

FINAVIA

Helsinki-Vantaan lentoaseman terminaalin 2 laajennus- ja muutostöiden suunnittelukilpailu

KUTSUKILPAILU 21.11.2016 - 17.3.2017

KILPAILUOHJELMA 24.10.2016



Sisällysluettelo

1	Kilpailukutsu	3
1.1	Kilpailun järjestäjä, luonne ja tarkoitus	3
1.2	Kilpailun osallistujien valinta	3
1.3	Palkkiot	4
1.4	Palkintolautakunta	4
1.5	Kilpailun säännöt	4
1.6	Kilpailuohjelman hyväksyminen	5
1.7	Kilpailuasiakirjojen luovutus ja käyttö	5
1.8	Kilpailun aikataulu	5
1.9	Salassapito ja kilpailuaineiston julkisuus	5
2	Kilpailutekniset tiedot	6
2.1	Ohjelma-asiakirjat	6
2.2	Kilpailuseminaari	6
2.3	Väliarvointi	6
2.4	Kilpailua koskevat kysymykset ja lisäohjeet	6
2.5	Kilpailun ratkaiseminen, tulosten julkaiseminen ja näytteillepano	7
2.6	Kilpailuehdotusten lukumäärä	7
2.7	Kilpailun kieli	7
2.8	Jatkotoimenpiteet kilpailun jälkeen	7
2.9	Kilpailuehdotusten käyttöoikeus	7
2.10	Ehdotusten vakuuttaminen ja palautus	8
3	Kilpailutehtävä	9
3.1	Taustaa	9
3.2	Projektin lähtökohdat	14
3.3	Kilpailualue ja ympäristö	14
3.4	Projektin kokonaisu aikataulu	19
3.5	Kilpailun tavoitteet	19
4	Suunnitteluohjeet	22
4.1	Yleistä	22
4.2	Aluesuunnittelu	22
4.3	Rakennussuunnittelu	24
5	Kilpailuehdotusten arvosteluperusteet	28
5.1	Toiminnallinen kokonaisuus	28
5.2	Arkkitehtoninen ja kaupunkikuvallinen kokonaisuus	28
5.3	Toteutettavuus	28
6	Ehdotusten laadintaohjeet	29
6.1	Väliarvointia varten esitettävä aineisto	29
6.2	Lopullisessa kilpailuehdotuksessa esitettävä aineisto	29
6.3	Kilpailusalaisuus	31
6.4	Väliarvioinnin aineiston sisäänjättö	32
6.5	Kilpailuehdotusten sisäänjättö	32

1 KILPAILUKUTSU

1.1 Kilpailun järjestäjä, luonne ja tarkoitus

Suunnittelukilpailun järjestäjä on Finavia Oyj.

Kilpailu järjestetään kutsukilpailuna. Menettelynä on rajoitettu kilpailu, johon ehdokkaat valitaan ja kutsutaan noudattamalla hankintailmoituksessa ilmoitettuja perusteita.

Tämä suunnittelukilpailu on osa Finavian käynnistämää noin miljardin euron kehitysohjelmaa. Sen tavoitteena on vahvistaa Helsinki-Vantaan lentoasemaa sekä kansainvälisessä lentoasemien kilpailussa että Euroopan ja Aasian välisen lentoliikenteen merkittävänä solmukohtana.

Helsinki-Vantaan lentoasemaa laajennetaan, sen palveluita uudistetaan ja infrastruktuuria kehitetään enemmän kuin koskaan aikaisemmin. Laajennuksen ansiosta lentoasemalla voidaan palvella 20 miljoonaa vuotuista matkustajaa vuonna 2020. Helsinki-Vantaan vahvuuksia ovat lyhyet vaihtoajat, ystävällinen henkilökunta ja innovatiiviset maailmanluokan palvelut. Nämä halutaan säilyttää myös matkustajamäärien kasvaessa.

Kilpailun tarkoituksena on Helsinki-Vantaan lentoasema-alueen ja Terminaalin 2 suunnitteluratkaisun ja hankkeen suunnitteluryhmän valinta.

Kilpailutehtävänä on laatia koko kilpailualueen käsittävä ehdotus aluesuunnitelmaksi sekä ratkaisu nykyisen terminaalirakennuksen laajentamiseksi ja muuttamiseksi. Tarkoituksena on luoda mielinpainuva positiivinen elämys saavuttaessa lentoasemalle ja alueelta poistuttaessa.

Tehtävään sisältyy myös mahdollisen terminaaliiin liittyvän matkakeskuksen sijoittaminen osaksi kokonaisuutta. Tämä antaisi mahdollisuuksia parantaa nykyisiä pysäköinti- ja joukkoliikennejärjestelyjä sekä kehittää lentoaseman linkittymistä eri liikennemuotojen kanssa. Onhan Helsinki-Vantaa jo nyt paitsi merkittävä eurooppalainen lentoliikenteen solmukohta myös Suomen suurimpia bussi- ja junaliikenteen keskittymiä; jota kautta kuljetaan myös maa- ja meriteitse Venäjälle, Tallinnan, Baltiaan ja Pohjoismaihin.

Suunnittelukilpailussa noudatetaan vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista annettua lakia (erityisalojen hankintalaki) ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2014/25/EU siltä osin, kuin direktiivillä on suora oikeusvaikutus.

1.2 Kilpailun osallistujien valinta

Kutsukilpailun osallistujat valitaan julkisen ilmoittautumismenettelyn perusteella. Suunnittelukilpailua koskeva ilmoitus julkaistaan Euroopan unionin virallisen lehden täydennysosassa (Ted - Tenders Electronic Daily). Ilmoittautumisten määräaika on 11.11.2016 klo 16.00.

Kilpailuun valitaan neljä (4) suunnitteluryhmää, jollei soveltuvia suunnitteluryhmiä ole vähemmän. Suunnitteluryhmiin tulee sisältyä:

- Pääsuunnittelija / arkkitehti
- Rakennesuunnittelija
- Talotekniikan suunnittelijat
- Liikennesuunnittelija

Suunnitteluryhmän kokoamisesta vastaa pääsuunnittelija.

Valintakriteerit on ilmoitettu hankintailmoituksessa.

1.3 Palkkiot

Kukin osallistujaryhmä, joka toimittaa ehdotuksen hyväksytysti, saa palkkion 80 000 euroa (alv 0%).

Palkkiot maksetaan Suomen Arkkitehtiiton (SAFA) kautta, joka veloittaa palkkiosta 10 % palkintolautakunnan riippumattoman asiantuntijajäsenen palkkiota ja SAFA:lle maksettavia korvauksia varten.

1.4 Palkintolautakunta

Palkintolautakuntaan kuuluvat

Kilpailun järjestäjän Finavia Oyj:n nimeäminä:

- Ville Haapasaari, lentoaseman johtaja, lautakunnan puheenjohtaja
- Heikki Koski, matkustajapalvelut
- Elena Stenholm, kaupalliset palvelut
- Kai Laitinen, talousjohtaja
- Henri Hansson, tekninen johtaja
- Martti Nurminen, projektijohtaja
- Kari Ristolainen, arkkitehti
- Miikka Leppänen, arkkitehti

Suomen Arkkitehtiiton nimeämänä puolueettomana asiantuntijajäsenenä:

- Hannu Tikka, professori, arkkitehti SAFA

Suomen Arkkitehtiiton kilpailusääntöjen mukaisia ammattijäseniä palkintolautakunnassa ovat Kari Ristolainen, Miikka Leppänen ja Hannu Tikka.

Palkintolautakunnan asiantuntijoina toimivat:

- Netherlands Airport Consultants B V (NACO), lentoasemasuunnittelun asiantuntija
 - K. Kloosterziel (lentoasemasuunnittelija)
 - P. Ringersma (lentoasemasuunnittelija)
 - H. Van Westen (lentoasemasuunnittelija)
 - M. Caspers (lentoasemasuunnittelija)
 - R. Looman (lentoasemasuunnittelija)
- N.N., Rakennelasiantuntija, XX Oy
- N.N., Talotekniikan asiantuntija, XX Oy
- Sami Kiiskinen, Finavia Oyj, Liikennesuunnittelun asiantuntija
- Arno Juntunen, Finavia Oyj, arkkitehti, kaupunkikuvallinen asiantuntija
- Alexandre Zaitsev, Finavia Oyj, Talotekniikan asiantuntija
- Timo Salminen, Finavia Oyj, Järjestelmäasiantuntija
- Eerik Pirttimaa, Finavia Oyj, Järjestelmäasiantuntija

Palkintolautakunta voi kuulla myös muita tarpeellisiksi katsomiaan asiantuntijoita

Palkintolautakunnan sihteerinä toimii arkkitehti Mervi Savolainen, ISS Proko Oy.

Palkintolautakunnan sihteeri ja asiantuntijat eivät osallistu päätöksentekoon.

1.5 Kilpailun säännöt

Kilpailussa noudatetaan Suomen Arkkitehtiiton kilpailusääntöjä.

1.6 Kilpailuohjelman hyväksyminen

Kilpailun järjestäjä, kilpailun palkintolautakunta sekä Suomen Arkkitehtiliiton kilpailuasiantuntija ovat hyväksyneet tämän kilpailuohjelman.

1.7 Kilpailuasiakirjojen luovutus ja käyttö

Kilpailuohjelma ja muut kilpailuasiakirjat toimitetaan sähköisesti.

Kilpailijoilla on oikeus käyttää toimitettua kartta- ja kuva-aineistoa ainoastaan kilpailuehdotuksen laatimiseen. Aineiston osittainenkin käyttö muuhun tarkoitukseen on kielletty.

1.8 Kilpailun aikataulu

Kilpailuaika alkaa 21.11.2016.

Kilpailun aloitusseminaari pidetään 22.11.2016

Aineiston luovutus väliarviointia varten on 13.1.2017 ja väliarviointi annetaan 27.1.2017.

Kilpailu päättyy 17.3.2017.

Kilpailun tulos pyritään julkistamaan toukokuussa 2017.

1.9 Salassapito ja kilpailuaineiston julkisuus

Kilpailun järjestäjän toimittama aineisto on osin luottamuksellista, eikä kilpailijoilla ole oikeutta luovuttaa materiaalia kolmannelle tai hyödyntää materiaalia muutoin kuin kilpailuun osallistumiseen. Kilpailuun valituilta toimijoilta edellytetään salassapitositoutumusta.

Viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) mukaisesti kilpailuaineisto (mukaan lukien osallistumishakemukset ja kilpailuehdotus) tulevat asianosaisia kohtaan julkisiksi sen jälkeen, kun hankintapäätös on tehty, siltä osin kuin ne eivät sisällä liike- ja ammattisalaisuuksia.

