

An aerial photograph of a city center, likely Helsinki, showing a large red building, a tram station, and a tram line. The image is partially obscured by a dark blue curved shape on the left side, which contains the text.

Kilpailuohjelma

Itäkeskuksen joukkoliikenneterminaalin
arkkitehtuurikilpailu

21.9.–18.12.2026



SAFA

Itäkeskuksen joukkoliikenneterminaalin arkkitehtuurikilpailu
21.9.–18.12.2026

Kilpailun järjestäjät:
Helsingin kaupunki
Helsingin Joukkoliikenneinfra Oy
Helsingin kaupungin liikenneliikelaitos (HKL)

Kannen kuva:
Viistoilmakuva suunnittelualueelta 2026.
Suomen ilmakuvapalvelu Oy.

Käsissänne on kilpailuohjelma, jonka tavoitteena on tehdä laadukas ja aikaa kestävä joukkoliikenneterminaali Itäkeskukseen.

Itäkeskuksella on vahva identiteetti, jota uusi joukkoliikenneterminaali entisestään vahvistaa. Uudistuksen tavoitteena on kehittää korkeatasoinen kaupunkitila, joka on yksi toimiva kokonaisuus yhdistäen kaupunkilaisille tärkeät asiat Itäkeskuksen identiteettiä vahvistaen.

Tervetuloa osallistumaan kilpailuun ja edistämään koko Itä-Helsingin positiivista kehitystä.

Tuomariston puheenjohtaja,
apulaispormestari *Johanna Laisaari*

Sisältö

1 Kilpailukutsu.....	4		
1.1 Kilpailun järjestäjä.....	6		
1.2 Kilpailumuoto.....	6		
1.3 Kilpailun kieli	6		
1.4 Osallistumisoikeus.....	6		
1.5 Palkinnot	6		
1.6 Tuomaristo.....	7		
1.7 Kilpailun säännöt ja kilpailuohjelman hyväksyminen	7		
1.8 Kilpailun aikataulu	7		
2 Kilpailutekniset tiedot	8		
2.1 Kilpailuaineisto ja sen jakelu	8		
2.2 Kilpailua koskevat kysymykset	9		
2.3 Kilpailuehdotusten julkisuus	9		
2.4 Kilpailun ratkaiseminen, tulosten julkistaminen ja näytteillepano.....	9		
2.5 Jatkoitoimenpiteet kilpailun seurauksena	9		
2.6 Kilpailuehdotusten tekijänoikeudet ja käyttöoikeudet	9		
3 Kilpailun tavoitteet.....	10		
4 Kilpailualue	12		
4.1 Kilpailualue, sen sijainti, nimistö ja suunnittelualueen raja- us	12		
4.2 Kilpailualueen nykytilanne	14		
4.3 Kilpailualueen lähiympäristö	16		
4.4 Alueen historia	18		
4.5 Kaavatilanne	19		
		4.6 Maanomistus ja kiinteistöt	19
		4.7 Maisema ja viherympäristö	20
		4.8 Liikenne ja pysäköinti	21
		4.9 Maaperä ja perustamisolosuhteet	24
		4.10 Kunnallistekniikka	24
		4.11 Julkiset ja kaupalliset palvelut	24
		5 Suunnitteluohjeet	25
		5.1 Säilytettävät ja purettavat osat	25
		5.2 Yleisiä ohjeita ja tavoitteita joukkoliikenneterminaalista sisä- ja ulkotiloineen.....	28
		5.3 Joukkoliikenneterminaalirakennus	29
		5.4 Pysäköintilaitokset.....	33
		5.5 Ulkotilat	33
		5.6 Toteutettavuus.....	36
		5.7 Kestävyys, hiilijalanjälki, kiertotalous, ilmastonmuutokseen sopeutuminen.....	36
		6 Arvosteluperusteet.....	37
		7 Kilpailuehdotusten laadintaohjeet.....	38
		7.1 Vaadittavat asiakirjat.....	38
		7.2 Esitystapa	39
		7.3 Kilpailusalaisuus	39
		7.4 Kilpailuehdotusten sisäänjätö	39

1 Kilpailukutsu

Helsingin kaupunki, Helsingin Joukkoliikenneinfra Oy ja Helsingin kaupungin liikenneliikelaitos (HKL) järjestävät yhteistyössä Suomen Arkkitehtiliiton (SAFA) kanssa yleisen arkkitehtuurikilpailun Itäkeskuksen joukkoliikenneterminaalien suunnittelusta.

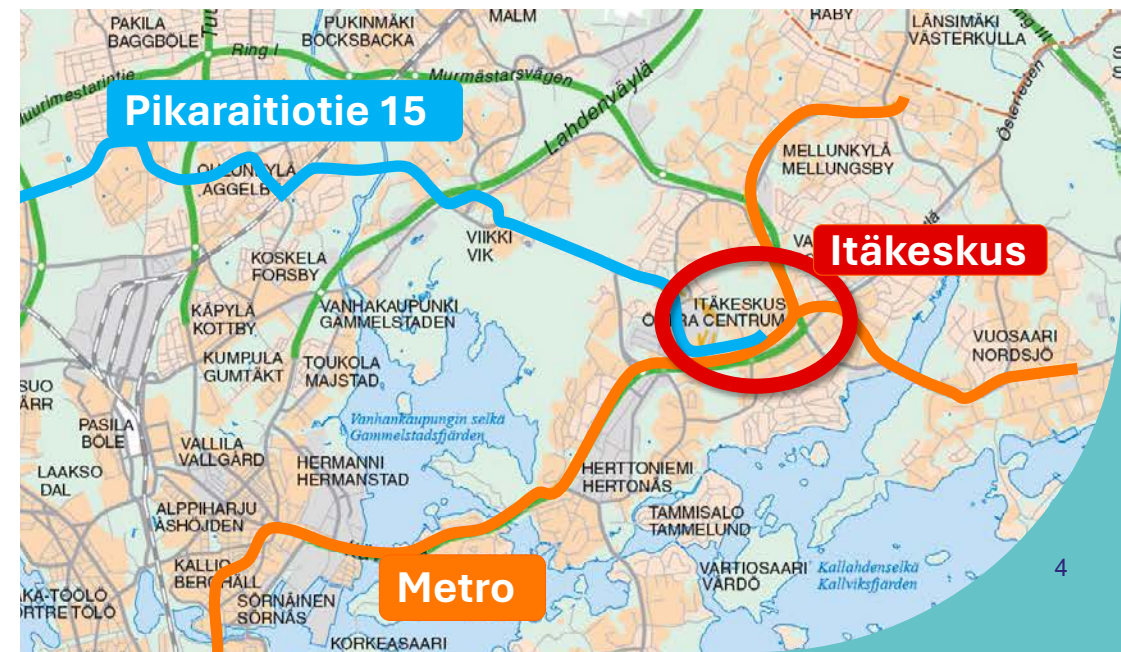
Kilpailun tavoitteena on luoda toimiva, turvallinen ja sujuvat vaihtoyhteydet mahdollistava joukkoliikenneterminaalili, joka muodostaa kaupunkikuvallisesti kiinnostavan ja alueelle vahvaa identiteettiä luovan portin Itäkeskukseen.

Uudistuksessa pikaraitiotien päätepysäkki sijoittuu osaksi joukkoliikenneterminaalikorttelia.

Mahdollisista jatkosuunnittelutoimeksiannoista päättään erikseen. Kilpailun järjestäjien tavoitteena on, että hankintailmoituksessa asetettujen edellytysten täyttyessä kilpailun voittaja valitaan Itäkeskuksen joukkoliikenneterminaalihankkeen pää- ja arkkitehtisuunnittelusta vastaavaksi kumppaniksi.

*Kilpailualueen sijainti opaskartalla.
Kuvan lähde ja tekijänoikeus: Helsingin kaupunki.*

*Viereinen sivu: Suunnittelualue viistoilmakuvassa.
Kuvan lähde ja tekijänoikeus: Helsingin kaupunki.*





1.1 Kilpailun järjestäjä

Kilpailun järjestävät Helsingin kaupunki, Helsingin Joukkoliikenneinfra Oy ja Helsingin kaupungin liikenneliikelaitos (HKL). Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy edustaa Helsingin Joukkoliikenneinfra Oy:tä sekä HKL:ää kilpailun järjestämisessä. Helsingin Joukkoliikenneinfra Oy on Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n tytäryhtiö.

