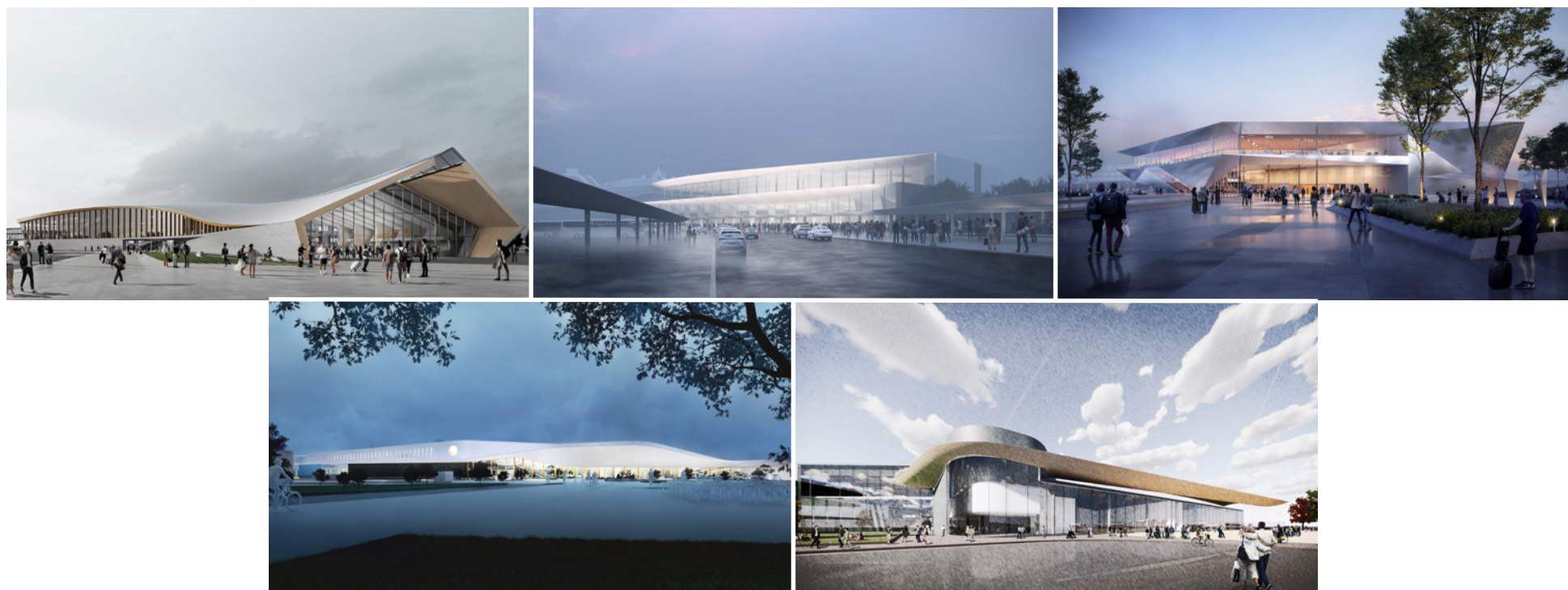


# Arkitektävlingen om den nya passagerarterminalen i Åbo hamn

## FERRY TERMINAL TURKU



## Bedömningsprotokoll

# FÖRFARANDE FÖR TÄVLING



## Tävlingens arrangör och syfte

Åbo Hamn Ab ordnade en inbjuden arkitekttävling i två steg för att välja ut huvud- och arkitektplanerare för hamnens nya passagerarterminal.

Avsikten är att vinnaren ska ges huvud- och arkitektplaneringsuppdraget för passagerarterminalen och de tillhörande passagerargångarna. Det egentliga uppdraget kommer eventuellt också att omfatta planeringen av en parkeringsanläggning i närheten av passagerarterminalen.

Det viktigaste målet för Åbo Hamn Ab:s pågående projekt Ferry Terminal Turku är att genom att utveckla hamnområdet bevara hamnens attraktionskraft som bas för fartygstrafiken långt in i framtiden. Målet ska uppnås med hjälp av en ny passagerarterminal, moderniserade kajer och omfattande ändringar i trafik- och parkeringsarrangemangen. Huvud- och arkitektplaneringen av den passagerarterminal som tävlingen gäller är en del av projektet Ferry Terminal Turku.