Ehdokkaan on merkittävä selkeästi lähettämäänsä kilpailuaineistoon mahdollisesti sisältyvät liike- ja ammattisalaisuudet. Kilpailuehdotus kokonaisuudessaan ei voi olla liike- ja ammattisalaisuus. Kilpailutulokset julkaistaan kohdassa 2.5 mainitulla tavalla, eikä suunnitelmissa ei voi olla tämän osalta liike- tai ammattisalaisuuksia.

2 KILPAILUTEKNISET TIEDOT

2.1 Ohjelma-asiakirjat

Ohjelma-asiakirjoja ovat tämä ohjelma sekä seuraavat tekniset asiakirjat:

1. Asemakaavakartta ja määräykset
2. Pohjakartta
3. Alueen rajaus
4. Rakennuspiirustuksia
5. Kehäradan piirustuksia
6. Lentoradan esiselvitys
7. Tekniset suunnitteluohjeet (osittain englanniksi)
8. Alueelle tehdyt liikenneselvitykset
9. Ilmakuvia

Tekniset asiakirjat toimitetaan kilpailuun valituille kilpailun alkaessa.

2.2 Kilpailuseminaari

Kilpailun aloitusseminaari järjestetään kilpailun osallistujille keskiviikkona 23.11.2016.

Seminaarissa esitellään kilpailuohjelma ja sen liitemateriaalit ja annetaan kilpailijoille mahdollisuus tarkentavien kysymysten esittämiseen.

2.3 Väliarviointi

Väliarvioinnin suorittaa palkintolautakunta asiantuntijoineen.

Kilpailussa järjestetään väliarviointi, jolla pyritään varmistamaan ehdotusten asianmukaisuus ja soveltuvuus. Väliarvioinnissa pääpaino on aluekokonaisuuden ja alueen liikennejärjestelyjen sekä matkakakeskuksen sijoituksen tarkastelussa. Väliarviointi ei vaikuta kilpailun lopputulokseen.

Kilpailijoiden tulee toimittaa väliarviointia varten kohdassa 6 esitetty materiaali viimeistään perjantaina 13.1.2017.

Väliarviointitilaisuus pidetään perjantaina 27.1.2017. Siinä kilpailun järjestäjä arvioi ehdotusten perusratkaisuja yleisellä tasolla ja antaa tarvittaessa kilpailijoille lisäohjeistusta. Kilpailuehdotuksia ei tilaisuudessa esitellä.

Aineiston toimittaminen väliarviointia varten on edellytys sille, että lopullinen kilpailuehdotus tullaan hyväksymään mukaan arvosteluun.

2.4 Kilpailua koskevat kysymykset ja lisäohjeet

Kilpailijoilla on oikeus esittää ohjelmaa koskevia kysymyksiä ja pyytää lisäselvityksiä. Kysymykset varustetaan nimimerkillä ja toimitetaan sähköpostilla kilpailun sihteerille: mervi.savolainen@iss.fi.

Kysymyksiä on mahdollista esittää kahdessa vaiheessa: alkuvaiheen kysymysten tulee olla perillä viimeistään 14.12.2016 klo 12.00 ja väliarvioinnin jälkeen esitettävät kysymykset tulee olla perillä viimeistään 10.2.2017 klo 12.00. Kysymykset ja palkintolautakunnan vastaukset niihin ilmoitetaan kilpailuun osallistujille viimeistään viikkoa myöhemmin.

2.5 Kilpailun ratkaiseminen, tulosten julkaiseminen ja näytteillepano

Suunnittelukilpailussa valitaan 1-2 voittajaa.

Kilpailun tulos pyritään ratkaisemaan toukokuun 2017 aikana. Arvioinnista laaditaan pöytäkirja, joka sisältää kilpailun yleisarvostelun sekä ehdotuskohtaisen arvioinnin.

Kilpailun ratkettua pidetään julkistamistilaisuus. Tilaisuuden ajankohta ilmoitetaan myöhemmin..

Kilpailun tulokset julkaistaan SAFAn verkkosivuilla sekä Arkkitehti uutisissa. Palkintolautakunnan pöytäkirja asetetaan näytteille julkistamistilaisuuden jälkeen. Tarpeellisen julkistamisen osalta suunnitelmissa ei voi olla liike- tai ammattisalaisuuksia.

2.6 Kilpailuehdotusten lukumäärä

Kukin kilpailuun kutsuttu osallistuja saa jättää vain yhden kilpailuehdotuksen.

2.7 Kilpailun kieli

Kilpailun kieli on suomi. Kilpailuehdotukset ja kilpailun asiakirjat laaditaan suomen kielellä ja aloitusseminaari on suomenkielinen. Samoin arviointipöytäkirja laaditaan suomen kielellä.

Osassa toimitettavaa lähtötietoaineistoa kieli on englanti. Tätä aineistoa ei käännetä, vaikka kilpailun kielenä on suomi.

2.8 Jatkotoimenpiteet kilpailun jälkeen

Tilaaajan tavoitteena on hankkia suunnittelutoimeksianto voittajalta erityisalojen hankintalain 29 §:n 9-kohdan mukaisena suorahankintana. Jos voittajia on kaksi, tilaaajan tavoitteena on valita neuvottelujen perusteella yksi voittajista toteuttamaan lopullinen suunnittelutoimeksianto. Valinta tehdään suunnittelutiimin tarjouksen taloudellisuuden sekä muiden ehtojen ja hankkeen toteutettavuuden perusteella.

Päätökset suunnittelutoimeksiannoista tekee tilaaja. Suunnittelutyö käynnistyy välittömästi tiiviillä projektin kehitysvaiheella suunnittelijavalinnan jälkeen. Tilaaja pidättää kuitenkin oikeuden olla tekemättä sopimusta kenenkään kilpailuun osallistuneen kanssa.

Ilmoittautumisvaiheessa nimetty arkkitehti tulee toimimaan maankäyttö- ja rakennuslain tarkoitamana pääsuunnittelijana.

Tavoitteena on toteuttaa projekti integroituna projektitoimituksena (esim. allianssiurakkana), jossa tilaaja, suunnittelijat ja päätoteuttaja allekirjoittavat yhden yhteisen sopimuksen. Tavoitteena on muodostaa projektin toteuttamiseksi mahdollisimman hyvä ja yhteistyökykyinen, yhteisissä tiloissa toimiva organisaatio, jossa ovat mukana alusta asti tilaaja, suunnittelijat ja päätoteuttaja.

Suunnittelutoimeksiannon työkieli on suomi.

2.9 Kilpailuehdotusten käyttöoikeus

Tekijänoikeudet kilpailuehdotuksiin jäävät ehdotusten laatijoille. Kilpailutyöt ja muu tilaajalle luovutettu aineisto jäävät järjestäjän omaisuudeksi ja tilaajalla on aineistoon peruuttamaton ja rajoittamaton käyttöoikeus tämän kilpailun kohteena olevan alueen rakentamiseen ja kehittämiseen liittyen. Mahdollisen toimeksiannon saaneella on oikeus käyttää hyväksi muiden palkittujen tai lunastettujen ehdotusten aiheita ja ideoita. Tilaajalla on kilpailuehdotusten julkaisuoikeus. Myös SAFA:lla on oikeus kilpailuehdotusten julkaisemiseen tilaajan niin erikseen päättäessä.

2.10 Ehdotusten vakuuttaminen ja palautus

Kilpailun järjestäjä ei vakuuta eikä palauta ehdotuksia.

3 KILPAILUTEHTÄVÄ

3.1 Taustaa

Matkustajaliikenteen kasvua varten tarvitaan runsaasti lisää kapasiteettia, jotta asiakaskokemus saadaan pidettyä korkealla tasolla, palvelutarjoamaa voidaan kasvattaa sekä tiloihin saadaan väljyyttä.

Kilpailun yhtenä tavoitteena on löytää ratkaisu, joka ottaa huomioon lento- ja joukkoliikenteen kasvavat matkustajamäärät sekä varmistaa lentoaseman kehittämisen siten, että nykyinen toiminta voi jatkua laajennus- ja muutostöiden ajan mahdollisimman pienin häiriöin.

3.1.1 Finavia Oyj

Finavian tehtävänä on tuottaa turvallisia, laadukkaita ja kustannustehokkaita lentoliikenteen palveluja. Finavia ylläpitää ja kehittää omistamaansa lentoasemaverkostoa ja koko Suomen kattavaa lennonvarmistusjärjestelmää.

Finavian toimintaan lentoasemilla kuuluu mm. matkustajien ja matkatavaroiden turvatarkastukset, kiitoteiden pitäminen kesäkuuntoisena sekä turvallisten lentoonlähtöjen ja laskeutumisten varmistaminen.

Liikevaihto muodostuu lentoyhtiöille ja matkustajille tarjottavista palveluista. Toimintaa ei tueta verorahoin. Finavia toimii ympäristöä mahdollisimman vähän kuormittavalla tavalla.

Finavian arvot ovat:

Turvallisuus

Finavian kaiken toiminnan lähtökohtana on lentoliikenteen turvallisuuden takaaminen.

Asiakaslähtöisyys

Avainasemassa nyt ja tulevaisuudessa on matkustajien tarpeisiin vastaavien palvelujen tarjoaminen ja ensiluokkainen asiakaskokemus. Palvelulupauksemme on "For Smooth Travelling", mikä tarkoittaa sujuvaa ja elämyksellistä matkustajakokemusta.

Tehokkuus ja uudistumiskyky

Finavian operatiivinen tehokkuus mahdollistaa kansainvälisesti kilpailukykyisen lentoliikennepalveluiden hintatason sekä riittävien lentoliikennepalveluiden ylläpidon Suomessa. Osallistumme aktiivisesti muuttuvan toimintaympäristömme kehittämiseen.

Yhteistyökyky ja avoimuus

Finavian toiminta on ennakoitavaa ja läpinäkyvää, ja yhtiö viestii toiminnastaan avoimesti. Edistämme hyviä sidosryhmäsuhteita avoimen ja aktiivisen vuoropuhelun keinoin.

Ympäristö- ja yhteiskuntavastuu

Finavia haluaa olla vastuullinen yhteiskunnallinen toimija. Otamme toiminnassamme huomioon ympäristöasiat ja teemme ratkaisut vastuullisesti. Vastuu osana liikennejärjestelmää voidaan kantaa vain, kun toiminta on kannattavaa.