Kilpailu järjestetään yhteistyössä Suomen Arkkitehtiliiton (SAFA) kanssa.

1.2 Kilpailumuoto

Kilpailu on yleinen suppea arkkitehtuurikilpailu.

1.3 Kilpailun kieli

Kilpailun kieli on suomi. Kilpailuohjelma liiteaineistoinen sekä arvostelupöytäkirja julkaistaan suomen kielellä. Kilpailuehdotuksen asiakirjat tulee laatia suomen kielellä.

1.4 Osallistumisoikeus

Kilpailu on erityisalojen hankintalain (1398/2016 laki vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista) 58 §:n mukainen suunnittelukilpailu. Kilpailusta on lähetetty julkaistavaksi hankintailmoitus.

Lisäksi kilpailukutsu on julkaistu SAFA:n verkkosivujen kilpailukalenterissa ja SAFA:n jäsenkirjeessä.

Kilpailuun voivat osallistua yksittäiset henkilöt ja työryhmät. Vähintään yhdellä työryhmään kuuluvalla henkilöllä tulee olla oikeus harjoittaa arkkitehdin ammattia omassa maassaan.

Arkkitehtuurikilpailuun eivät voi osallistua tuomariston jäsenet, asiantuntijat tai sihteeri. Kilpailuun eivät voi osallistua myöskään tuomariston jäsenen yhtiökumppanit tai lähiomaiset. Esteellinen on myös henkilö, joka on osallistunut kilpailuohjelman laadintaan tai muulla tavoin kilpailun järjestelyihin sellaisella tavalla, että hänellä on siitä muihin verrattuna selvää etua.

1.5 Palkinnot

Palkintoina jaetaan yhteensä 95 000 euroa seuraavasti:

I palkinto	40 000 €
II palkinto	25 000 €
III palkinto	15 000 €

sekä kaksi lunastusta kumpikin 7 500 €

Palkintosummille on haettu verovapautta vuodelle 2027.

Kilpailun tuomaristo valitsee palkittavat ja lunastettavat ehdotukset. Suomen Arkkitehtiliiton kilpailusääntöjen mukaisesti tuomaristo voi yksimielisellä päätöksellä jakaa palkintosumman toisinkin lukuun ottamatta ensimmäisen palkinnon sekä lunastusten suuruutta. Lisäksi tuomaristo voi halutessaan jakaa kunniainintoja.

Palkinnot maksetaan Suomen Arkkitehtiliiton kautta. Arkkitehtiliitto perii kilpailusääntöjensä mukaisesti 7 % palkinnoista ja lunastuksista.

1.6 Tuomaristo

Kilpailun tuomaristoon kuuluvat

Kilpailun järjestäjien nimeäminä:

- *Johanna Laisaari* (puheenjohtaja), apulaispormestari, kaupunkiympäristön toimiala
- *Mikko Näveri*, johtava arkkitehti, asemakaavoitus, kaupunkiympäristön toimiala,
- *Sanni Aalto*, maisema-arkkitehti, kaupunkitila ja maisema, kaupunkiympäristön toimiala
- *Kaarina Röttsä*, kiinteistökehityspäällikkö, arkkitehti, Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy
- *Kirsi Borg*, hankekehityspäällikkö, Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy
- *Antti Nousiainen*, omaisuudenhallintayksikön johtaja, Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy
- *Lauri Kangas*, varatoimitusjohtaja, Helsingin kaupungin liikenneliikelaitos

Suomen Arkkitehtiliiton nimeäminä:

- *Juho Grönholm*, arkkitehti SAFA
- *Mikko Summanen*, arkkitehti SAFA

Tuomaristo voi ehdotuksia arvioidessaan kuulla tarpeelliseksi katsomiaan asiantuntijoita. Asiantuntijat voivat osallistua tuomariston kokouksiin. Asiantuntijat ja sihteeri eivät osallistu päätöksentekoon. Kilpailun vaitiolovelvollisena sihteerinä toimii arkkitehti Annina Vainio, Sweco Finland Oy.

1.7 Kilpailun säännöt ja kilpailuohjelman hyväksyminen

Kilpailussa noudatetaan tätä kilpailuohjelmaa ja Suomen Arkkitehtiliiton kilpailusääntöjä. Kilpailuohjelma liitteineen on kilpailun järjestäjän, tuomariston ja Suomen Arkkitehtiliiton kilpailujen ohjausryhmän hyväksymä. Osallistumalla kilpailuun osallistujat hyväksyvät kilpailuohjelman.

1.8 Kilpailun aikataulu

21.9.2026	Kilpailu alkaa (kilpailuohjelman ja kilpailuaineiston julkistaminen)
12.10.2026 klo 16.00	Kilpailukysymysten jättö
26.10.2026	Vastaukset kysymyksiin sekä mahdolliset täydennykset kilpailuaineistoon pyritään julkaisemaan viimeistään
18.12.2026 klo 16.00	Kilpailuehdotusten sisäänjättö
04/2027	Tulosten julkistaminen ja palkintojenjakotilaisuus alustavasti

2 Kilpailutekniset tiedot

2.1 Kilpailuaineisto ja sen jakelu

Kilpailuohjelma liitteineen on ladattavissa kilpailun verkkosivuilta:
<https://cc.tietoa.fi/c/itis-jlt>

- Liite 1 Nykytilanteen asemapiirros (pdf ja dwg)
- Liite 2 Nykytilanteen pohjapiirrokset ja leikkaus (pdf ja dwg)
- Liite 3 Liikennesuunnitelma suunnittelun lähtökohdaksi (dwg)
- Liite 4 Ilmakuva, johon on sovitettava yksi näkymäkuvista
- Liite 5 Valokuvia nykytilanteesta
- Liite 6 Suunnittelualueen viereisten rakennusten julkisivupiirustuksia (pdf)
- Liite 7 Itäkeskuksen joukkoliikenneterminaali tulevaisuudessa, Kiteytys käyttäjätutkimuksesta, Rune & Berg Oy 2026
- Liite 8 Itäkeskuksen joukkoliikenneterminaalin uudistaminen, Flock Oy 2026

Kilpailun järjestäjä varaa oikeuden täydentää kilpailuaineistoa viimeistään kilpailukysymyksiin vastaamisen yhteydessä.

Kilpailuaineistoon kuuluu selvityksiä, joissa on lisätietoa suunnittelualueesta. Jos kilpailuohjelman liitteiden ja kilpailuohjelman välillä on ristiriitoja, ovat kilpailuohjelman tiedot ensisijaisia.

Kilpailijoilla on oikeus käyttää kilpailuaineistoa ainoastaan kilpailuehdotuksen laatimiseen. Aineiston käyttö muuhun tarkoitukseen on kielletty.

Kilpailualueen 3D-malli (rakennukset ja maasto) on mahdollista ladata osoitteesta <https://kartta.hel.fi/3d/> halutussa tiedostomuodossa.

Kilpailijoita kehoitetaan seuraamaan kilpailun verkkosivuja koko kilpailun ajan. Kilpailun verkkosivuilla tiedotetaan kilpailuun liittyvistä asioista tarvittaessa myös kilpailuajan kuluessa.

2.2 Kilpailua koskevat kysymykset

Kilpailijoilla on mahdollisuus esittää kilpailua ja kilpailuohjelmaa koskevia kysymyksiä kilpailun aikana.

Kysymykset tulee toimittaa suomen kielellä ilmoitettuun määräaikaan mennessä kilpailun verkkosivujen kautta.

Määräaikaan mennessä esitetyt kysymykset sekä kilpailun järjestäjän ja tuomariston niihin antamat vastaukset julkaistaan kilpailuohjelmassa annetun aikataulun mukaisesti kilpailun verkkosivuilla.