Tävlingens syfte är att ersätta Viking Lines och Tallink Siljas nuvarande terminalbyggnader med en ny gemensam terminal och att planera en högklassig terminalbyggnad med utmärkt funktionalitet.

Bolaget Åbo Hamn Ab ägs helt av Åbo stad.

## Tävlingsförlopp och inbjudna byråer

Åbo Hamn Ab iakttar den s.k. upphandlingslagen för särskilda sektorer (1398/2016) i sin verksamhet. Arkitekttävlingen ordnades som en projekttävling enligt upphandlingslagen för särskilda sektorer, och avsikten är att ett uppdragsavtal ska ingås med vinnaren om huvud- och arkitektplaneringen av passagerarterminalen, passagerargångarna och eventuellt parkeringsanläggningen (43 § 2 mom. 9 punkten i upphandlingslagen för särskilda sektorer).

En upphandlingsannons publicerades om tävlingen på adressen [www.hankintailmoitukset.fi](http://www.hankintailmoitukset.fi) 12.11.2021.

När tidsfristen gick ut 1.12.2021 hade 18 planeringsgrupper lämnat ansökningar om att delta. De planeringsgrupper som inbjöds att delta valdes ut på det sätt som angetts i tävlingsprogrammet genom att referenserna poängsattes.

Följande byråer bjöds in:

- PES-Arkkitehdit Oy
- HCO&LPR (Helin & Co Arkitekter Ab och LPR-arkkitehdit Oy)
- Arkkitehtitoimisto ALA Oy
- Zaha Hadid Architects
- JKMM Arkkitehdit Oy

Ett tävlingsseminarium ordnades för de inbjudna planeringsgrupperna i Åbo hamn 14.12.2021.

## Tävlingens första skede

Inlämningstiden för tävlingens första skede gick ut 11.2.2022. Alla inbjudna byråer lämnade sina förslag inom den utsatta tiden. Förslagen hette: Aallonharja, ARCTURUS, FOKKA, LINNATERMINAALI och ORIGAMI.

Juryn sammanträdde för att bedöma förslagen 14.2.2022 och 2.3.2022.

Förslagen Aallonharja, FOKKA ja ORIGAMI gick vidare till det andra tävlingsskedet.

## Tävlingens andra skede

Anvisningar för vidareutveckling av förslagen samt resultaten av kostnadsberäkningen och simuleringen av passagerarflödet skickades till de tre planeringsgrupper som gått vidare till tävlingens andra skede.

I det andra skedet hade de tävlande möjlighet att anlita tävlingsarrangörens experter på kostnadsberäkning och simulering av passagerarflöden. Kontakterna sköttes så att byråerna förblev anonyma för tävlingsarrangören och juryn.

Inlämningstiden för tävlingens andra skede gick ut 22.4.2022. Alla tre finalister lämnade in slutgiltiga förslag.

Juryn sammanträdde för att bedöma förslagen 2.5.2022 och för att välja en vinnare 4.5.2022.

## Tävlingens jury

Tävlingens jury bestod av:

- Erik Söderholm, verkställande direktör, Åbo Hamn Ab (juryns ordförande)
- Antti Pekanheimo, operativ direktör, Åbo Hamn Ab
- Jouni Hildén, byggchef, Åbo Hamn Ab
- Nina Honkaranta, regiondirektör, Tallink Silja
- Peter Forsberg, operativ chef, Viking Line
- Timo Hintsanen, arkitekt SAFA, stadsplaneringsdirektör, Åbo stad
- Janne Helin, arkitekt SAFA, verkställande direktör, Schauman Arkitekter Ab
- Pirjo Sanaksenaho, arkitekt SAFA, professor, Aalto-universitetet (de tävlandes val)

Tävlingens sekreterare var Sanna Kronström, Hankintakumppanit Oy.

I bedömningsskedet beställdes kostnadsberäkningar (ansvarig Tiina Mäkynen) och simuleringar av passagerarflödena (ansvarig Sami Iikkanen) för alla förslag av Ramboll CM Oy.