3.1.2 Helsinki-Vantaan lentoaseman historia

Helsinki-Vantaan lentoasema avattiin liikenteelle vuonna 1952. Se on Suomen suurin ja vilkasliikenteisin lentoasema. Nykyiset terminaalirakennukset on toteutettu useassa eri vaiheessa.

Uuden lentoaseman rakentamista Helsinkiin alettiin suunnitella 1940-luvun lopulla, sillä Malmi lentoasema ei enää pystynyt vastaamaan nopeasti kasvavien matkustajamäärien ja yhä suurempien ja painavampien koneiden asettamiin vaatimuksiin.

Paikka uudelle lentoasemalle löytyi perusteellisten tutkimusten jälkeen silloisen Helsingin pitäjän alueelta, Seutulaan johtavan tien varrelta. Nykyisin lentokenttäalue kuuluu Vantaan kaupunkiin.

Helsingin lentoasema otettiin väliaikaisesti käyttöön Helsingin olympialaisten ajaksi kesällä 1952. Kisojen tilausliikenne ohjattiin vielä keskeneräiselle kentälle Aeron toimiessa Malmilta käsin.

Uuden lentoaseman avajaisia vietettiin 10. heinäkuuta 1952.

Tänä päivänä Helsinki-Vantaa on arvostettu ja palkittu vaihtokenttä sekä 17 miljoonan matkustajan (2016) ostoskeskus, joka tarjoaa työpaikan noin 20 000 ihmiselle.

Helsinki-Vantaan merkkipaalut

1952 Helsingin lentoasema avattiin.



1969 Uusi matkustajaterminaali avattiin, Arkkitehtitoimisto Ström-Tuomisto.

1973 Ensimmäiset turvatarkastukset alkoivat ulkomaanliikenteessä.

1983 Matkustajaterminaalia laajennettiin.



1993 Kotimaanlentoja varten avattiin oma terminaali, Arkkitehtitoimisto Ruokosuo.



1994 Helsinki-Vantaan lentoaseman pysäköintilaitos P3a, Arkkitehtitoimisto Pekka Salminen.

1996 Ulkomaanterminaalia laajennettiin. Kotimaanterminaali yhdistettiin ulkomaanterminaaliin käytävällä. Avattiin uusi ostoskatu, hotelli ja kongressikeskus.

1998 Helsinki-Vantaa valittiin ensimmäisen kerran maailman parhaaksi.



1999 Ulkomaanterminaalia laajennettiin. Avattiin uudet lähtö- ja tuloaulat. Arkkitehtitoimisto Pekka Salminen.



<https://www.finavia.fi/fi/helsinkivantaa/lyhyesti/kuvat-360/>

2000 Matkustajamäärä nousi ensimmäisen kerran yli 10 miljoonaan.

2001 Suomi liittyi Schengen-sopimukseen. Passit tarkastetaan vain non-Schengen-lentojen matkustajilta.

2002 Kolmas kiitotie valmistui.

2004 Ulkomaanterminaalia laajennettiin ja kaukolentojen matkustajille avattiin uusi ostosalue.

2009 Kaukolentojen tiloja laajennettiin. Terminaalin kokonaispinta-ala kasvoi 30 %. Avattiin uusi keskitetty matkatavaroiden käsittelykeskus ja uusi ostosalue. Jako kotimaan- ja ulkomaanlentojen välillä poistui. Terminaalit nimettiin uudelleen: terminaali 1 ja terminaali 2. Terminaali 1 uudistettiin vastaamaan ulkomaanliikenteen tarpeita.

3.2 Projektin lähtökohdat

Terminaali 2:n laajennuksen ja muutosten tarve perustuu Helsinki-Vantaan kehitysohjelman etenemissuunnitelmaan.

Lentokenttäalueen kokonaissuunnitelman avulla pyritään varautumaan tulevaisuuden tarpeisiin sekä varmistamaan toiminnan ja liikenteen ja pysäköinnin sujuvuus myös lentokentän käyttäjämäärän ja alueen työpaikkamäärän kasvaessa.

Terminaalin laajennus- ja muutostöillä on ensisijaisena tavoitteena saavuttaa parempi matkustuskokemus. Terminaalirakennuksen airside-alueelle tuotetaan lisää tilaa lentoliikennematkustajille. Laajennusten yhteydessä sekä airside- että landside-alueille rakennetaan lisää kaupallisia tiloja. Tavoitteena on myös keskittää lähtöselvitys- ja turvatoiminnot sekä tehostaa luovutusaulojen toimintaa. Tulevaisuudessa Terminaalista 1 tullaan mahdollisesti poistamaan lähtevien ja saapuvien matkustajien matkustajapalvelut (esim. check-in toiminnot, turvatarkastus ja tuloaula).

Projektin tavoitteita ovat myös maaliikennepuolen järjestelyiden parantaminen sekä paremmat yhteydet rataliikenteeseen.

Maaliikenteen ja kaupalliset palvelut yhdistävä matkakeskus on osa mahdollista tulevaisuuden palvelukeskittymää, joka yhdistyy saumattomasti lentoliikenteeseen.

3.3 Kilpailualue ja ympäristö

3.3.1 Kilpailualue

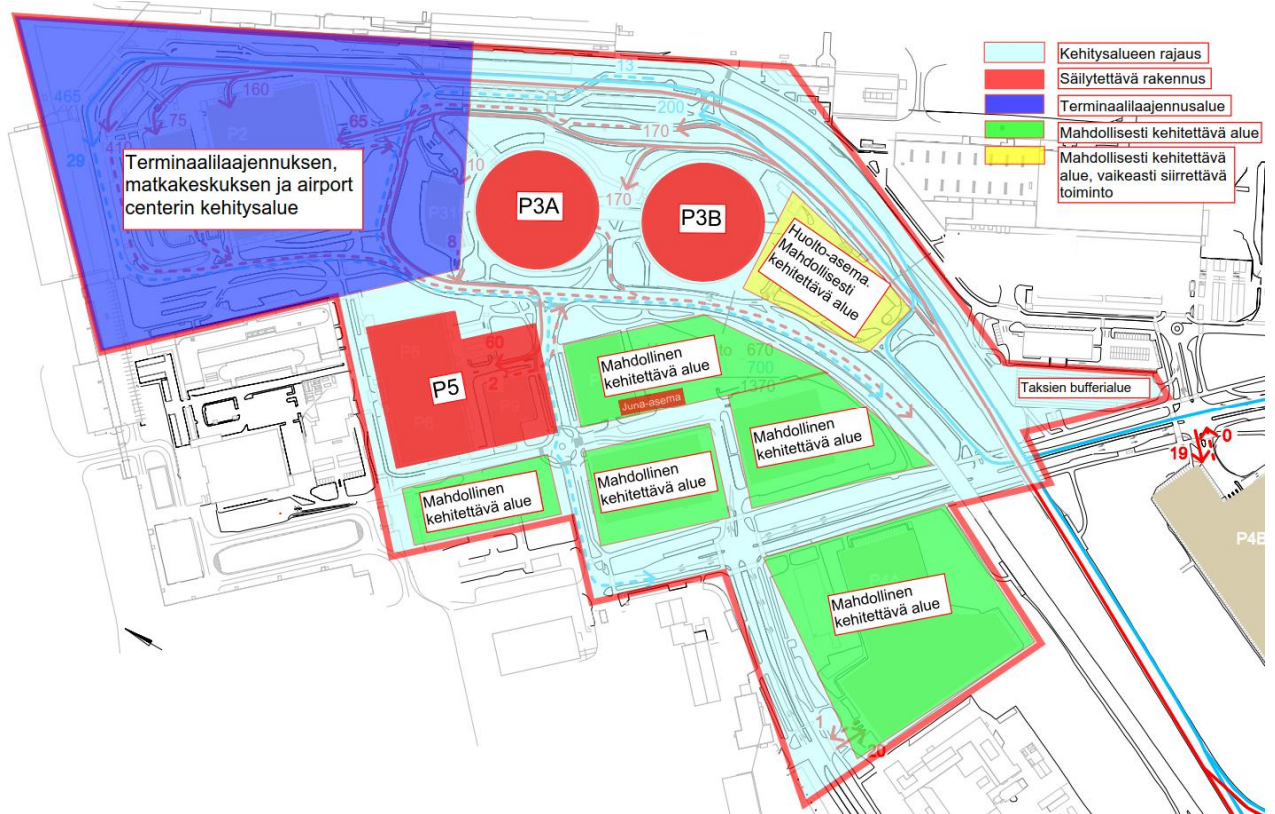
Kilpailualue ulottuu Lentoasemantien ja Ilmailutien risteuksen seudulta osin nykyisen terminaalirakennuksen sisätiloihin asti. Alueen laajuus on noin 29 ha. Alueen omistaa Finavia Oyj.

Terminaalirakennus sijaitsee kilpailualueen koillis- ja luoteisreunalla.

Kilpailualue koostuu laajemmasta tarkastelualueesta sekä terminaalin 2 uudis- ja muutostöiden suunnittelualueesta.



Alue

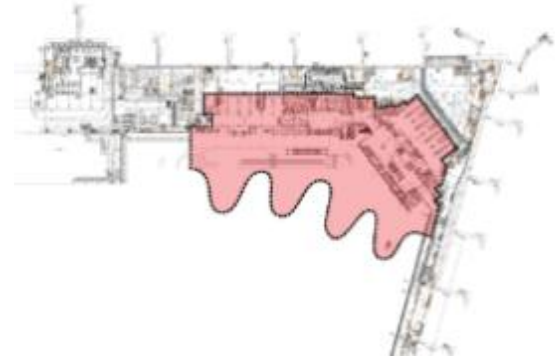


Kilpailualueella sijaitsevat rakennukset.

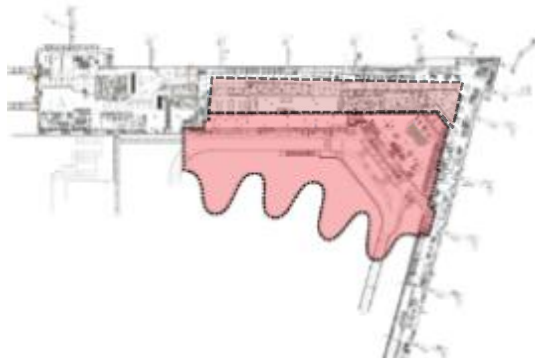
Terminaalin edusta-alueesta on määritetty alue terminaalin uudisrakennusalueeksi (kuva "Kilpailualueella sijaitsevat rakennukset" tummansininen alue). Kyseiselle alueelle tulee sijoittaa terminaalin uudisosa siihen liittyvine toimintoineen. Tälle alueelle tulee sijoittaa myös matkakeskus sekä Airport center. Matkakeskus ja Airport center tulee määrittää aluesuunnitelmassa, mutta niiden osalta ei tule tehdä tarkempia toiminnallisia suunnitelmia tai kustannuslaskelmia.