2.3 Kilpailuehdotusten julkisuus

Kaikki hyväksytyt kilpailuehdotukset julkaistaan mahdollisimman pian kilpailuajan päätyttyä nimimerkillä varustettuina kilpailun verkkosivuilla. Yleisöllä on mahdollisuus kommentoida ehdotuksia. Kommentit annetaan tiedoksi tuomaristolle.

2.4 Kilpailun ratkaiseminen, tulosten julkistaminen ja näytteillepano

Kilpailun ratkaisemisesta ilmoitetaan palkittujen, lunastettujen sekä mahdollisten kunniainintoja saaneiden ehdotusten tekijöille. Kilpailun tulos julkistetaan erikseen järjestettävässä palkintojenjakotilaisuudessa, jonka ajankohta ilmoitetaan kilpailun verkkosivuilla.

Kilpailun tulos, arvostelupöytäkirja sekä palkittujen ehdotusten tekijätiedot julkaistaan kilpailun verkkosivuilla. Lisäksi samat tiedot julkaistaan Helsingin kaupungin verkkosivuilla sekä SAFA:n verkkosivuilla ja muissa tiedotuskanavissa.

2.5 Jatkotoimenpiteet kilpailun seurauksena

Kilpailun tuomaristo antaa suosituksensa jatkotoimenpiteistä kilpailun tuloksen perusteella.

Helsingin Joukkoliikenneinfra Oy ja Helsingin kaupungin liikenneliikelaitos päättävät erikseen mahdollisista jatkosuunnittelutoimeksiannoista. Kilpailun järjestäjien tavoitteena on, että hankintailmoituksessa asetettujen edellytysten täyttyessä kilpailun voittaja valitaan Itäkeskuksen joukkoliikenneterminaaliin hankkeen pää- ja arkkitehtisuunnittelusta vastaavaksi kumppaniksi. Alustavan aikataulun mukaan pää- ja arkkitehtisuunnittelu käynnistyy vuonna 2027, ja joukkoliikenneterminaali valmistuu arviolta vuonna 2032. Hankkeen toteutusmuodoksi tavoitellaan yhteistoiminnallista urakkamallia. Hankkeen toteutustavasta ei ole vielä päätöstä.

2.6 Kilpailuehdotusten tekijänoikeudet ja käyttöoikeudet

Kilpailuehdotuksen tekijänoikeus jää ehdotuksen tekijöille.

Helsingin kaupungin liikenneliikelaitoksella ja Helsingin Joukkoliikenneinfra Oy:llä on omistusoikeus palkittujen ja lunastettujen kilpailuehdotusten materiaaliin.

Kilpailun järjestäjällä ja mahdollisen toimeksiannon saaneella on oikeus käyttää hyväkseen palkittujen ja lunastettujen kilpailuehdotusten aiheita ja ideoita tekijänoikeuslain mukaisesti.

Kilpailun järjestäjällä ja SAFA:lla on oikeus julkaista ehdotusten materiaaleja korvauksetta. Kilpailun materiaaleja saa käyttää opetus ja tutkimustarpeisiin.

3 Kilpailun tavoitteet

Itäkeskuksen joukkoliikenneterminaali on portti Itäkeskukseen. Se tarjoaa miellyttävän ja turvallisen matkustajakokemuksen. Se on paikka, jossa liikkuminen on sujuvaa ja palvelut tukevat arjen tarpeita.

Joukkoliikenneterminaali on tunnistettava ja viihtyisä kaupunkitila, joka heijastaa alueen monimuotoisuutta ja luo Itäkeskukselle uutta, positiivista ilmettä.

Strateginen tavoite ja identiteetti Kaupunkikuvalliset, arkkitehtoniset ja maisema-arkkitehtoniset tavoitteet

Tavoitteena on kaupunkikuvallisesti kiinnostava, laadukas ja positiivisella tavalla mieleenpainuva joukkoliikenneterminaali. Itä-Helsingin keskeinen joukkoliikenteen solmukohta on osa uudistuvaa Itäkeskusta. Tavoitteena on luoda alueelle tunnistettava, korkeatasoinen kaupunkikuvallinen kokonaisuus. Joukkoliikenneterminaalia ei nähdä vain liikennepaikkana, vaan keskeisenä osana Itäkeskuksen kaupunkikuvaa, identiteettiä ja tulevaa kehitystä. Tavoitteena on joukkoliikenneterminaalin sisä- ja ulkotilojen arkkitehtonisen otteen korkeatasoisuus ja tilojen viihtyisyys.

Kestävä, toteuttamiskelpoinen ja pitkäikäinen ratkaisu

Tavoitteena on, että joukkoliikenneterminaali säilyy toimivana ja ajanmukaisena vielä vuosikymmenten päästä. Ratkaisun tulee olla toteuttamiskelpoinen ja taloudellisesti realistinen. Ehdotuksen rakenne- ja talotekniset ratkaisut ja järjestelmät ovat elinkaarikestäviä ja yleisesti hyväksyttyjä, kokeellisia ratkaisuja ei suositella.

Sujuva ja toimiva liikenteen solmukohta, erinomainen käyttäjäkokemus

Tavoitteena on luoda toiminnallisesti laadukas kokonaisuus, joka palvelee matkustajia mahdollisimman hyvin. Tavoitteena on, että joukkoliikenneterminaalin vaihtoyhteydet ovat sujuvia eri liikennevälineiden välillä, ja matkustajien liikkuminen on turvallista, esteetöntä, sujuvaa ja intuitiivista. Liikennevälineestä toiseen siirtyminen on mahdollisimman suoraa ja vaivatonta, ja tarpeelliset palvelut ovat lähellä.

Turvallinen, avoin ja selkeä ympäristö

Joukkoliikenneterminaalin tulee olla matkustajalle turvallinen ja luonteva paikka liikkua ja odottaa vaihtoyhteyttä. Uudistuksella tavoitellaan positiivista vaikutusta alueen koettuun turvallisuuden tunteeseen. Tulevaisuuden joukkoliikenneterminaalilta odotetaan avointa, valoisaa ja helposti valvottavaa ympäristöä, turvallisuus on sisäänrakennettu osa arkkitehtuuria ja tilakokemusta.



Easton

Maamerkki

MAAMERKIN JA
EASTONIN ALUE

STOAN JA
PUHOKSEN ALUE

Ostoskeskus Puhos

Kulttuurikeskus Stoa

Tallinnanaukio

Kauppa-
keskus Itis

Itäväylä

ITÄKESKUKSEN
ASUINALUE

KILPAILUN
SUUNNITTELUALUE

Uimahalli

PUOTINHARJUN
ASUINALUE

Turunlinnantie

Marjaniementie

Näköammaisten palvelu-
keskus Iiris

Viistoilmakuva suunnittelualueesta ja sen lähiympäristöstä. Kuvaan on merkitty joitakin tärkeitä rakennuksia ja aluekokonaisuuksia. Kuvan lähde ja tekijänoikeus: Helsingin kaupunki.

