm) in landscape orientation. The maximum file size is 50 MB.

In addition, one perspective image should be delivered as a separate raster image file (JPG, aspect ratio: 4:3, maximum file size: 3 MB) to be used in communications related to the competition.

The short text (500-1000 characters) presenting the competition proposal is to be filled in on the competition website.

All file names must begin with the name of the proposal or a corresponding abbreviation. Information that identifies the authors must be removed from the files.

Muut materiaalit

- Lisäksi kilpailijat voivat halutessaan esittää muuta ehdotuksen havainnollistamiseksi tarpeelliseksi katsomaansa aineistoa sallitun A1-sivujen enimmäismäärän puitteissa.

Tulostettava 3d-malli

- Erillisen ohjeen (katso liite 4) mukainen tulostuskelpoinen 3d-mallitiedosto. Kilpailun järjestäjä tulostaa mallit. Arvostelun yhteydessä tulostettua pienoismallia tarkastellaan laajempaan fyysiseen ympäristömalliin sijoitettuna.

7.2. Esitystapa

Kilpailuehdotus tulee esittää yhtenä vaakasuuntaisena A1-kokoisena (891x594 mm) PDF-tiedostona (300 dpi) jonka sivumäärä on enintään seitsemän. Tiedoston koko enintään 50 Mt.

Lisäksi tulee toimittaa yksi näkymäkuva erillisenä rasterikuvana (jpg-tiedosto, kuvasuhde 4:3, kuvan koko enintään 3 Mt) kilpailun viestinnässä käytettäväksi.

Lyhyt esittelyteksti (500-1000 merkkiä) syötetään kilpailusivuston kautta.

Tiedostojen nimen alkuosan tulee olla ehdotuksen nimimerkki tai sitä vastaava lyhenne. Tiedostoista on poistettava tekijän tunnistetiedot.

7.3. Competition secrecy

The competition is anonymous. Every document included in the competition proposal should bear the competitor's selected pseudonym, and no other information about the authors should be included in the material. The name of the proposal should also be included in the file names.

Details on the authors of the competition proposal should be sent as a separate file containing the following information:

- The name of the proposal (pseudonym)
- The names of the designers who prepared the proposal
- The holders of the copyright to the proposal
- Contact details (one email address and telephone number)

7.4. Submission of competition proposals

The competition closes on March 5th, 2021.

Competition proposals must be uploaded on the competition website www.neweliel.fi by 4.00 PM (GMT +2).

The competition secretary will ensure that competition secrecy is upheld when the competition entries are received.

The competition organiser will reject any competition proposals that are submitted late or that do not meet the requirements specified in this document.

7.3. Kilpailusalaisuus

Kilpailu on salainen. Kilpailuehdotuksen jokainen asiakirja on varustettava kilpailijan valitsemalla nimimerkillä eikä aineistosta saa käydä ilmi muita tekijätietoja. Myös tiedostojen nimistä on käytävä ilmi ehdotuksen nimimerkki.

Kilpailuehdotuksen mukana toimitetaan tekijätiedot erillisenä tiedostona, josta ilmenee:

- ehdotuksen nimimerkki
- ehdotuksen laatineiden suunnittelijoiden nimet
- ehdotuksen tekijänoikeuden haltijat
- yhteystiedot (yksi sähköposti ja puhelinnumero)

7.4. Kilpailuehdotusten sisäanjättö

Kilpailuaika päättyy 5.3.2021.

Kilpailuehdotukset ladataan hankkeen sivustolle osoitteessa www.uusieliel.fi klo 16.00 (GMT +2) mennessä.

Kilpailusihteeri huolehtii kilpailusalaisuuden säilymisestä kilpailutöiden vastaanottamisen yhteydessä.

Kilpailun järjestäjä hylkää kilpailuehdotukset, jotka ovat saapuneet myöhässä tai jotka eivät täytä tässä asiakirjassa esitettyjä vaatimuksia.