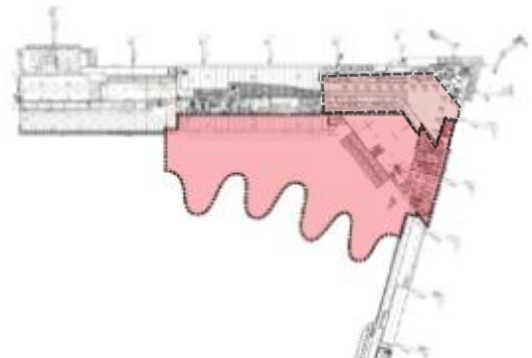
Taso +44



Taso +48



Taso +52



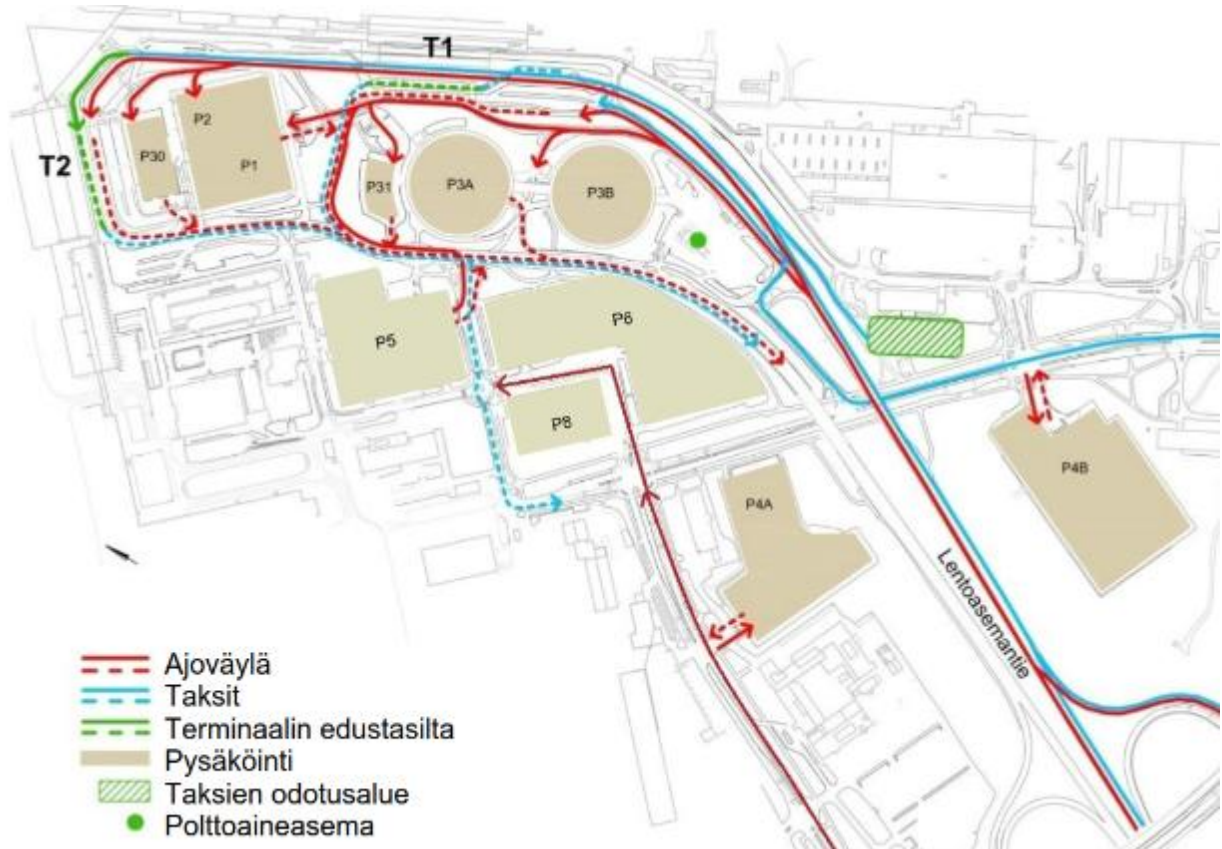
Taso +56

Kilpailualueen rajautuminen rakennuksen sisätiloissa

3.3.2 Liikennejärjestelyt ja pysäköintitilat



Pääväylä lentoasemalle on Lentoasemantie, jota pitkin arvioidaan vuonna 2035 kulkevan 36 000 päivittäistä ajoneuvoa lentoasemalle. Vastaavasti Ilmailutietä ja Tietotietä pitkin arvioidaan vuonna 2035 kulkevan 12 000 päivittäistä ajoneuvoa väylää kohden.



Alueen pysäköintilaitokset ja liikennereitit

Alueella on nykyisin noin 13 000 pysäköintipaikkaa.

3.3.3 Rautatieliikenne

Kehäradan junayhteys Helsinki-Vantaan lentoaseman alueelle avautui heinäkuussa 2015. Junamatkustus lentoasemalle on kasvattanut suosiotaan tasaisesti – vuoden 2016 ensimmäisellä neljänneksellä jo 13 prosenttia kaikista Helsinki-Vantaalle tulevista matkustajista käytti junaa.

Junayhteys Helsinki-Vantaalle on helpottanut sekä matkailijoiden että lentoaseman työntekijöiden liikkumista. Helmikuun aikana lentoasemalle saapui junalla 93 172 matkustajaa ja asemalta junaan nousi 90 060 matkustajaa (HSL:n tilastot). Junan käyttö on lisääntynyt vauhdikkaasti, sillä vastaavat luvut viime lokakuussa olivat 80 594 junalla saapuvaa ja 73 994 junaan nousevaa matkustajaa.

Vuonna 2015 avattu Kehärata on sujuvoittanut liikennettä pääkaupunkiseudulla sekä parantanut yhteyksiä myös muualta Suomesta tuleville. Junayhteys nosti Helsinki-Vantaan palveluiltaan entistä kirkkaammin kansainvälisen tason lentoasemaksi.

Finavian tavoitteena on lisätä Suomen ja Helsingin alueen tunnettuutta ja houkuttelevuutta sekä saada enemmän turisteja jäämään tänne lentojensa välillä. Junayhteys Helsinki-Vantaalle tukee myös stop-over matkustamisen kasvua.

Kokonaisuudessaan Helsinki-Vantaan rautatieasema valmistui tämän vuoden maaliskuussa, kun asemalta terminaaleihin johtavat Suomen pisimmät liukuportaat otettiin käyttöön.

(<https://www.finavia.fi/fi/tiedottaminen/ajankohtaista/2016/keharata-tuo-yha-useampia-matkustajia-helsinkivantaalle-junalla/>)

Kehärata yhdistää toisiinsa seudun nykyisiä aluekeskuksia sekä asunto- ja työpaikka-alueita ja mahdollistaa uusien alueiden keskittämisen tehokkaan joukkoliikenneväylän varteen. Kaikkiaan rata tukee tiiviin, raideliikenteeseen tukeutuvan yhdyskuntarakenteen muodostumista pääkaupunkiseudulla.

Kulkiessaan Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Kehärata kytkee lentoaseman tiiviisti raideliikennejärjestelmään. Kaikki liikennemuodot yhteen sovittava rataosuus tehostaa joukkoliikenteen käyttöä, minkä lisäksi se laajentaa korkeatasoisen joukkoliikennepalvelutarjonnan selkeästi aiempaa laajemmalle alueelle.

Lentoaseman asema on 45 metriä maanpinnan alapuolella sijaitseva tunneliasema. Asema on pyritty tekemään ilmapaksiksi ja valoisaan, jotta lentomatikustajien on mahdollisimman helppoa kulkea asemalla. Aseman kummassakin päässä on kolme liukuporrasta ja kaksi suurta hissiä, joilla pääsee kahdelle eri uloskäynnille. Kaikilla uusilla asemilla aseman laituripituus on 230 metriä ja siihen mahtuu kolme Sm5 (Flirt-) -junayksikköä. Lentoasemalla on yksi laiturialue, jonka molemmilla puolilla kulkevat junaraiteet.

Suora kulkuyhteys juna-asemalta terminaaleihin on avattu matkustajille ja aseman terminaalipuoleiset 2 hissiä ja liukuportaat otettu käyttöön 2016.



<https://www.vr.fi/cs/vr/fi/keharata>

3.3.4 Asemakaava

Kilpailualueella on voimassaoleva asemakaava, joka on vahvistettu v. 1981.

Asemakaavassa on todettu, että lentokenttäalueelle saa rakentaa lentomatikustajille tarpeellisia yhteisörakennuksia, ilmailutoimintaan välittömästi liittyviä toimisto-, hallinto-, teollisuus- ja varastorakennuksia ja -rakennelmia sekä ilmailuopiston ja työsiirtolan. Alueelle saa rakentaa myös edellä mainittujen toimintojen vaatimalle henkilökunnalle tarpeellisia liikerakennuksia ja sosiaalista toimintaa palvelevia rakennuksia.

Mahdolliset poikkeamiset asemakaavasta tulee esittää kilpailuehdotuksessa selkeästi.

Asemakaava-aineisto esitetään liiteaineistossa.

3.3.5 Maaperä ja perustamisolosuhteet

Maaperä ja perustamisolosuhteet on esitetty liiteaineistossa.

3.3.6 Ympäristön tulevat kehitysnäkymät

Lentoaseman ympäristäää kehitetään runsaasti muidenkin toimijoiden toimesta. Muun muassa Vantaan kaupungin maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala järjestää yhdessä maanomistajien kanssa avoimen, kansainvälisen arkkitehtuurikilpailun Aviapoliksen alueen kehittämiseksi. Kilpailun nimi on Aviapolis Urban Blocks. Kilpailu-alue sijoittuu Aviapolikseen Veromiehen kaupunginosaan. Kilpailualueelle on kaavarungossa osoitettu työpaikkoja, asumista ja julkista palvelua kytkeytyen virkistysalueisiin ja joukkoliikenteen pääreitteihin.

Aviapolis Urban Blocks kilpailu on oma, Helsinki-Vantaan lentoaseman suunnittelukilpailusta irrallinen suunnittelukilpailu. Kilpailualue on laajuudeltaan 15,6 hehtaaria ja se sijaitsee Veromiehen kaupunginosassa. Kilpailuohjelma julkaistaneen tammikuussa 2017.