4 Kilpailualue

4.1 Kilpailualue, sen sijainti, nimistö ja suunnittelualueen raja

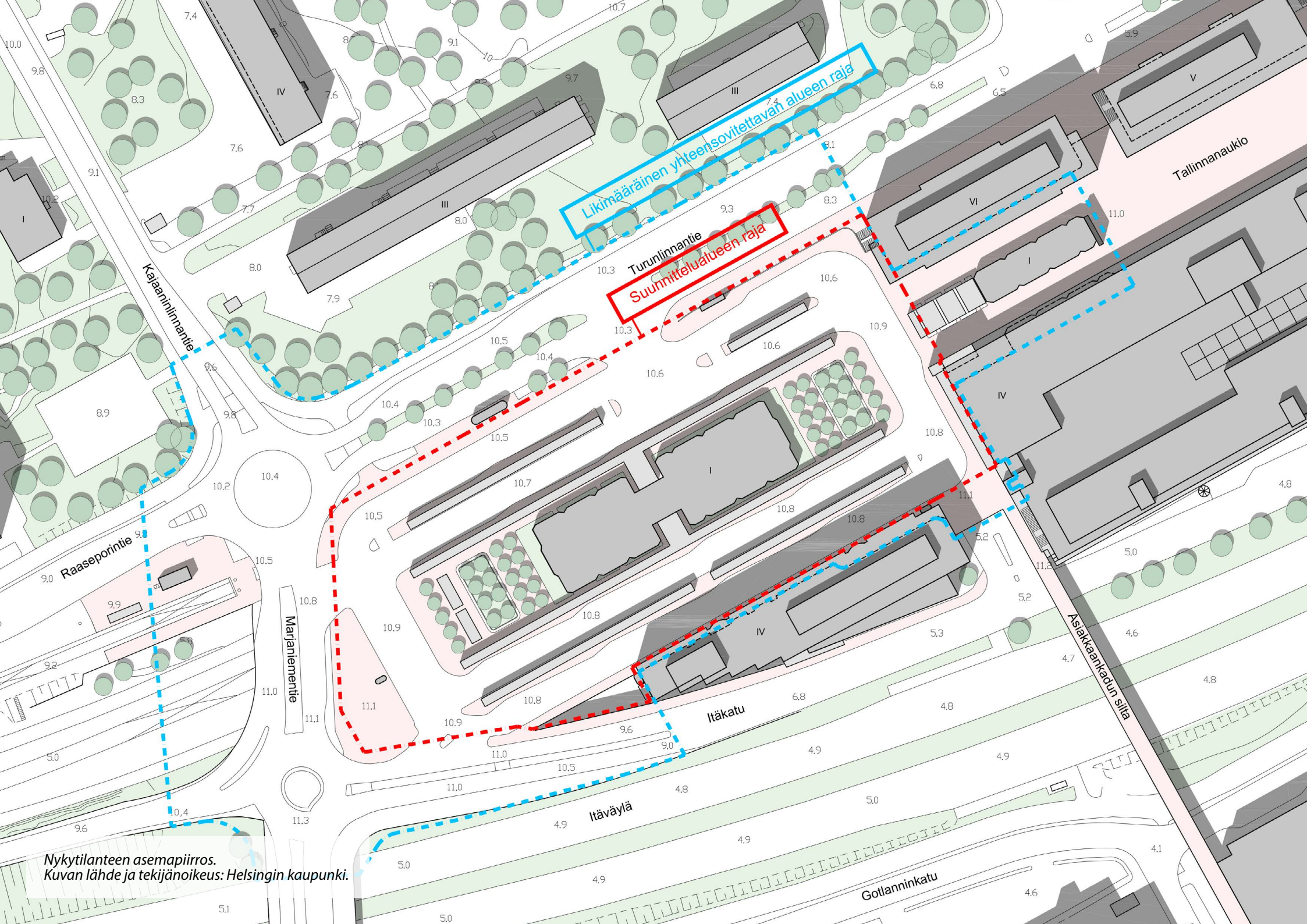
Kilpailualue sijaitsee Itäkeskuksessa. Itäkeskus on itäisen Helsingin tärkein aluekeskus. Alueen saavutettavuus on erinomainen ja kaupallisten ja myös julkisten palveluiden määrä on mittava ja monipuolinen. Keskustan palvelut houkuttelevat asiakkaita alueelle laajalta alueelta. Lähialueen asukasmääräkin on merkittävä: 500 metrin säteellä keskustan keskipisteestä noin 8000 asukasta. Alueen sosiaalinen identiteetti on avarakatseinen ja monikulttuurinen.

Avonainen kaupunkitila Tallinnanaukion ja kauppakeskus Itäkeskuksen länsipuolella tunnetaan Itäkeskuksen metro- ja bussiasemana, mutta pikaraitiotie 15:n päätepysäkin siirtyessä osaksi aluetta on joukkoliikenneterminaali oikea termi kuvaamaan tätä usean eri liikkumismuodon tärkeää risteysaluetta.

Kilpailun varsinaisen **suunnittelualueen** muodostaa voimassa olevan asemakaavan ALP-korttelialue (tontti 45057/1). Suunnittelualue on osoitettu muun muassa seuraavan sivun asemapiirroksessa sekä kilpailuohjelman liitteissä 1 ja 2.

Suunnittelualueen ympärillä on **yhteensovitusalue**, joka ulottuu ympäröivän katuverkon ja Tallinnanaukion puolelle. Yhteensovitusalueen raja on likimääräinen. Kilpailuratkaisu tehdään suunnittelualueen sisälle, mutta siten, että suunnittelualue on sovitettu yhteensovitusalueeseen arkkitehtonisesti, toiminnallisesti (ennen kaikkea liikenteen ja liikkumisen toimivuus) ja teknisesti.

Ympärillä oleva laajempi ympäristö on kilpailun **tarkastelualue** (ei ole rajattu liitekarttoihin). Kilpailijoita pyydetään huomioimaan, että Itäkeskuksen keskusta-aluea kehitetään voimakkaasti myös kilpailualueen lähiympäristössä. Toteutuessaan lähiympäristön kaupunkikuvallinen luonne tulee muuttumaan monin paikoin. Esimerkkejä muuttuvan lähiympäristön suunnitelmista löytyy tämän kilpailuohjelman kuvamateriaalista. Tarkastelualue on huomioitava mm. reiteissä, näkymissä ja kaupunkikuvallisen ilmeen sovituksessa.



4.2 Kilpailualueen nykytilanne

Kilpailun suunnittelualueen keskellä on metro- ja bussiaseman läntinen lippuhallirakennus, jalankulku- ja istutusalueita ja niiden ympärillä bussien tulo- ja lähtölaitureita. Koko alue on (Marjaniementien ja Turunlinnantien) katutasossa kansirakennetta, jonka alapuolella sijaitsee metroaseman laiturin- ja rata-alueita sekä molemmin puolin metroa pysäköintilaitokset.

Metron eteläpuolella oleva pysäköintilaitos on kaksikerroksinen ja se palvelee liityntäpysäköintiä. Ajoyhteys, joka on yhteinen kauppakeskus Itksen pysäköintilaitoksen kanssa, sijaitsee Itäkadun varrella. Liityntäpysäköintilaitoksen kautta tapahtuu liikenne myös Itäkatu 11 kiinteistön pysäköintipaikoille, jotka sijaitsevat Marjaniementien sillalle rampina nousevan Itäkadun alla. Metron pohjoispuolella oleva pysäköintilaitos on yksikerroksinen ja ajoyhteys sinne tapahtuu Turunlinnantieltä Turunlinnantie 14 kiinteistön kautta.

Nykyisen terminaalin alueella sijaitsee kaupunkipyöräasema ja runkolukitavia liityntäpyöräpaikkoja.