## Tävlingens bedömningsgrunder

Kilpailuohjelmassa esitettyt arviointiperusteet olivat:

- Hög arkitektonisk kvalitet
- Lång hållbarhet
  - Hållfasta och riskfria konstruktioner, lösningar och materialval (beredskap inför ökande vind, regn och fukt)
  - Underhållsfrihet
  - Material som går att reparera och förnya är naturligt och ekonomiskt motiverat
- Funktionella lokallösningar och en positiv passagerarupplevelse
  - - Smidiga passagerarflöden inom det givna tidsfönstret
  - - Överskådliga inomhusutrymmen där det är lätt att orientera sig
  - - Flexibla lokallösningar
- Totalekonomisk och teknisk genomförbarhet
- Hänsyn till det för stadsbilden viktiga läget och den omgivande markanvändningen





# BEDÖMNING AV FÖRSLAGEN



## Allmän bedömning av förslagen

Förslagen gav prov på fem olika arkitektoniska och funktionella visioner för hamnterminalen. Hamnterminalbyggnaden är en ingångsport till Finland och Åbo. I samband med att Åbo hamn och Slottsuddsområdet utvecklas är önskemålet en attraktiv offentlig byggnad som ger staden och området en personlig karaktär och dit fartygstrafikens passagerarflöden koncentreras. Tävligen har visat att en högklassig terminalbyggnad kan byggas på den valda platsen och på det sätt som tävlingsuppgiften förutsätter.

I alla förslag hade terminalen placerats på den plats som föreslogs i handlingarna, även om förslaget Arcturus rejält överskred gränserna för byggnadsområdet i och med att väntsalen placerades ovanför lastkajerna. Hamnen ansåg att lösningen inte är genomförbar. Även förslaget Origami överskred knappt gränsen för byggnadsområdet i det nordvästra hörnet, men byggnaden kan som sådan eller med smärre ändringar flyttas till det antal meter som krävs.

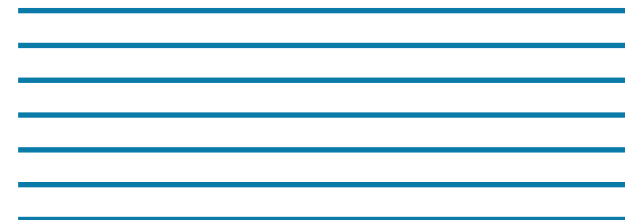
Tävlingen visar också att trafiken inne i terminalen och till fartygen kan integreras ypperligt och på flera olika sätt med de trafiklösningar utanför byggnaden som angetts som utgångsinformation för tävligen. De bästa förslagens koncept möjliggör också en flexibel fortsatt planering av detaljerna i trafikflödet som helhet.

Parkeringsanläggningen hade placerats antingen som parkeringshus nära kopplat till terminalen eller en bit längre bort längs vägen. Eftersom hamnbanans sträckning ännu var oklar när tävligen avgjordes hade parkeringshusets läge ingen avgörande betydelse vid bedömningen av förslagen. De mest lyckade lösningarna var enligt juryn de förslag där en öppen plats eller ett annat strukturerat område bildades framför terminalens ingång och utgång för både ankommande och avgående

passagerarmassor. Samtidigt ansåg juryn att det var eftersträvansvärt att begränsa storleken på trafikområden och fria områden så att de inte påminner om stora fält utan har rumsliga egenskaper och en urban känsla.

Förslagets arkitektoniska utseende varierade från uttrycksfullt och skulpterat till en mer återhållsam stil som smälter in i omgivningen. Alla planer var högklassiga och professionellt utarbetade, men varje förslag krävde också vidareutveckling. En smidig och tydlig passagerartrafik var viktig i bedömningen och finalisterna uppmanades förbättra de aspekterna. För många krökar på vägen till fartyget eller när passagerarna strömmade ut orsakade trängsel på vissa ställen.

Terminalens och passagerarnas vitaliserande roll för stadsdelen Slottsudden som utvecklas i närheten av terminalen hade beaktats i viss mån i förslagen. Själva slottet beaktas på ett berömligt sätt i förslagen, men i vissa fall styrs eller riktas den ankommande och avgående trafiken med ryggen likgiltigt vänd mot Slottsudden.