3.4 Projektin kokonaisuakataulu

Projektille laaditun alustavan aikataulun mukaan kohteen rakennussuunnittelu jatkuu kilpailun tuloksen julkistamisen jälkeen kesällä 2017.

Varsinaiset rakennustyöt käynnistyvät alustavasti v. 2018 ja rakennuskokonaisuus tulee valmistumaan vaiheittain v. 2020 - 2021.

3.5 Kilpailun tavoitteet

3.5.1 Yleistä

Kilpailun tavoitteena on tuottaa aluekehityksen sekä terminaalin laajennus- ja muutostoimenpiteiden ratkaisuja jatkosuunnittelua varten.

Aluesuunnitelmassa tulee ottaa huomioon eri liikennemuodot ja erityisesti tutkia jalankulun ja polkupyöräilyn väylien eriyttämistä moottoriliikenteestä. Aluesuunnitelman tulee tukea myös alueen toiminnallista kehittämistä.

Rakennussuunnittelutehtävän ensisijaisena tavoitteena on suunnitella lentoasemalle näyttävä, useat eri liikennemuodot yhdistävä pääsisäänkäynti, jossa toiminnallisuudeltaan erinomaisella tasolla olevat tilat voidaan toteuttaa kustannustehokkaasti. Ratkaisussa tulee tutkia rakennetaanko uudisosa saumattomana laajennuksena vanhaan terminaalimassaan vai rakennetaanko uudisosa irti nykyisistä rakennuksista.

Ratkaisun tulee olla vaiheittain toteutettavissa siten, että lentoaseman matkustajavirroille aiheutuu eri vaiheissa mahdollisimman vähän haittaa.

Tilaratkaisujen tulee olla mahdollisimman muuntojoustavia ja mahdollistaa tulevaisuuden muuttuvat tarpeet. Tilojen tulee myös olla laajennettavissa ja siten mahdollistaa tulevaisuudessa mahdollisesti kasvavat matkustajamäärät.

Yhtenä tärkeänä tavoitteena on yhdistää eri liikennemuotoja ja parantaa paikallisjuna-, linja-auto- ja taksiyhteyksiä. Tällä pyritään sujuvoittamaan julkisen liikenteen matkaketjuja lentoaseman ja Helsingin kaupungin, lentoaseman ja Tallinnan lauttaliikenteen sekä lentoaseman ja muun Suomen välisessä liikenteessä. Julkisen liikenteen matkaketjun kehittäminen on osa laajempia pyrkimyksiä lisätä Helsinki-Vantaan tulevan, lähtevän ja kauttakulkuliikenteen kapasiteettia. Liikenteen kehittämiseksi Finavialle on myönnetty EU:lta tukea alueen liikenteen kehittämiseen

3.5.2 Toiminnalliset tavoitteet

Suunnittelukilpailun tavoitteena on parantaa palvelun asiakaslähtöisyyttä laajentamalla terminaali 2:ta nykyiselle pysäköinti- ja joukkoliikennealueelle, jolloin saadaan uutta terminaali-tilaa lähtöselvitys-, turvatarkastus-, tulli- ja matkatavaroiden luovutustoiminnan yms. käyttöön. Näin nykyisen kahden terminaalin sijasta lähtö- ja tulopalvelut voidaan keskittää yhteen terminaaliin ja toimintaa voidaan tehostaa.

Samalla halutaan linkittää eri liikennemuodot nykyistä paremmin lentoaseman ja lentoliikenteen kanssa sekä parantaa pysäköinti- ja joukkoliikennejärjestelyjä.

Tavoitteena on tuottaa orientoitavuudeltaan huippuluokkaiset ja mahdollisimman selkeät tilat.

3.5.3 Kaupunkikuvalliset ja arkkitehtoniset tavoitteet

Kaupunkikuvallisina ja arkkitehtonisina tavoitteina on mm.:

- lentoasemakeskuksen korostuminen eri liikennemuotojen kansainvälisenä sekä kansallisena solmukohtana
- laajennuksien ja uudisrakennuksien luonne sisääntulorakennusryhmänä
- luonteva liittyminen osaksi lentoaseman arkkitehtonista kokonaisuutta
- identiteetti, paikan oma luonne, omaleimaisuus, Helsinki-Vantaan lentoaseman kansainvälinen "Helsinki Airport" -imago

3.5.4 Toteutettavuus

Kilpailuun jätetyn ehdotuksen tulee olla toteuttamiskelpoinen niin toiminnallisesti, teknisesti kuin taloudellisestikin.

Vaiheistettavuus

Terminaalilaajennus tullaan toteuttamaan useassa vaiheessa siten, että rakennustöistä aiheutuu mahdollisimman vähän haittaa lentoaseman ja matkakeskuksen käytölle eri vaiheissa.

Matkakeskuksen toteutuksen aikataulu ei vielä ole tiedossa ja on mahdollista, että se toteutetaan vasta selkeästi terminaalirakennuksen jälkeen tai sitä ei toteuteta lainkaan. Alueen ja terminaalin tulee kuitenkin olla rakenteellisesti, toiminnallisesti ja arkkitehtonisesti laadukas kokonaisuus ilman matkakeskuksen toteuttamistakin.

Tässä projektissa on tunnistettavissa kahden tyyppistä vaiheistusta:

1. Terminaalin uudisrakentamis- ja muutostöiden toteuttaminen vaiheittain siten, että lentoliikennematkustajalle koituu tästä mahdollisimman vähän haittaa.
2. Alueen kehittäminen vaiheittain siten, että kehittäminen tukee lentoasema-alueen toimintoja sekä sillä ei aiheuteta haittaa jo tehdyille ratkaisuille.

Laajennettavuus ja muuntojoustavuus

Suunnitelmissa tulee ottaa huomioon tilojen laajennettavuus ja muuntojoustavuus. Rakenteet eivät saa olla sellaisia, että myöhemmät kehitysvaiheet tai tilojen laajentaminen jatkossa on mahdotonta tai erittäin hankalaa. Tilat tulee suunnitella myös erittäin muuntojoustaviksi, jolloin tulevaisuuden muutokset matkustajaprosessissa on tilojen muutostöiden osalta mahdollisimman helppoja ja nopeita. Esimerkiksi viranomaisvaatimusten ja teknologian kehityksen myötä tilatarpeet voivat muuttua nopeastikin tilatarvetta joko kasvattaen tai supistaen.

Taloudellisuus

Terminaalin uudisrakentamisen ja muutostöiden alustava tavoitebudjetti on 140 M€ (alv. 0%). Tavoitebudjetti tarkentuu suunnittelukilpailun alkaessa.

Kustannuksissa tulee ottaa huomioon terminaalin uudisrakennus- ja muutostyöt. Lisäksi kustannuksissa tulee ottaa huomioon ne liikennejärjestelymuutokset, jotka ovat välttämättömiä terminaalin uudisrakennus- ja muutostöistä johtuen. Näitä ovat mm. julkisen liikenteen, taksien ja henkilöautoliikenteen edellyttämät väylät ja alueet. Lisäksi lyhytaikainen pysäköinti tulee ottaa huomioon osana kustannuksia.

Kustannuksissa ei oteta huomioon kohdassa 4.2.2 esitettyjä rakennuksia tai kohdassa 3.3.1 esitetyn kuvan vaaleansinisellä alueella sijaitsevia rakennuksia tai rakennelmia muuten, kuin ne liittyvät suoraan terminaalin uudisrakennus- ja muutostöihin.

Rakenteiden tulee olla tuotantotehokkaita ja mahdollistaa lyhyt rakennusaika.

Elinkaari- ja ympäristötavoitteet

Kestävän kehityksen näkökulmat tulee ottaa huomioon suunnitelmissa.

Kohteessa pyritään hyvään energiatehokkuuteen. Rakennuksen muodolla ja massoitteella rakennuspaikalle on merkitystä energiantarpeeseen sekä lämpöhäviöiden, ilmaisenergioiden hyödyntämisen että yllämmön hallintaan. Myös rakennusten teknisten tilojen sijoittelulla vaikutetaan rakennuksen elinkaarikustannuksiin.

Ratkaisujen tulee olla mahdollisimman huoltovapaita ja helposti ylläpidettäviä.

Kilpailussa tulee tuottaa kestävä kehityksen mukainen ratkaisu, joka ottaa myös huomioon tulevaisuudessa tavoitellun BREEAM ympäristösertifiointin vaatimukset. Tavoiteltavana tasona tulee olemaan BREEAM Excellent.

Lentoasemalla on suuri taloudellinen vaikutus alueella mutta se vaikuttaa suuresti myös lähialueiden asuinalueisiin sekä ympäristöön. Lentoaseman kehityksessä tulee ottaa huomioon kestävä kehitys alueella ja huomioida lentoaseman toimintojen vaikutusta ympäristöön.

3.5.5 Hankkeen laajuus

Hankkeen kokonaislaajuus määräytyy suunnitteluratkaisun perusteella. Arvioitu kokonaislaajuus on 25 000 brm² uudisrakentamista ja 45 000 brm² olemassa olevan rakennuksen muutoksia. Finavia ei sitoudu esitettyihin määriin, vaan ne ovat vain suuntaa-antavia.

4 SUUNNITTELUOHJEET

4.1 Yleistä

Vuoteen 2020 mennessä Helsinki-Vantaan lentoaseman odotetaan palvelevan 20 miljoonaa matkustajaa vuosittain. Vuoteen 2025 mennessä vuotuisen matkustajamäärän odotetaan kasvavan 23,5 miljoonaan vuotuisen matkustajaan. Suunniteltu matkustajakapasiteetti terminaalirakennukselle esitetään matkustajakapasiteettina yhtä tuntia kohden. Vuodelle 2025 ennustettu matkustajamäärä tarkoittaa huipputunnille 3 042 matkustajaa tunnissa.

Osana kilpailuaineistoa toimitetaan toiminnallinen kaavio, jossa on esitetty tarvittavat laajennus- ja muutostarpeet edellä esitetyn matkustajamäärän kasvun huomioon ottamiseksi. Suunnittelijalla on vapaus poiketa näistä kaavioista rakennuksen sekä sen eri tilojen sijainnin ja muodon suhteen, kunhan toiminnalliset vaatimukset ja edellytykset huomioidaan. Suunnitelmissa tulee myös huomioida tilaohjelma sekä kilpailuohjelmassa esitetty kustannustaso.

Tarkastelualueella tulee ottaa huomioon uusien toimintojen vaikutukset alueen muihin toimintoihin sekä mahdollisiin myöhempiin kehitysvaiheisiin. Esimerkiksi liikennejärjestelyt, pysäköintijärjestelyt sekä mahdolliset kehityspaikat tulee määrittää koko alueelle.