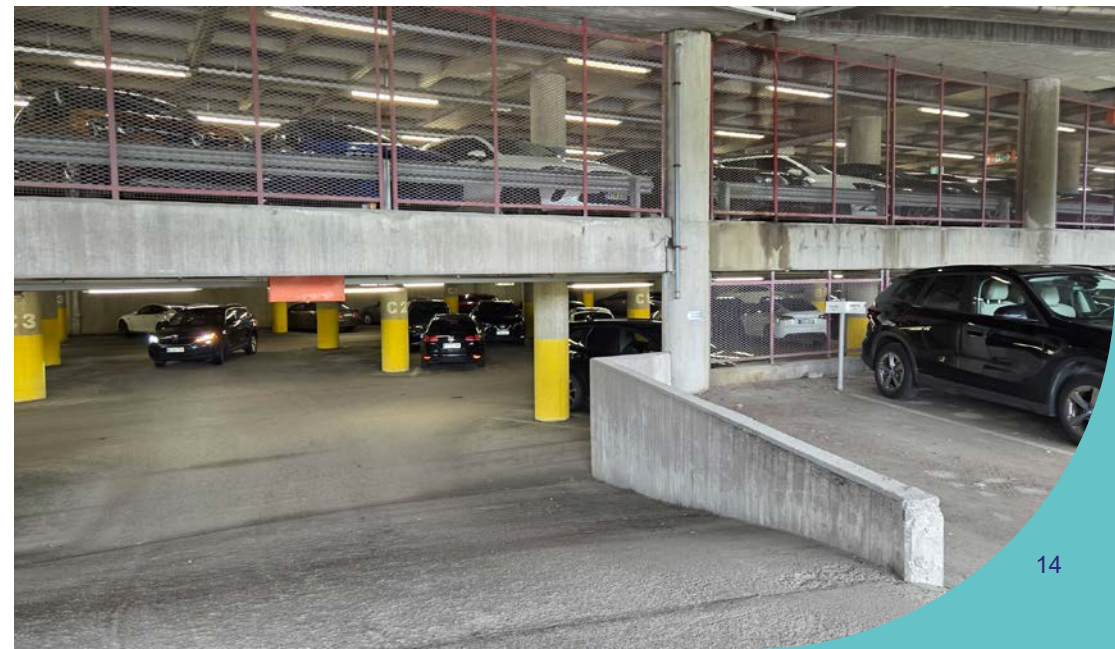
Alueen keskellä oleva teräsrakenteinen lippuhallirakennus ei ole pelkäättään matkustajien kauttakulku- ja odotustila. Rakennuksessa sijaitsee lisäksi R-Kioski, teknisiä tiloja sekä tiloja joukkoliikennevälineiden kuljettajille ja muulle henkilökunnalle kuten järjestyksenvalvojille. Maan-/kannenpäällisiä rakennuksia tai rakennelmia ovat lisäksi bussilaiturien katokset, Turunlinnanpuoleiseen pysäköintilaitokseen johtavat porras- ja tekniikkarakennukset ja Marjaniementien sillan vieressä olevassa saarekkeessa sijaitseva rakennelma.

Itäkeskuksen metro- ja bussiaseman on suunnitellut arkkitehti Juhani Katainen. Asema valmistui 1982. Lippuhallien ja metron laitureiden sisustusperiaatteet, joita on käytetty yleisesti kantametron asemilla, oli suunniteltu jo vuonna 1974 valmistuneessa sisustuskomponenttien yleissuunnitelmassa, jonka laativat yhteistyössä Oy Kaupunkisuunnittelu Ab, Sisustustoimisto Kukkapuro & Heikkilä, Suunnittelutoimisto G4 ja Suunnitteluryhmä Visio Oy.

*Nykyinen lippuhallirakennus.
Kuva: Kaarina Rötä (KR).*



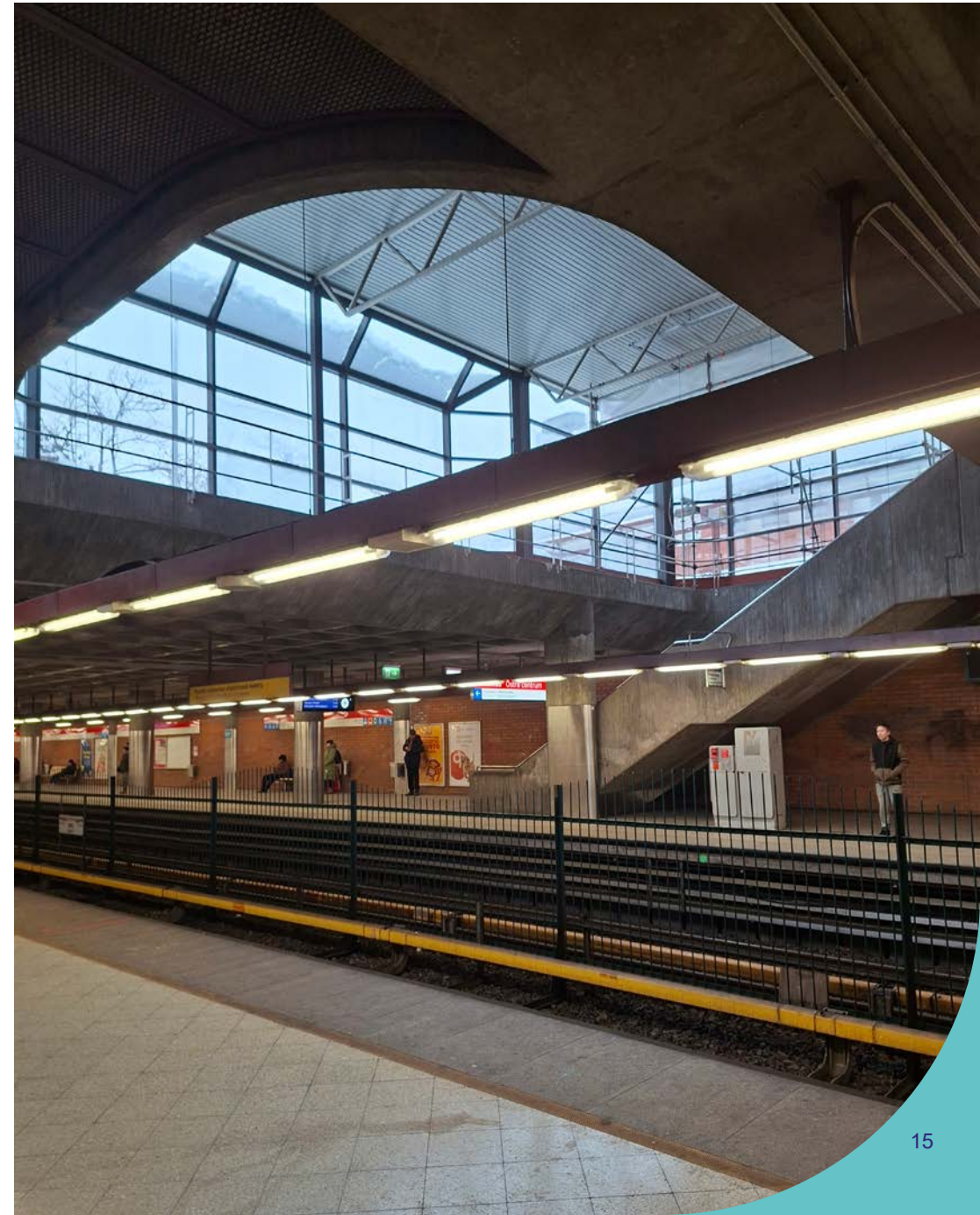
*Eteläinen liityntäpysäköintilaitos, näkymä Itäkadun rampin alta.
Kuva: Mikko Näveri (MN).*



Alueen nykytilanne on monella tavalla epätydyttävä. Yleisilme on osittain nuhjuinen ja ajan kuluttama. Rakennusten ja rakennelmien tekninen kunto on heikko. Elokuussa 2026 valmistui metroaseman kunnostushanke, jossa parannettiin aseman viihtyisyyttä ja toimintavarmuutta sekä kunnostettiin ulkoalueita. Toimenpiteiden avulla metroaseman yleisilme kohentui merkittävästi. Lippuhallirakennuksen tilat ovat sekä matkustajatiloissa että henkilökunnan tiloissa käyttöön ja tarpeisiin nähden alimittaisia ja laadultaan vaatimattomia. Bussiaseman alueella matkustajien mukavuutta ja turvallisuutta heikentävät pirstaloituneet jalankulkualueet, bussiliikenteen kanssa risteävät kulkureitit, kapeat laiturialueet, vähänlaisesti suojaa tarjoavat katokset ja penkkien puute. Joukkoliikenteen käyttäjien kannalta merkittävin nykytilanteen epäkohta on pikaraitiotie 15:n päätepysäkin sijainti terminaalialueen ulkopuolella.

Kilpailun suunnittelualue maan päällä ja kannen alla rajautuu pohjoisessa Turunlinnantiehen, lännessä Marjaniementien siltaan, etelässä Itäkatu 11 kiinteistöön (vuonna 1985 valmistunut toimistorakennus) ja Itäkadun ramppiin sekä idässä Turunlinnantien 14 kiinteistöön (myös vuonna 1985 valmistunut toimistorakennus), Tallinnanaukioon ja kauppakeskus Itäksen vanhimpaan rakennusosaan (valmistunut 1984).