Med avseende på stadsbilden har terminalerna bedömts ur flera olika perspektiv. Terminalens förhållande till det historiskt värdefulla Åbo slott, den nya Slottsuddens offentliga stadsutrymmen och havsutsikten har till exempel spelat en viktig roll. På grund av de stora, skymmande fartygen och de dominerande passagerargångarna till fartygen är det i viss grad svårt att kontrollera terminalens synlighet mot havet. Av de här orsakerna spelar fasaderna mot havet inte samma roll för stadsbilden som fasaderna mot land, och är svårare att kontrollera med hjälp av terminalbyggnaden.

De infällda vinklade flygbilder som ingår i förslagen säger mycket om helhetslösningarna, men deras betydelse i bedömningen av stadsbilden är inte avgörande, eftersom terminalen inte upplevs snett uppifrån utan från ögonhöjd i stadsrummet eller från fartygets och passagerarnas högsta däck och gångar.

En del förslag har också på ett angenämt sätt inkluderat planteringar med träd, buskar och andra växter i närheten av terminalen, vilket ökar trivseln i stadsbilden. Grönområdena är också viktiga för dagvattenhanteringen.

Vid bedömningen av inomhusutrymmena fäste juryn uppmärksamhet vid ljusa och rymliga väntsalar, orienteringsmöjligheterna i dem och utsikten mot havet och slottet. Vissa förslag inkluderade terrasser som sommartid är trevliga förlängningar till utrymmena inomhus, men där den byggtkniska genomförbarheten, övervakningsmöjligheterna och den allmänna säkerheten kräver särskild uppmärksamhet.

I det första skedet överskred alla förslag kostnadsberäkningen, men finalisterna lyckades trimma kostnaderna även om förslagen också i det andra skedet överskred den målsatta kostnaden i tävlingsprogrammet. Det vinnande förslaget kommer att behöva minska kostnaderna ytterligare under vidareutvecklingen så att projektet blir genomförbart. I fråga om

materialen uppskattade juryn underhållsfria val som tål det maritima klimatet.

Den totalekonomiska och tekniska genomförbarheten betonades också som bedömningsgrund. Terminalen ligger i en mycket krävande omgivning, och i den fortsatta planeringen måste därför uppmärksamhet fästas i synnerhet vid etappindelningen av själva byggarbetet och vid kontrollen över etapperna. När planeringen av genomförandet inleds i samarbete med de omgivande FTT-delarna är det viktigt att ta hänsyn till hamnfunktionerna och i synnerhet till Tallink Siljas gamla fungerande terminal.

Även optimeringen av husteknik och konstruktioner bör inledas genast när genomförandeplaneringen inleds, så att riskerna i samband med kostnader och funktion minimeras.

# BEDÖMNING AV DE ENSKILDA FÖRSLAGEN

# ”Aallonharja” (2:a skedet)

Förslaget är ståtligt och maritimt och skulle ge Åbo hamn attraktivitet och karaktär. Stadsborna blev förtjusta i bilderna som publicerades efter det första skedet. Den triangelformade glasgaveln där huvudingången för passagerarna kommer att finnas ger byggnaden en tydligt igenkännbar form som terminal- och stationsbyggnad. Konstruktionerna i limträ påminner om en båt, och trä är ett ekologiskt val med ett positivt budskap. Etappindelningen för byggnadsarbetet var förtjänstfullt genomtänkt redan i tävlingens första skede. Parkeringsanläggningen har ett bra läge och döljer inte terminalbyggnaden för den som närmar sig från Åbo slott.

Förslaget beaktar på ett bra sätt indelningen av passagerare i ankommande och avgående samt passagerargångarnas anslutning till terminalen i två plan. I planen har passagerarflödet en tydlig riktning, men då förslaget krymptes i det andra skedet blev vissa ställen trånga och kräver att passagerarna rör sig fram och tillbaka till exempel på vägen till Tallink Silja. Byggnadens långa och smala stomme är inte optimal med tanke på flexibiliteten.