Kilpailijoiden tulee ottaa huomioon kilpailualueen ympäröivä kehittyvä kaupunkirakenne.

4.2 Aluesuunnittelu

4.2.1 Masterplan

Vuonna 2014 NACO Netherlands Airport Consultants laati Helsinki-Vantaan lentoasemalle uuden Masterplan suunnitelman. Terminaalin tulevaisuuden kehitys Masterplan suunnitelman mukaan koostuu seuraavista asioista:

- nykyisen non-Schengen alueen laajennus arviolta 12 laajarunkokoneelle
- nykyisen non-Schengen alueen laajennus 12 linja-autoportilla
- nykyisen Schengen alueen laajennus arviolta kuudelle kapearunkokoneelle
- nykyisen lähtevien ja saapuvien matkustajien toimintojen laajentaminen landside alueelle, jotta nykyiselle Schengen alueelle saadaan lisää tilaa sekä Terminaalin 1 lähtö- ja tuloalatoiminnot voidaan ottaa pois käytöstä.

Näistä kohdista viimeisin kohta on olennaisin tätä kilpailua koskeva asia.

Non-Schengen alueen terminaalilaajennukset ovat rakenteilla.

4.2.2 Alueelle sijoittuvat muut toiminnot

Aluesuunnitelmassa terminaalin edusta-alueelle tulee sijoittaa mahdollisesti myöhemmin rakennettavat toiminnot, kuten mahdollinen matkakeskus ja airport center. Airport centerillä tarkoitetaan tässä lentoaseman ja matkakeskuksen läheisyyteen mahdollisesti tulevia palveluita, kuten esimerkiksi toimistoja, konferenssitiloja, kaupallisia alueita, ravintoloita ja kahviloita. Näiden osalta rakennusten massat jakautuvat seuraavasti:

- | | |
|-------------------------------|-------------------------|
| · Matkakeskus | 10 000 brm ² |
| · Airport Center | |
| ○ Kaupalliset alueet | 25 000 brm ² |
| ○ Toimistot, konferenssitilat | 40 000 brm ² |
| ○ Ravintolat, kahvilat | 10 000 brm ² |

Nämä rakennukset eivät kuulu osana terminaalin uudisrakennus- tai muutosalueita. Eikä näitä rakennuksia tule ottaa huomioon osana tavoitebudjettia.

Rakennukset tulee suunnitella alueelle siten, että ne muodostavat selkeän, tiiviin ja helppokulkuisen kokonaisuuden terminaalin 2 edusta-alueelle, jossa eri liikennemuodot pystyvät toimimaan. Kokonaisuus tulee olla toteutettavissa vaiheittain.

4.2.3 Liikennejärjestelyt

Ulkotilojen suunnittelussa on otettava huomioon viihtyisyys sekä liikkumisen turvallisuus. Jalankulku- ja polkupyöräliikenne tulee suunnitella siten, että se risteää mahdollisimman vähän muun liikenteen kanssa. Ulkotilojen suunnittelussa tulee korostaa orientoitavuutta ja selkeyttä.

Liikennejärjestelyt tulee suunnitella siten, että eri liikennemuotojen erityispiirteet tulevat huomioitua. Näitä ovat mm. eri liikennevälineiden vaatimat pysähtymisalueet sekä niiden suhde liikenneväyliin. Pysäkki- ja pysäköintialueilta tulee olla selkeät ja turvalliset liittymät liikenneväylille.

Liikenteen ennusteet

Tällä hetkellä Helsinki-Vantaan lentoaseman matkustajaliikenteeksi on arvioitu 16,4 miljoonaa vuosittaista matkustajaa, josta vaihtoliikenteen matkustajien osuudeksi on arvioitu noin 31 %. Näin ollen matkustajia, jotka tarvitsevat myös maaliikennettä, on yhteensä vuodessa noin 11 miljoonaa ja päivittäin noin 30 000 matkustajaa.

Maaliikenteen päivittäisen matkustajamäärän on arvioitu kasvavan noin 52 000 matkustajaan vuoteen 2035 mennessä, josta vaihtoliikenteen kapasiteetin arvioidaan olevan noin 38,5 %. Yhdensuuntaisten lentomatkustajien osuus tästä on noin 6 900 matkustajaa tunnissa.

Vuonna 2035 maaliikenteen arvioidut huipputuntien matkustajamäärät ovat arvioitu olevan 4 250 yhdensuuntaista matkustajaa tunnissa. Kuitenkin, lentokentälle saapuu arviolta enimmillään noin 2 000 – 2 300 ajoneuvoa tunnissa.

4.2.4 Pysäköinti

Alueen lentoliikennettä ja lentoaseman työntekijöitä palveleva pysäköintitarve on yhteensä 15 000 autopaikkaa. Näistä 750 autopaikkaa tulee olla ns. premium-paikkoja, jotka on sijoitettu terminaalirakennuksen välittömään läheisyyteen. Lisäksi 300 lyhytaikaista, jättö- ja noutoliikennettä palvelevaa autopaikkaa tulee sijoittaa terminaalitoimintojen välittömään läheisyyteen.

Alueelle mahdollisesti sijoitettavien muiden rakennusten pysäköintitarve tulee määrittää edellä mainittujen lisäksi kaavamääräysten mukaisesti. Näiden rakennusten pysäköinnin toteutus tulee toteutettavaksi projektikohtaisesti.

4.2.5 Saattoliikenne

Yksityisautoilla ja takseilla tulee olla suora ajoyhteys terminaalin pääsisäänkäynnin eteen. Henkilöautoilla suoritettavaa jättöliikennettä varten tulee olla varattuna kaista, jonka pituus on yhteensä 180m. Linja-autoille tulee olla varattu oma kaista omine pysähtymispaikkoineen. Noutoliikenne ei ole sallittua jättöliikenteen alueella.

Pysäköintiä edellyttävää saattoliikennettä palvelee lyhytaikainen pysäköintialue.

4.2.6 Taksiliikenne

Lentoasemalta lähtevien taksien liikennettä varten tarvitaan pysähtymisalue/-kaista, jonka kapasiteetti on yhteensä 15 autoa. Paikka tulee olla sijoitettu tuloaulan välittömään läheisyyteen. Taksimatrustajien odotusalueen ja taksien pysähtymisalueen tulee olla toistensa välittömässä läheisyydessä.

Näköetäisyydelle taksien pysähtymisalueesta tulee varata väliodotusalue 30 taksille. Lisäksi taksiliikennettä varten on olemassa oma bufferialue rahtitien, ilmailutien ja lentoasemantien väliin jäävällä alueella. Bufferialueen, väliodotusalueen ja terminaalin edessä olevan noutoalueen välillä tulee olla suora liikenneyhteys.

4.2.7 Linja-autoliikenne

Linja-autoliikenne tulee suunnitella siten, että liikenne toimii mahdollisimman sujuvasti ja matkustajilla on mahdollisuus kulkea turvallisesti linja-autojen ja terminaalien välillä. Tuloaulan ja linja-autopysäkkien välillä ei tule olla tasoeroja. Matkustajia varten tulee varata odotusalue terminaalista.

Linja-autoliikennettä varten tarvitaan 15 linja-autopysäkkiä terminaalien välittömästä läheisyydestä. Näistä 5 -7 pysäkkiä tarvitaan reittiliikennettä varten ja loput 8 – 10 tarvitaan tilausliikennettä varten. Suunnitelmissa tulee ottaa huomioon reitti- ja tilausliikenteen erilaiset tarpeet. Tilausliikenteen linja-auto saattaa odottaa matkustajia huomattavasti pidempään kuin reittiliikenteen linja-autot. Linja-autoliikenne ei myöskään saa haitata muuta liikennettä tai sulkea ajoreittejä. Linja-autopysäkeiltä tulee olla näköyhteys terminaaliin.

Mikäli suunnitelmassa sallitaan linja-autojen jättöliikenne terminaalien edustan rampin kautta, tulee suunnitelmassa ottaa huomioon myös kulkuyhteys alemmalle tasolle noutoliikennettä varten.

4.2.8 Rautatieliikenne

Terminaalien uudisosasta tulee olla suora yhteys kehärataan. Kehäradan asemalla on tätä varten yhteysvaraus. Yhteys voi olla osa mahdollista matkakeskusta.

Lentoaseman kautta ollaan suunnittelemassa pitkän matkan raideliikennettä. Kilpailuehdotuksessa tulee huomioida mahdollinen kaukoliikenteen junarata ja ehdotuksessa tulee olla yhteysvaraus maanlaiselle kaukoliikenteen juna-asemalle.

4.3 Rakennussuunnittelu

4.3.1 Terminaalien uudisrakennus- ja muutostyöt

Helsinki-Vantaan lentoaseman Terminaalien 1 ja 2 landside toiminnot sisältävät monia lentoliikenneprosessiin liittyviä toimintoja ja tiloja, kuten lähtöselvitys, bag drop, turvatarkastus, matkatavaroiden luovutusaula ja tulli.

Terminaalien 2 uudet tilat yhdistävät ja laajentavat näitä toimintoja ja tiloja. Terminaali 2 uusine tiloineen tulee huolehtimaan kaikista maasta lähtevistä ja maahan saapuvista sekä vaihtoliikenteen matkustajista.

Terminaalien 2 uudisosa edellyttää toimintojen uudelleensijoittamista, mutta myös toimintojen vaatimien tilojen lukumäärän kasvattamista.

4.3.2 Matkakeskus

Terminaalien uudisrakentamis- ja muutostöiden yhteydessä kehitetään lentoaseman maaliikennetoimintoja. Maaliikennetoimintojen kehittämiseksi on alustavasti suunniteltu erillistä matkakeskusta, joka yhdistää lento- ja maaliikenteen sujuvaksi kokonaisuudeksi. Matkakeskus tulee olla Terminaalien 2 välittömässä läheisyydessä ja siitä tulee olla suora yhteys lentoasemalle.

Matkakeskuksella pyritään tuomaan yhteen eri liikennemuotoja, kuten raideliikenne (kehärata ja kaukoliikenteen junarata), linja-autoliikenne (paikallisliikenne, kaukoliike, tilausajo), taksit ja henkilöautoliikenne (noutoliikenne, jättöliikenne, pysäköinti).

Suunnittelukilpailussa tulee määrittää matkakeskukselle periaateratkaisu, jossa matkakeskuksen toiminnot yhdistyvät terminaaliin. Ratkaisu tulee myös olla sellainen, että se voidaan tehdä huomattavasti terminaalien uudis- ja muutostöiden jälkeen.