*Näkymä laituritasolta.
Kuva: KR.*



4.3 Kilpailualueen lähiympäristö

Vuonna 2026 Itäkeskuksen keskustassa ollaan tilanteessa, jossa alueen ulkoinen ilme kaupallisten keskustien ulkopuolella on monin paikoin jäänyt vaille ylläpitoa ja uudistamista. Kaupunkiympäristössä tämä näytetään rapautuneena julkisena ympäristönä tai vahvasti vajaakäyttöisinä alueina. Osa rakennuksista on ajautunut huonoon kuntoon. Korjaaville toimenpiteille on siten tarvetta. Joukkoliikenneterminaalin uusiminen on osa laajempaa prosessia, jossa tavoitteena on kääntää Itäkeskuksen historiassa uusi lehti.

Itäkeskuksen keskusta-alueelle järjestettiin vuosina 2019–2020 kansainvälinen ideakilpailu, ja sen jälkeen samalle alueelle on laadittu niin suunnitteluperiaatteet kuin asemakaavoja. Kaikissa niissä keskeisenä tavoitteena on muutos nykyistä viihtyisämmäksi ja vetovoimaisemmaksi Itä-Helsingin keskustaksi. Samalla alueen ulkoinen ilme muuttuu lähiömäisestä

kaupunkimaisemmaksi. Tulevaisuudessa Itäkeskuksen keskustan – Itä-Helsingin keskustan – alueella yhdistyy se, mikä urbaanissa kaupungissa on olennaista: eritaustaiset ihmiset, markkinapaikka, kulttuuri, työ, rentoutuminen - päivän ja yön kohtaamiset.

Tämän kilpailun suunnittelualue eli joukkoliikenneterminaali sijaitsee Itäkeskuksen keskusta-alueen länsilaidalla ja muodostaa siten varsinkin Helsingin kantakaupungin suunnasta saavuttaessa varhaisesta aamusta myöhäiseen iltaan vilkkaassa käytössä olevan liikenteellisen ja kaupunkikuullisen portin koko alueelle.

Havainnekuva muuttuvasta Stoa ja Puhoksen alueesta, joka sijaitsee kivenheiton päässä suunnittelualueesta. Alueelle suunnitellaan uusia asuntoja ja katutaso liiketiloja, kulttuurikeskus Stoa laajennusta, uutta julkista puistoa ja muuta korkeatasoista julkista ympäristöä. Asemakaavan muutos on hyväksytty kaupunginvaltuustossa vuonna 2026. Kuvan lähde ja tekijänoikeus: Helsingin kaupunki.





Havainnekuva Maamerkin ja Eastonin alueesta, jonne on lyhyt kulkuyhteys suunnittelualueelta Asiakkaankadun sillan kautta. Nykyisin monin paikoin rakentamattomalle alueelle tavoitellaan sekoittuneiden toimintojen keskustaympäristöä ja viihtyisiä katu- ja kaupunkitiloja. Tämä havainnekuva on peräisin vuoden 2022 suunnitteluperiaatteista. Asemakaavoitus on alkamassa. Kuvan lähde ja tekijänoikeus: Helsingin kaupunki / Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik.



Havainnekuva opiskelijoiden asuintalosta (HOAS), jonka on rakenteilla vastapäätä suunnittelualueetta Itäväylän toisella puolella. Kuvan lähde ja tekijänoikeus: TIENO arkkitehdit.

4.4 Alueen historia

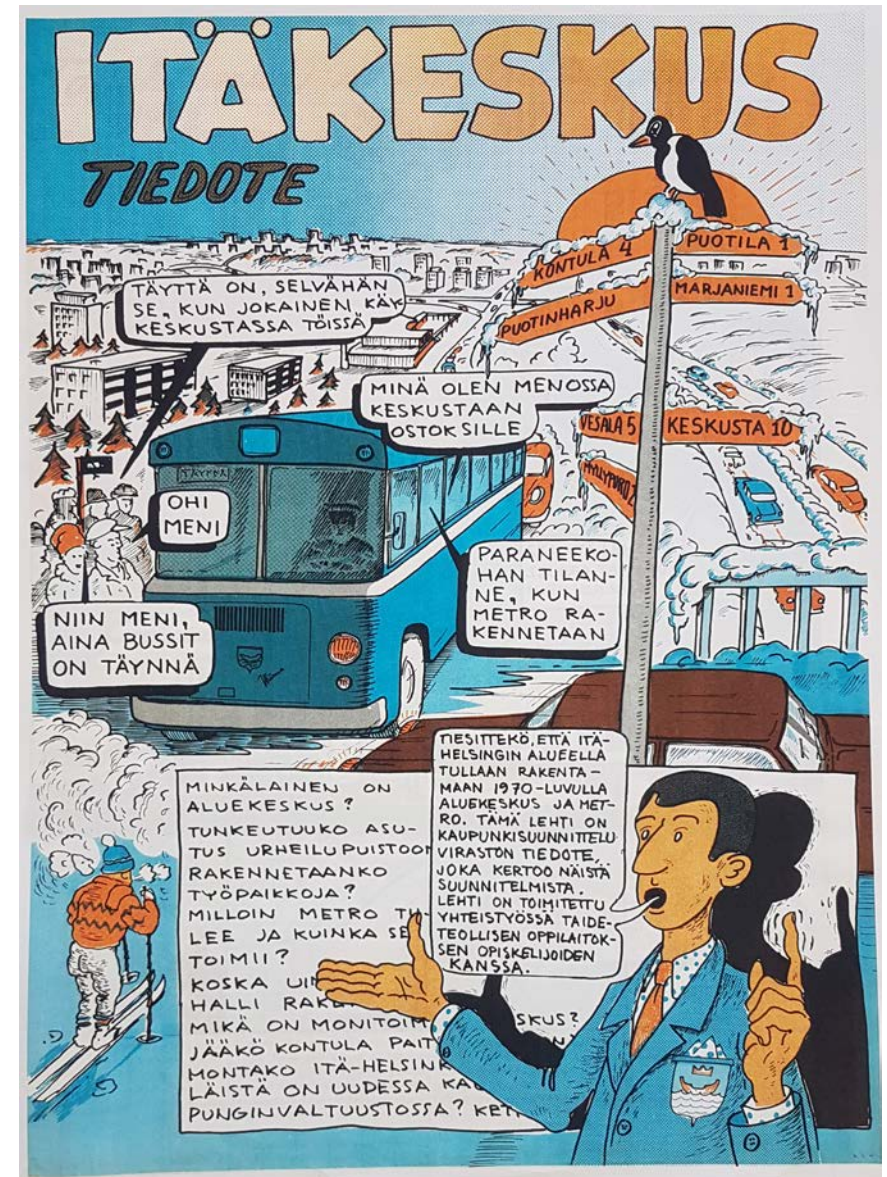
Itäkeskuksen ja viereisen Puotinharjun rakennetun historian perustukset luotiin Helsingin vuoden 1960 yleiskaavassa, jossa varauduttiin voimakkaaseen kaupungin väestömäärän kasvuun. Lähiöaatteen mukaista haja-keskitettyä rakennetta levitettiin kauas historiallisesta kantakaupungista. Suunnitelmat esikaupunkeihin liikennöivistä raitioiteistä päivittyivät myöhemmin metrokseksi. Metrotoimikunta perustettiin jo vuonna 1959, mutta rakentamispäätöstä ja metron valmistumista saatiin odottaa vielä pitkään.

Kilpailun suunnittelualueen pohjoispuolella levittäytyvä Puotinharjun kerrostaloalue toteutettiin pääasiassa 1960-luvun ensimmäisen puoliskon aikana. Puotinharjusta suunniteltiin tyylipuhdas modernistinen lähiö, jonka ulkoista ilmettä leimaavat vehreyden keskeltä nousevat yhdensuuntaiset asuintalolamellit. Joukkoliikenne keskustaan hoidettiin linja-autoilla. Henkilöauto oli tässä vaiheessa kuitenkin katujen kuningas.