Den livfulla formen och vågmetaforen har bevarats i tävlingens andra skede även om massan har minskats för att uppnå kostnadsmålen så att byggnaden inte längre spränger kostnadsramarna. Formspråket i byggnadens ingångsgavel påminner om slottet. En störande aspekt i illustrationen är att limträbalkarna slutar före taknocken. Den kompakta betongsockeln i kombination med träkonstruktionerna ger byggnaden ett något bryskt intryck utåt i ett fotgängarperspektiv.

Förslaget har utvecklats i enlighet med anvisningarna, men samtidigt verkar något väsentligt i den bärande idén ha gått förlorat. Förslaget är fortfarande tilltalande utåt sett. Det går inte att ta miste på huvudingången, och förslaget har en viss wow-effekt. Byggnaden har en klar riktning och när passagerarna lämnar fartyget är utgången riktad mot Slottsudden,

vilket ses som en bra lösning.

Byggnadens bärande stomme har ändrats i den fortsatta planeringen. Spännvidden mellan limträbalkarna har förkortats med stålpelare som ser ut att vara beklädda med trä. Den lösningen har brutit inomhusutrymmets imponerande livfulla linjer. De servicediskar som placerats vid sidorna av ingångshallen försämrar överblicken över konstruktionen och rummets form, och motsvarar i sin föreslagna form inte framtidens behov. Riktningen pekar tydligt framåt även om det blir lite svårt att orientera sig inomhus. Hur fungerar förflyttningen till andra våningen när en stor mängd passagerare sätter sig i rörelse samtidigt? Takterrassen är intressant, men tjänar i sin planerade form särskilt passagerarna från enbart det ena rederiets övre däck. Passagen bort från terrassen nedåt till terminalens övriga plan förblir något oklar.

Förslaget som helhet får beröm av juryn för den maritima, karakteristiska arkitekturen som passar in i stadsbilden i Åbo på ett bra sätt. Förslagets arkitektoniska kvalitetsnivå är hög och den långvariga hållbarheten har beaktats väl bland annat med tanke på materialval och underhållsfrihet. Förslaget respekterar lägets vikt i stadsbilden.

I den fortsatta planeringen har dock väsentliga element i lokallösningarnas funktion och den positiva passagerarupplevelsen gått förlorade. I viss mån är det svårare att få en överblick och orientera sig inne i byggnaden än i de övriga förslag som tävlade i det andra skedet. De uppskattade kostnaderna är också efter fortsatt planering högst av alla förslag.

# "Aallonharja"



# "Aallonharja"



# "FOKKA" (2:a skedet)

Förslaget är kompakt och funktionellt. Den arkitektoniska profilen har skapats med en kombination av ljust böljande, skärmliknande tak och gult tegel. Materialen påminner om arkitekturen i de gamla hamnterminalerna.

Ett tak knyter samman parkeringsanläggningen med terminalen och drar upp en gräns i stadsrummet mot parkeringsområdet. Platsen mellan terminalen och parkeringshallen har utnyttjats i vidareutvecklingen. Ingångs- och utgångsdörrarna har särskilts på ett bra sätt på byggnadens böjda glasfasad. Städarnas rutter till och från fartyget är utomordentligt välplanerade.

Byggnaden kan anpassas till nya behov och passagerarrutterna är snabba och tydliga.

Ingången är intuitivt placerad i relation till Slottsgatan. Vid huvudingången skapar byggnadens böjda form en "ingångsfamn". Samtidigt leder avsaknaden av en öppen plats lätt strömmen av människor mot körbanan och till exempel när det regnar kan människorna också stanna inne så att trängsel uppstår på rullbanden.

På insidan är byggnaden funktionell och vacker och väcker kanske i högre grad än utsidan associationer till en foca. Glas som material delar åsikterna, och i synnerhet belysningen, dagsljuset och skyltningens synlighet väcker frågor. Bagageförvaringen har flyttats i vidareutvecklingsskedet, och juryn anser att ändringen är lyckad. Förslaget är utomordentligt funktionellt och möjliggör också storskaligare registrering av olika slags passagerare, vilket kan behövas i framtiden. Med tanke på underhållet är lokalerna effektiva. I förslaget beaktas fresken och reliefen i hamnen på ett fint sätt.