4.3.3 Rakennuspaikka ja liittyminen olemassa oleviin rakennuksiin, purettavat rakennukset

Alueella sijaitsee paljon toimintoja ja rakennuksia, joiden toiminta on edellytys lentoliikenne- ja terminaalitoiminnalle. Seuraavat rakennukset tai rakenteet on säilytettävä:

- Pysäköintilaitokset P3A, P3B ja P5
- Kehäradan asema Teletielle
- Kehäradan, pysäköintilaitosten ja terminaalirakennusten ilmanvaihdon rakennukset

Huoltoaseman, taksien laajan odotus- ja taukoalueen ja liukuportaiden sijaintia voi perustellusta syystä muuttaa. Uusi sijainti on löydyttävä kilpailualueelta.

Terminaali 2:n edessä oleva lyhytaikainen pysäköinti on sijoitettava kilpailuehdotuksessa uuteen paikkaan.

Pysäköintilaitokset P1 ja P2 voidaan purkaa osittain tai kokonaan suunnitteluratkaisusta riippuen. Alueelta on löydyttävä lentoasemaa palvelevaa pysäköintikapasiteettia yhteensä 15 000 paikkaa, joista 750 paikkaa tulee olla sijoitettuna terminaalin 2 pääsisäänkäynnin välittömään läheisyyteen.

4.3.4 Tilat ja niiden ominaisuudet

Suunniteltu kapasiteetti

Vuoden 2020 loppuun mennessä Helsinki-Vantaan lentoaseman matkustajamäärä on oletettu kasvavan 20 miljoonaan vuotuisen matkustajaan vaihtoliikenteen matkustajamäärän osuuden ollessa noin 33,3 %. Vuoteen 2035 mennessä vuotuisen matkustajamäärä on oletettu kasvavan 31 miljoonaan ja vaihtoliikenteen matkustajamäärän osuuden kasvavan 38,5 %:iin.

Maasta lähtevien ja maahan saapuvien matkustajien kapasiteetin oletetaan kasvavan siten, että huipputunnin aikana näiden toimintojen läpi kulkee yhteensä 3 269 matkustajaa.

Tilojen ominaisuudet

Rakennuksen suunnittelussa on huomioitava ratkaisujen monikäyttöisyys ja muunneltavuus. Monikäyttöisyyden ja muunneltavuuden suunnittelussa tulee ottaa huomioon mahdolliset muutokset prosessissa, tilojen uudelleenjärjestelyt ja rakennuksen laajennus. Rakennusratkaisujen tulee olla sellaisia, että edellä mainitut toimet ovat mahdollisia. Tilaratkaisujen tulee perustua laajaan ja perusteelliseen toiminnan suunnitteluun ja suunnitelluista toimintaprosesseista johdettuun tilatarpeiden määrittelyyn.

Rakennus tulee suunnitella kauttaaltaan esteettömäksi.

4.3.5 Tilaohjelma

Kilpailun tilaohjelma terminaalin uudisrakennus- ja muutostöiden osalta:

Tila	Taso			
	+44m	+48m	+52m	+56m
Lähtöaula			3390 m ²	
Turva			2085 m ²	2085 m ²
Matkatavara-aula		7360 m ²		
Matkatavarajärjestelmä	3510 m ²	6470 m ²	670 m ²	
Julkinen liikennetila	2330 m ²	3580 m ²	2215 m ²	
Kaupalliset tilat landside		4970 m ²	380 m ²	1210 m ²
Kaupalliset tilat airside			6510 m ²	1400 m ²
Toimistot		480 m ²	360 m ²	390 m ²
VIP sisäänkäynti	1510 m ²			

Tilaohjelma on esitetty neliömetreinä ohjeellisena huoneistoalana.

Tilaohjelmassa ei ole huomioitu porttialueen muutoksia eikä teknisiä tiloja.

Matkakeskuksen viitteellinen tilaohjelma on

Tila	
Aula	1 500 brm ²
Kaukoliikenteen terminaali-alue	500 brm ²
Lähiliikenteen terminaali-alue	500 brm ²
Charter liikenteen terminaali-alue	500 brm ²
Yhteys kehärataan	250 brm ²
Kaupalliset alueet	3 000 brm ²
Käytävät, WC:t, yms	1 000 brm ²
Lipunmyynti- ja matkustajapalvelualueet	500 brm ²
Check-in ja matkatavarajättöalue	500 brm ²
Toimistot ja muut aputilat	500 brm ²

4.3.6 Toimintojen väliset yhteydet

Matkustajavirrat

Matkustajavirroille olennaisia asioita ovat orientoitavuus, opasteet sekä muut suunnistettavuutta helpottavat tekijät. Tilat on suunniteltava siten, että kulku terminaalissa on loogista ja selkeää.

Siirtymät eri kerrosten välillä

Tilaohjelmassa esitettyjen toiminnallisten yksiköiden sijainti suhteessa toisiinsa on rakennuksen luonnossuunnittelun keskeisiä toiminnallisia ratkaisuja. Vaatimukset tilakokonaisuuksien välisistä yhteyksistä esitetään kaavioissa, jotka tullaan esittelemään suunnittelijoille kilpailuvaiheen aloitusseminaarissa.

Varautuminen laajennuksiin

Suunnitelmassa tulee varautua mahdolliseen keskikentälle sijoitettavaan satelliittiterminaaliin esittämällä suunnitelmassa automaattijunan (Automated People Mover – APM) pysäkki terminaalissa.

4.3.7 Ulkotilat, liikenne ja pysäköinti

Lähtöaulan edusta tulee suunnitella siten, että jättöliikenne on mahdollista ja että jalankulku on turvallista. Pysäköinti lähtöaulan edustalla on kielletty. Nouto- ja saattoliikenne tulee ohjata lyhytaikaiseen pysäköintiin.

4.3.8 Huoltotilat ja -liikenne

Nykyisellään huoltotilat ovat terminaalin 2 välittömässä yhteydessä. Tavaraliikenteen ja jätehuollon liikennereitti on pääosin huoltotilojen kautta. Terminaalin tavaraliikenne ja jätehuolto tulee järjestää siten, että se toimii hyvin myös muutosten jälkeen. Huoltoliikenne tulee pyrkiä erottamaan muusta liikenteestä.

4.3.9 Väestönsuojatilat

Uudisrakennusosille on suunniteltava ja toteutettava omat määräysten mukaiset väestönsuojatilat.

4.3.10 Turvallisuus

Rakennuksen suunnittelussa tulee turvallisuuden osalta kiinnittää erityistä huomiota seuraaviin näkökohtiin:

- Tilojen ja toimintojen osalta rakennus tulee suunnitella siten, että 24/7-periaatteella toimivat toiminnot voidaan sulkea vyöhykkeittäin.
- Kiinteistön logistiset reitit tulee suunnitella siten, että paloturvallisuuden ja henkilöturvallisuuden näkökohdat otetaan huomioon.
- Suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota tilojen selkeyteen, valaistukseen ja profilointiin siten, että se mahdollistaa kattavan teknisen valvonnan eikä muodostu vaikeasti valvottavia alueita.
- Toimintojen sijoittelussa ja tilojen suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota sekä henkilökunnan että matkustajien hätäpoistumismahdollisuuksiin ja poistumisturvallisuuteen. Mahdollisuuksien mukaan suurin osa hätäpoistumisreiteistä tulee osoittaa landside puolelle.
- Käytettävien rakenteellisten ja tilaratkaisujen tulee tukea kiinteistön hyvää paloturvallisuutta ja osaltaan ennaltaehkäistä tulipalojen syttymistä. Tilaratkaisuiden suunnittelussa tulee pyrkiä luomaan ratkaisu, jossa yhdellä alueella tapahtuva onnettomuus vaikuttaa mahdollisimman vähän muihin alueisiin.

4.3.11 Rakennustekniset järjestelmät

Rakennusrungon tulee mahdollistaa tilojen ja tilaryhmien myöhempi muunneltavuus.

4.3.12 Energiatehokkuus

Kohde suunnitellaan voimassa olevien energiategokkuusmääräysten mukaisesti. Lisäksi noudatetaan EU:n komission asetusta ilmanvaihtokoneiden ekologisen suunnittelun vaatimuksista.

Suunnittelijoiden on mahdollista esittää ratkaisuja, joiden avulla kohteessa voidaan tuottaa energiaa ja siten kohteen energiategokkuutta voidaan parantaa. Ratkaisuilla tulee olla kohtuullinen takaisinmaksuaika.

Rakennuksen lämpöväviöiden laskennassa tavoitteena on matalaenergiataso.

4.3.13 Talotekniikan järjestelmät

Rakennuksen taloteknisten järjestelmien alustavat tilavaraukset ja niiden mahdolliset sijaintivaatimukset on esitetty tilaohjelman yhteydessä.

Ilmanvaihtojärjestelmä tulee sijoittaa siten, että sisäänotto ja ulospuhallus sijaitsevat ilmanvaihtojärjestelmän välittömässä läheisyydessä.

Rakennukseen tulee kaukolämmitys.

4.3.14 Rakennus- ja ylläpitokustannukset

Palkintolautakunta tulee arvioinnissaan kiinnittämään erityistä huomiota kilpailuehdotusten vaiheistettavuuteen ja rakennettavuuteen.

Palkintolautakunta pyytää kustannusasiantuntijalta kustannusvertailut kilpailuehdotuksista.

Palkintolautakunta voi pyytää asiantuntijalausuntoja kilpailijoiden esittämistä rakennusteknisistä ja energiategokkuuteen vaikuttavista ratkaisuista.

Arvioinnissa tullaan kiinnittämään huomiota ratkaisuiden tuotantotehokkuuteen ja niiden vaikutukseen rakennusaikaan.

5 KILPAILUEHDOTUSTEN ARVOSTELUPERUSTEET

Palkintolautakunnan määrittelemät tärkeimmät tavoitteet, joita käytetään arvosteluperusteina, ovat:

5.1 Toiminnallinen kokonaisuus

- Kokonaisratkaisun toimivuus
- Uudisrakennuksen toiminnallinen konsepti
- Muuntojoustavuus, muunneltavuus
- Orientoitavuus, kulkureittien helppo hahmottaminen, kevyen liikenteen turvallisuus
- Matkustajakokemus
- Turvallisuus

5.2 Arkkitehtoninen ja kaupunkikuvallinen kokonaisuus

- Uudisrakennuksen luonteva liittyminen kokonaisuuteen
- Alueen identiteettiä luova ilme
- Arkkitehtoninen laatu
- Viihtyisyys

5.3 Toteutettavuus

- Vaiheistettavuus
- Toteutusratkaisun tuotantotehokkuus
- Toteutuskustannukset
- Elinkaaritaloudellisuus, energiatehokkuus

Kokonaisuus sekä ehdotuksen kehittämiskelpoisuus ja innovatiivisuus ovat arvioinnissa tärkeämmät kuin yksityiskohtien virheettömyys.