1970-luvulle saavuttaessa kaupunkisuunnittelun ihanteet olivat päivittyneet. Kahden edellisen vuosikymmenen aikana toteutettuja lähiöitä pidettiin toiminnallisesti ja sosiaalisesti liian yksipuolisina ja toisaalta maankäytöltään tuhlailevina. Kritiikkiä kiihdyttivät ihanteiden päivitysten lisäksi jatkuvat kaupungin kasvupaineet. Uusien esikaupunkikeskusten oli tarkoitus vähentää työpaikkojen ja palveluiden yksipuolista sijoittumista ja keskustahakuisen liikenteen ruuhkautumista. Itäkeskuksesta suunniteltiin itäisen Helsingin osalta vastausta näihin haasteisiin.

Puotinharjun ja Puotilan välimaastoon sijoittuvan ja metroon tukeutuvan uuden aluekeskuksen yleissuunnitelma hyväksyttiin vuonna 1974. Asemakaavoja laadittiin nopeaan tahtiin seuranneina vuosina. Metrorata ja Itäkeskuksen metroasema sijoitettiin aikaisempien raideliikennesuunnitelmien mukaisesti Puotinharjun puolelle uutta keskustaa. Metron päälle osoitettiin liike- ja toimistorakennusten keskittymä, joka laajeni siltojen ja siltarakennusten kautta Itäväylän toiselle puolelle.

Maaailman pohjoisin metrojärjestelmä avattiin liikenteelle vuonna 1982. Tässä vaiheessa Itäkeskuksen metroasema oli vielä metrolinjan itäinen päätepysäkki ja arkkitehti Juhani Kataisen suunnittelema metro- ja busiasema uuden Itäkeskuksen keskustan ensimmäinen valmis ja käyttöön otettu rakennus – lukuun ottamatta Keskon automarkettia, joka oli valmistunut Itäväylän eteläpuolelle vuonna 1977. Muilta osin aluekeskuksen toimisto- ja liiketalot olivat joko rakenteilla tai vielä suunnittelupöydällä.



Kaupunkisuunnitteluviraston Itäkeskus-tiedote vuodelta 1973.

Metroasemaan suoraan linkittyvän kauppakeskuksen, nykyisen Itäkeskisen ja silloiselta nimeltään Itäkeskuksen ensimmäinen rakennusosa sekä Tallinnanaukio valmistuivat 1984.

Seuraavina vuosikymmeninä, kun kauppakeskuksia laajennettiin ja uusia marketteja toteutettiin, Itäkeskuksesta rakentui pääkaupunkiseudun mittakaavassa merkittävä kaupallinen keskus. Raiteiden ulottaminen Vuosaareen muutti Itäkeskuksen metron ainoaksi risteysasemaksi. Pika-raitiotien valmistuminen on edelleen vahvistanut risteysaseman arvoa. Samaan aikaan Itäkeskuksen ja Puotinharjun asuinalueilla on ikäännytty ja aikuistuttu, on muutettu pois ja uusia asukkaita on saapunut. Itäkeskuksen alueen demografiset ja sosioekonomiset muutokset ovat olleet viime vuosikymmeninä ns. betonilähiöille valitettavan tyypillisiä. Suomessa ja Helsingissä 1990-luvun lama vauhditti segregatiota. Viimeisin merkittävä demografinen muutos on tapahtunut 2000-luvulla ulkomaalaistaustaisen väestön määrän voimakkaan kasvun myötä.

Metro- ja bussiasema 1974–1982. Kuva: Kari Hakli.



4.5 Kaavatilanne

Kilpailualueella on voimassa asemakaava (nro 12633, lainvoimaistunut vuonna 2020), joka mahdollistaa hyvin tehokkaan ja monitoimittaisen rakentamisen joukkoliikennetoimintojen päälle. Kaavaa valmisteltiin 2010-luvun loppupuolella yhteistyössä yksityisen kehittäjätahon kanssa. Kehittäjän työnimi hankkeelle oli Punos-kortteli. Korkeimmilta osiltaan 16-kerroksisen hybridikortteliin oli tarkoitus sijoittaa täysin uudistetun joukkoliikenneterminaalin lisäksi runsaasti liike- ja palvelutiloja, asuntoja ja hotelli. 2020-luvun alkupuolella markkinatilanne muuttui jo lähtökohdiltaan haastavan hankkeen kannalta epäsuotuisaksi, ja kehittäjäkonsortio ilmoitti vuonna 2023 luopuvansa hankkeesta. Kaavaratkaisulta poistui päätoteuttaja ja samalla toteuttamisedellytykset.

Kaupunki on sen jälkeen päättänyt, että Itäkeskuksen joukkoliikenneterminaalin aluetta kehitetään nimenomaan joukkoliikennetoimintojen keskittymänä ilman vuonna 2020 valmistuneen kaavan mahdollistamaa mitattavaa muiden toimintojen rakentamista sen päälle eikä hybridikorttelin rakentamiseen tulla myöskään varautumaan. Voimassa olevaa asemakaavaa ei ole kuitenkaan tarvetta muuttaa tämän kilpailun mukaisen, rakentamisen määrältään merkittävästi vähäisemmän hankkeen toteuttamiseksi.

4.6 Maanomistus ja kiinteistöt

Suunnittelualue on kaupungin omistuksessa ja vuokrattu Helsingin kaupungin liikenneliikelaitokselle ja Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:lle.

4.7 Maisema ja viherympäristö

Suunnittelualue on katutasossa kauttaaltaan metron ja sen molemmin puolin sijaitsevien pysäköintilaitosten päälle rakennettua kansirakennetta. Nykyistä lippuhallirakennusta reunustavat istutusaltat, ja lisäksi lippuhallin molemmissa päädyissä on sekä yhtenäinen istutusallas että pyöreiden istutuskaukaloiden rivejä. Istutukset koostuvat pienistä puista, pensaista, köynnöksistä ja perennoista. Nykytilassaan istutukset näyttävät sekalaisina ja jokseenkin hoitamattomina.

Kauempaa tarkasteltuna ja eri suunnista saavuttaessa alue on kokonaisuutena vaikeasti hahmotettava. Tallinnanaukio ja lippuhallirakennuksen ympäristö eivät yhdisty luontevasti toisiinsa. Tallinnanaukion suuntaan terminaalialueen istutukset muodostavat kesäaikaan vehreän reunan, mutta toisaalta istutusaltaiden sijoittelu vaikeuttaa alueella liikkumista ja matala lippuhallirakennus jää niiden taakse piiloon.

*Pyöreitä istutuskaukaloita, 2024.
Kuva: MN.*



*Jalankulkualuetta lippuhallirakennuksen ympärillä, elokuu 2026.
Kuva: Anne Mannerkorpi (AM).*



4.8 Liikenne ja pysäköinti

Jalankulku suunnittelualueella ja siihen liittyvässä katuverkostossa – nykytilanne

Jalankulkuverkosto muodostuu kahdesta sisäkkäisestä kehästä. Terminaalin ulkokehän muodostaa Marjaniementien ja Turunlinnantien jalkakäytävät, Turunlinnantieltä terminaalin itäreunalla Tallinnanaukiolle ja Asiakkaankadun sillalle johtava jalkakäytävä sekä terminaalin eteläreunalla Itäkatu 11 toimistorakennuksen arkadissa oleva jalkakäytävä. Sisäkehän muodostaa nykyisen metron lippuhallin ympärillä oleva jalkakäytävä. Nämä kehät on yhdistetty toisiinsa suojateillä terminaalin molemmissa päästä sekä lippuhallin keskellä olevan sisäänkäynnin kohdalla olevilla suojatieillä.

Polkupyöräily suunnittelualueella ja siihen liittyvässä katuverkostossa – nykytilanne

Pitkämatkaiseen pyöräliikenteeseen tarkoitettuja pyöräteitä on Marjaniementien itäreunalla ja molemmin puolin Turunlinnantietä. Terminaali-alueen itäreunalla sijaitsee yhdistetty jalankäytävä ja pyörätie, joka liittyy pohjoisessa Turunlinnantiehen ja etelässä Asiakkaankadun siltaan. Väylä johtaa liikennettä kauppakeskus Itikseen ja Tallinnanaukion puolella sijaitsevaan liityntäpyöräpysäköintiin.