Det är lätt att orientera sig på den övre våningen, och båda rederiernas avgångsportar är klart synliga för passagerarna. I matargångarna uppstår trängsel när passagerarna förflyttar sig mellan de olika planen.

Förslaget är avskalat och enkelt. Det är visserligen en bra sak, men samtidigt saknar juryn ett attraktivt element eftersom passagerarna ändå är på väg på kryssning för att ta en paus från vardagen. Byggnaden är kanske rentav lite för alldaglig i stadsbilden och Slottssudden så som stadsdelen utvecklas.

Som helhet berömmar juryn förslagets tydliga och funktionella lokallösningar. Förslagets arkitektoniska kvalitetsnivå är hög och den långvariga hållbarheten har beaktats väl bland annat med tanke på konstruktioner och underhållsfrihet. Utetakens rappade ytor skulle visserligen kräva underhåll. Lokallösningarna är funktionella, utrymmena inne är tydliga att uppfatta och lätta att orientera sig i. Inomhus är terminalen luftig, ljus och mycket rationell. Lokallösningarna är flexibla och passagerarflödet inom det givna tidsfönstret smidigt.

Kostnadskalkylen för förslaget är tävlingens förmånligaste och förslaget är tekniskt genomförbart.

I förslaget beaktas dock det för stadsbilden viktiga läget och den omgivande markanvändningen något sämre än i de övriga förslagen, och i juryns samlade bedömning var det här den avgörande skillnaden i förhållande till vinnaren.



# "FOKKA"





# "FOKKA"



# ”ORIGAMI” (2:a skedet)

Förslaget präglas av liv och rörelse. Arkitekturen är baserad på sneda triangulära ytor och samspelet mellan stål, glas och aluminium. Formen andas maritim symbolik och påminner om en lax eller ett stålskepp, även om namnet ORIGAMI syftar på ett annat sammanhang – men parallellen till japansk papperskonst är tilltalande. Balansgången mellan överdriven aggressivitet och effektfull upplevelse kräver precision.

Infarten till området är lyckad och parkeringsanläggningen stöder arkitekturen. Separeringen mellan kortvarig parkering och avlämning fungerar särskilt bra och den öppna platsen känns mycket naturlig. Det hörn av byggnaden som ligger närmast hamnkajen överskrider gränsen för tävlingsområdet, men juryn har kommit fram till att byggnaden kan flyttas några meter utan att funktionaliteten lider.

Förslaget har utvecklats utmärkt i den fortsatta planeringen bland annat genom att den inkommande trafiken flyttats till stadssidan. Passagerartrafiken har gjorts avsevärt smidigare, och upplevelsen av ankomsten till staden har betonats. I entrén syns strömmen av ankommande passagerare bakom en glasvägg, vilket enligt rederierna är en bra lösning. Utsikten från avgångshallen mot Åbo slott och staden har förbättrats.

Byggnaden är anpassningsbar och utrymmena är luftiga. Träväggen i entrén tillför värme i en omgivning präglad av glas, stål och aluminium. Stämningen i byggnaden blir lugnare ju högre upp man rör sig, och även havet syns bra. Terrasserna i anslutning till väntsalen har en fin utsikt mot Slottsudden. I matargångarna till fartygen uppstår fortfarande trängsel på vissa ställen i övergångarna mellan olika plan, vilket kräver vidareutveckling.

Kostnadskalkylen för förslaget kräver ytterligare besparingar, men byggnadens yta är större än de övriga förslagens bland annat i de tekniska utrymmena. I den fortsatta planeringen kan byggnadens volym och yta justeras så att kostnaderna minskar. Även placeringen av utgången för ankommande passagerare kan granskas i den fortsatta planeringen så att den på bästa möjliga sätt skiljer sig från dörrarna för avgående passagerare.

De byggnadstekniska lösningarna är tillförlitliga och byggnadens sjöaluminiumbeklädda ”regnrock” har en lång livstid. Juryn tilltalades av ORIGAMIS exceptionella och uttrycksfulla arkitektur. En kryssning är ofta ett sätt att komma bort från vardagen, och terminalbyggnadens utseende skapar rätt stämning bland passagerarna redan från början.