6 EHDOTUSTEN LAADINTAOHJEET

6.1 Väliarviointia varten esitettävä aineisto

Ehdotukset toimitetaan kiinnitettynä pystysuuntaisille jäykille 594 x 840 mm -kokoisille alustoille. Kaikissa piirustuksissa esitetään ko. mittakaava.

6.1.1 Selostus

Selostuksesta tulee ilmetä aluesuunnitelman lähtökohdat ja ratkaisun periaatteet sekä terminaalilaaennuksen ja matkakeskusten toiminnalliset periaatteet.

Selostus on kooltaan A4, enintään yhden sivun mittainen ja se sijoitetaan osaksi planssia. Selostusteksti toimitetaan myös erillisellä A4-arkilla.

6.1.2 Asemapiirros 1:2 000

Asemapiirroksista tulee käydä ilmi rakennusmassojen käyttötarkoitus, laajuus ja kerroslukumäärät sekä autopaikkatarve.

6.1.3 Liikennekaaviot 1: 4 000

Kaaviosta tulee käydä ilmi eri liikennemuotojen reitit ja liikennemäärät sekä pysäköinnin järjestelyt. Tarvittaessa kaavio tulee esittää kolmiulotteisena (aksonometria).

6.1.4 Pohjapiirustukset 1 : 1 000

Pohjapiirustukset 1 : 1 000 esitetään oleellisista kerroksista. Esitystapa voi olla luonnosmainen.

6.1.5 Julkisivut ja leikkaukset 1 : 1 000

Arvostelun kannalta tarpeelliset korttelijulkisivut ja korttelileikkaukset esitetään mittakaavassa 1 : 1 000. Esitystapa voi olla luonnosmainen.

6.1.6 Perspektiivikuva

Kilpailijan valitsemasta kohdasta esitetään ehdotusta havainnollistava ulkokuva.

6.2 Lopullisessa kilpailuehdotuksessa esitettävä aineisto

Ehdotukset toimitetaan kiinnitettynä pystysuuntaisille jäykille 594 x 840 mm -kokoisille alustoille.

6.2.1 Selostus

Selostuksesta tulee ilmetä ratkaisun arkkitehtoniset, toiminnalliset ja tekniset sekä energiatehokkuus-, ympäristö- ja muuntojoustavuusnäkökohtiin liittyvät ratkaisuperiaatteet.

Selostus on kooltaan A4 ja pituudeltaan enintään 2 sivua. Se sijoitetaan osaksi planssia. Selostusteksti toimitetaan myös erillisellä A4-arkilla.

6.2.2 Kaupunkirakennekuva 1 : 10 000

6.2.3 Asemapiirros 1 : 1 000

Asemapiirrokselta tulee käydä ilmi rakennusmassojen korkeusasemat, kerroslukumäärät sekä liikennejärjestelyt.

6.2.4 Liikennekaaviot 1: 2 000

Kaaviosta tulee käydä ilmi eri liikennemuotojen reitit ja liikennemäärät suunnittelualueella. Tarvittaessa kaavio tulee esittää kolmiulotteisena.

6.2.5 Vaiheistuskaavio 1: 1000

Vaiheistuskaaviossa tulee esittää rakennushankkeen tilanne eri rakennusvaiheissa. Kaaviossa esitetään liikenne- ja matkustajavirtojen järjestelyt sekä liittymät olemassa oleviin rakennuksiin.

6.2.6 Pohjapiirustukset 1 : 500

Pohjapiirustukset esitetään kaikista oleellisista kerroksista. Piirustuksiin tulee merkitä tasojen korkeusasemat, tilojen ja tilaryhmien käyttötarkoitus, leikkausten paikat ja mahdolliset muut selventävät merkinnät.

6.2.7 Pohjapiirrosote 1 : 200

Pohjapiirrosotteet esitetään seuraavista toiminnallisista kokonaisuuksista:

1. lähtevien aula
2. saapuvien aula

Tilojen periaateratkaisut esitetään kalustettuina pohjapiirrosotteessa 1 : 200 riittävässä laajuudessa.

6.2.8 Julkisivut ja leikkaukset 1 : 500

Arvostelun kannalta tarpeelliset julkisivut ja leikkaukset esitetään mittakaavassa 1 : 400. Leikkauspiirustuksista ja julkisivupiirustuksista tulee ilmetä uudisrakennuksen suhde olemassa oleviin rakennuksiin. Piirustuksista tulee ilmetä käytettävät päämateriaalit ja värit.

6.2.9 Julkisivu- ja leikkauskatkelma 1 : 200

Julkisivuratkaisun periaate ja julkisivumateriaalien käyttö esitetään arkkitehtoniselta ja tekniseltä kannalta.

6.2.10 Perspektiivikuvat / 3D-kuvat

Kilpailuehdotuksessa tulee esittää vähintään 1 ehdotusta havainnollistava sisäkuva ja 2 havainnollistavaa ulkokuva, joissa tarkastellaan rakennusta oleellisista suunnista. Yksi sisäkuva tulee olla lähtöaulasta, yksi ulokuva pääsisäänkäynnistä ja yksi ulokuva kehitysalueesta koilliseen päin kuvattuna. Perspektiivikuvissa tulee näkyä riittävän tarkasti myös julkisivujen ratkaisut.

6.2.11 Yksikkökohtaiset pohjakaaviot, tilaohjelmavertailu, laajuustiedot

Kilpailuehdotuksen yhteydessä tulee esittää pohjapiirustuskaaviot, joissa on värein esitetty:

- yksiköiden tilat tilaohjelman mukaisen ryhmittelyn mukaan
- tekniset tilat
- aula-, porras-, hissi- ja käytävätilat
- kaikki sisäänkäynnit

Kaavioiden yhteydessä tulee olla taulukko, jossa verrataan kilpailuehdotusta tilaohjelmaan.

Laajuustiedot (huoneistoala, kerrosala, bruttoala) esitetään taulukossa ja kaavioina niiden laskentaperusteet.

6.2.12 Rakennettavuuden ja rakennejärjestelmien selostus

Selostuksessa tulee esittää kuvaus rakennejärjestelmistä, muuntojoustavuudesta, mahdollisesta esivalmistusasteesta sekä selvitys ratkaisun tuotantotehokkuudesta ja -nopeudesta.

6.2.13 Talotekniikan selostus

Selostuksessa tulee esittää kuvaus teknisten tilojen sijoittamisesta ja taloteknisistä järjestelmistä suhteessa toiminnallisiin vaatimuksiin ja suunnitteluohjeisiin.

6.2.14 Kustannusarvio

Suunnitteluryhmän tulee esittää laskelmin, että esitetty ratkaisu on tässä kilpailuohjelmassa esitettyjen taloudellisten vaatimusten mukainen. Kustannusarvio laaditaan terminaalin uudisrakennus- ja muutostöistä sekä niihin välittömästi liittyvien liikennejärjestelmien muutostöiden ja infrarakentamistöiden osalta. Kustannuksissa ei oteta huomioon lentoaseman erillisjärjestelmiä, kuten matkatavara-, turvatarkastus- tai check-in järjestelmiä.

Kustannusarvio esitetään tavoitehintalaskelmalla talonrakentamisen osalta sekä hankeosalaskelmalla infrarakentamisen osalta.

6.2.15 Tietomalli

Tietomalli, josta saatavissa tulostuskelpoinen (1:3000) malli erillisen ohjeen mukaan. Tietomallin tulee pitää sisällään tilaryhmät kustannusarvion ja energiasimuloinnin tarpeisiin.

6.2.16 Pienennökset ja PDF-dokumentit

Ehdotuksen yhteydessä on jätettävä kopiointikelpoiset pienennökset A3-koossa, selostus A4-koossa sekä muistitikku jossa kilpailumateriaali on yhtenä pdf-tiedostona A3-koossa, resoluutio 300 dpi. Tiedostoista on poistettava kaikki tekijän tunnistetiedot.

6.3 Kilpailusalaisuus

Kilpailu on salainen. Kilpailuehdotuksen jokainen asiakirja on varustettava kilpailijan valitsemalla nimimerkillä. Samoin tiedostojen nimistä on käytävä ilmi ehdotuksen nimimerkki.

Kilpailun järjestäjä huolehtii kilpailusalaisuuden säilymisestä kilpailutöiden vastaanottamisen yhteydessä siten, että lähetyksen päällä olevat merkinnät (lähettäjä tiedot, postileimat tms.) eivät tule palkintolautakunnan tietoon.

Kilpailuehdotuksen mukana on jätettävä suljettu, läpinäkymätön, nimimerkillä varustettu kirjekuori, joka sisältää

- kilpailuehdotuksen laatineiden suunnittelijoiden nimet, toimistojen nimet ja yhteyshenkilön yhteystiedot (postiosoite, puhelinnumero, sähköpostiosoite)

- tekijänoikeuden haltijan nimi

6.4 Väliarvioinnin aineiston sisäänjättö

Väliarviointiin tarkoitettu materiaali varustetaan kilpailijan valitsemalla nimimerkillä ja on toimitettava viimeistään 13.01.2017 klo 15.00 perille osoitteeseen:

Mervi Savolainen

ISS Proko Oy

postiosoite: PL 300, 01055 ISS

käyntiosoite: Karvaamokuja 2 A, Helsinki

Postitse toimitettavan ehdotuksen on oltava perillä yllä mainittuna ajankohtana.

Lähetyksen päälle tulee laittaa merkintä: "Helsinki-Vantaa Terminaali 2 suunnittelukilpailu".

6.5 Kilpailuehdotusten sisäänjättö

Kilpailu päättyy 17.03.2017 klo 15.00.

Kilpailuehdotukset on kilpailuajan päättymiseen mennessä toimitettava perille osoitteeseen:

Mervi Savolainen

ISS Proko Oy

postiosoite: PL 300, 01055 ISS

käyntiosoite: Karvaamokuja 2 A, Helsinki

Postitse toimitettavan ehdotuksen on oltava perillä yllä mainittuna ajankohtana.

Lähetyksen päälle tulee laittaa merkintä: "Helsinki-Vantaa Terminaali 2 suunnittelukilpailu".

Vantaalla 24.10.2016

Palkintolautakunta