# "ORIGAMI"



# "ORIGAMI"



# "ARCTURUS" (1:a skedet)

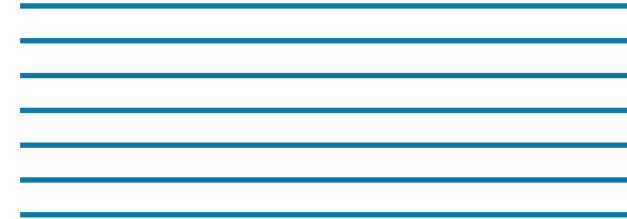
Det första intrycket är stilrent och elegant. Parkeringsanläggningen är välplacerad och terminalen kommunicerar med Åbo slott trots parkeringsområdena och den rätt långa täckta gångvägen.

Själva terminalbyggnaden sträcker sig på ett vackert sätt mot fartygen. Passagerargångarna utgör en del av väntsalen, som förkortar gångarnas längd – en bra lösning enligt juryn. Byggnadens placering ovanför fältområdet blir dock problematisk. Byggskedet betraktas som riskfyllt och svårt att dela in i etapper, eftersom förslaget inbegriper talrika stolpar.

Lokalerna och avgångshallen är vackra och tydliga. Inomhus är rutterna okomplicerade. Det är lätt att ta sig till och från fartyget. Vägen ut kunde visserligen effektiviseras ytterligare med hjälp av trappor. Takhöjden är kanske rentav för låg. Konzeptindelningen i landside och seaside är tydlig och materialen speglar indelningen.

Arkitekturen har ett tydligt fartygstema och det runda fönstret mot slottet är en fin lösning. Samtidigt innehåller byggnaden också symbolik som väcker associationer till flygtrafik, då byggnadens form påminner om en flygplansvinge. På utsidan är arkitekturen en fräsch kombination av vitt tak, maskinellt falsad plåt och stenkorg. Kopplingen till hamnområdets lagerhallar och deras vita tak är tydlig, men samtidigt kommer Slottsudden och dess omgivning att förändras i framtiden och staden att fortsätta ända fram till hamnen, så att anknytningen till den byggda miljön förändras.

Förslaget är funktionellt och tydligt, och i det avseendet idealiskt för passagerarna och personalen. Juryn anser dock att placeringen på stolpar ovanför fältområdet är en alltför stor utmaning med avsevärda konsekvenser för byggskedet men framför allt för arbets säkerheten inom hamnfunktionerna.



# "ARCTURUS"



# "LINNATERMINAALI" (1:a skedet)

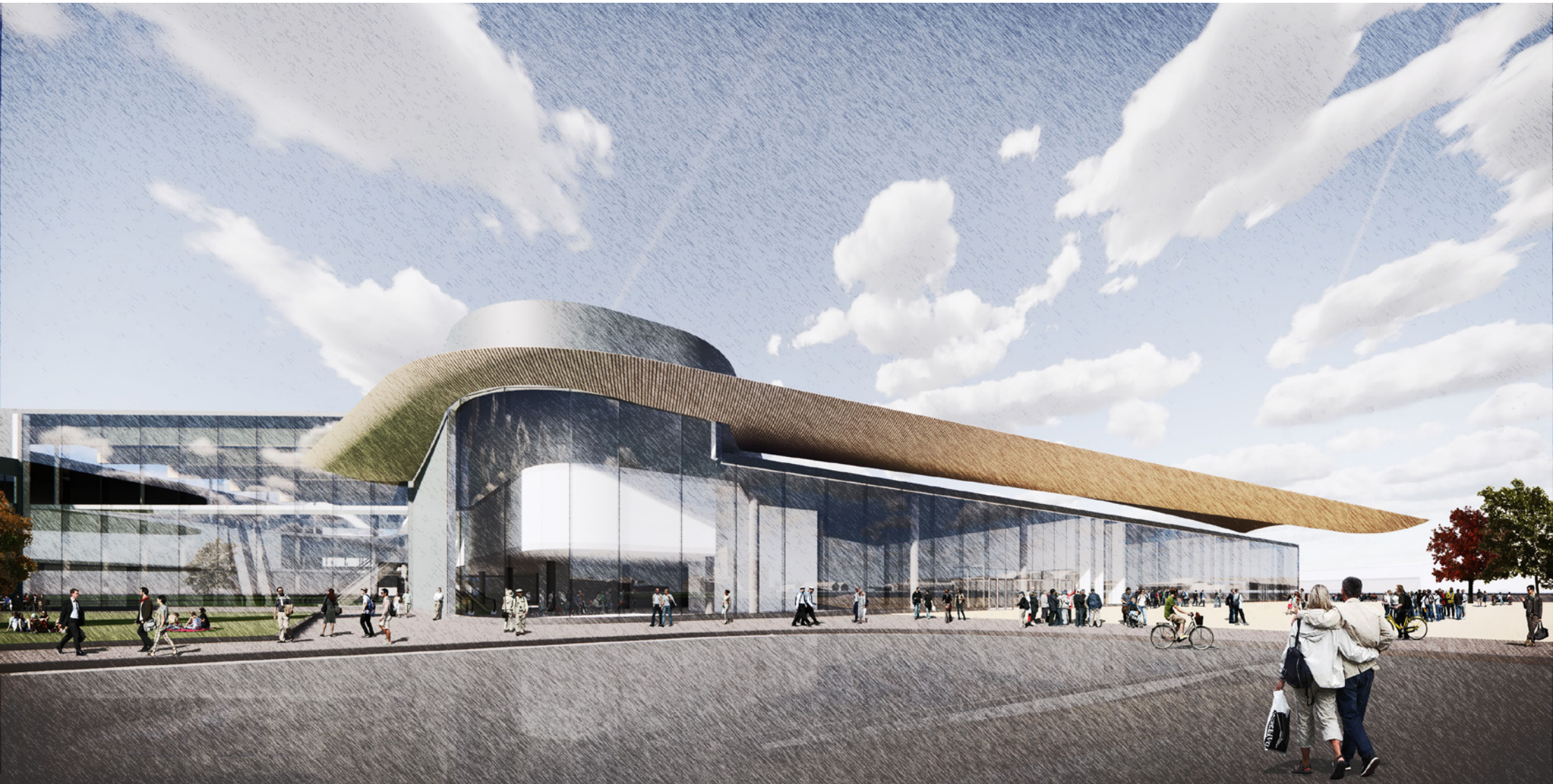
Förslaget är rationellt men något försiktigt, och parkeringshuset i viss mån dominerande. I dimensioneringen delas volymen itu av en lägre del i mitten av byggnaden, med utsikt mot Åbo slott, och det famnliknande utrymmet ger på planritningen en felaktig bild av huvudingångens placering. Skärmtaket som omger det rundade hörnet antyder visserligen terminalbyggnaden och ingången.

Ingången till byggnaden är krokig och det uppstår ingen naturlig rörelse som styr passagerarna mot fartyget. Entréhallen är också i viss grad indelad mellan rederierna trots att den bärande idén med en gemensam terminal är gemensamma utrymmen. Ankommande passagerare styrs till samma hall. I synnerhet trafikflödet för ankommande passagerare fungerar dåligt. Rulltrappan vid utgången är en sämre lösning än rullband eftersom ankommande passagerare förutom bagaget också har med sig inköp de gjort på båten. Rullband nämns i beskrivningen men i planerna antyder lutningen en rulltrappa.

Den samlade bedömningen är att förslaget ger ett anonymt intryck. Trots många teman, allt från träelement och ett krökt atrium till ingångsskärm, framträder inte förslagets röda tråd och arkitektoniska idé. Byggnadsstommens konstruktion är tydlig och genomförbar, men arkitekturen saknar en fräsch och unik ansats.



# "LINNATERMINALI"





# TÄVLINGSLÖSNING

## Jurypresentation

Juryn valde enhälligt förslaget "ORIGAMI" till vinnare.

Juryn anser att förslaget bäst uppfyller bedömningsgrunderna i tävlingsprogrammet. Förslaget vidareutvecklas i samarbete med Åbo Hamn.

Åbo, den 4 maj 2022

Erik Söderholm

Antti Pekanheimo

Jouni Hildén

Nina Honkaranta

Peter Forsberg

Timo Hintsanen

Janne Helin

Pirjo Sanaksenaho