Pyöräliikenteen tavoiteverkossa Marjaniementien itäreunan pyörätie on osa baanaverkkoa ja länsireunalle on tarkoitus rakentaa yksisuuntainen pyörätie myöhemmin. Turunlinnantien pyörätiet ovat osa pääpyörätieverkkoa. Tavoitteena on muuttaa pyöräliikennejärjestelyt yksisuuntaisiksi.

*Bussilaiturien katokset lippuhallirakennuksen ympärillä, elokuu 2026.
Kuva: AM.*

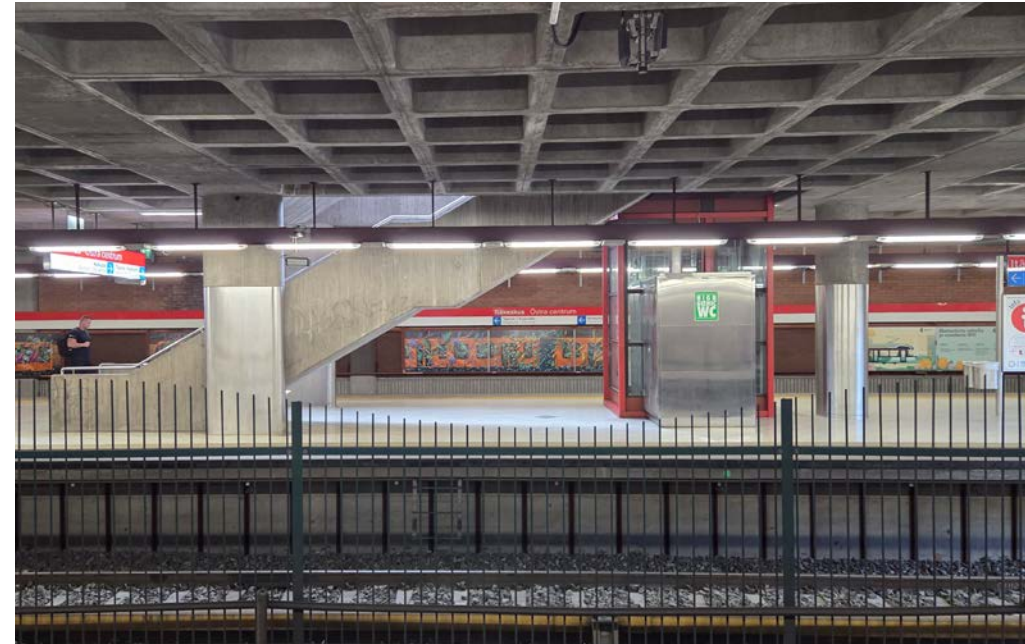


Bussiliikenne suunnittelualueella ja siihen liittyvässä katuverkostossa – nykytilanne

Itäkeskuksen bussiterminaali on itäisen Helsingin bussiliikenteen keskus ja sen rooli on koko Helsingin seudun joukkoliikennejärjestelmässä keskeinen. Itä-Helsingin joukkoliikennejärjestelmä perustuu meteroon ja sen liityntäbussiliikenteeseen, joten sujuvat vaihdot Itäkeskuksen terminaalissa ja bussien sujuva kulku terminaalissa sekä ympäröivällä katuverkolla ovat ensisijaisen tärkeitä liikennejärjestelmän kannalta. Metron liityntälinjojen lisäksi Itäkeskuksen terminaalialia käyttävät lukuisat tärkeät poikittaiset bussilinjat.

Terminaalista on nykytilanteessa enimmillään 70 bussilähtöä tunnissa. Liikenteestä yli puolet lähtee terminaalista itään Turunlinnantien suuntaan. Noin 30 % liikenteestä suuntautuu Varikkotielle kohti länttä ja noin 20 % Marjaniementielle etelään.

Nykyinen bussiterminaali muodostuu terminaalirakennuksen etelä- ja pohjoispuolella olevista pitkittäisistä laituririveistä, joita on molemmilla puolilla kaksi. Terminaalista on ajoyhteydet Turunlinnantielle molemmissa ajosuunnissa. Lisäksi terminaaliiin on ajoyhteys Marjaniementieltä ja terminaalista voi ajaa ulos Itäkadulle.



*Metron laituritaso.
Bussiterminaali.
Kuvat: MN.*

Pikaraitiotie 15 – nykytilanne

Pikaraitiotien pysäkki on nykyisin Marjaniementien länsipuolella. Pysäkiltä on noin 70 metrin matka bussiterminaaliin. Jalankulkuyhteys terminaaliin ylittää varsin vilkkaan Marjaniementien.

Metroliiikenne - nykytilanne

Itäkeskuksen metroasema toimii risteysasemana idän suunnan metrolinjoille. Asemalla on kolme metroraidetta. Itäkeskuksen metroasema on yksi vilkkaimmista asemista, n. 33 000 käyttäjää/vrk.

Polkupyörien pysäköinti – nykytilanne

Lippuhallirakennuksen molemmin puolin on pyöräpysäköintipaikkoja. Marjaniementien sillan puoleisessa päädyssä on lisäksi 28 pyöräpaikkaa kaupunkipyörille. Asiakkaankadun sillan läheisyydessä on pienehkö pyöräpysäköintipaikka asiointia varten. Pikaraitiotien nykyisen päätepysäkin yhteydessä on 54 ja Tallinnanaukion länsipäässä 76 liityntäpyöräpysäköintipaikkaa.

Ajoneuvojen pysäköinti – nykytilanne

Terminaalikannen alla on kaksi pysäköintilaitosta. Metroradan eteläpuolella oleva laitos on varattu liityntäpysäköintiin. Metroradan pohjoispuolinen pysäköintilaitos palvelee terminaalin itäpuolella olevia toimistorakennuksia.



*Lippuhallirakennuksen sisäänkäynti.
Kuva: AM.*

4.9 Maaperä ja perustamisolosuhteet

Pohjoisen pysäköintilaitoksen kohdalla kallio on lähellä alapohjalaattaa. Kalliopinta laskeutuu syvemmälle kohti alueen etelä-/kaakkoislaitaa. Eteläisen pysäköintilaitoksen kohdalla kalliopinta on noin 10 metrin etäisyydellä alapohjalaatasta. Kallion päällä oleva maalaji on savea ja silttiä.

Pohjoisen pysäköintilaitoksen runko on perustettu kallion varaan. Metroaseman kohdalla runko on perustettu suurpaaluille. Eteläinen pysäköintilaitos on perustettu lyöntipaaluille. Molempien laitosten alapohjalaatat ovat maanvaraisia. Metron laiturirakenteet ovat kantavia laattoja, jotka on perustettu paaluille. Raiteet ovat perustettu maanvaraisesti.

4.10 Kunnallistekniikka

Suunnittelualueen läpi kulkee kunnallisteknisiä kanavia, jotka on merkitty alueen asemakaavaan johtokujavarauksin. Johtokujat on merkitty myös kilpailuohjelman liitteenä olevaan metron laituritasoa esittävään pohjapiirustukseen. Johtokujien kohdalle ei saa sijoittaa perustamista edellyttäviä pystyrakenteita.

4.11 Julkiset ja kaupalliset palvelut

Nykyisessä bussi- ja metroaseman lippuhallirakennuksessa on R-Kioski. Välittömässä läheisyydessä on mittava määrä kaupallisia ja julkisia palveluita: Pääkaupunkiseudun suurimpiin kauppakeskuksiin kuuluva Itis, Tallinnanaukion laidalle sijoittuva kaupungin sote-palveluiden Perhekeskus (avautuu käyttöön vuonna 2027) ja saman rakennuksen katutasoon sijoittuva päihdepalvelukeskus Sympis (avautuu näillä näkymin käyttöön vuoden 2026 lopulla).

Lyhyen kävelyetäisyyden päässä sijaitsee Matteuksen kirkko, kulttuuri-keskus Stoa, jonka peruskorjaus- ja laajennushanke valmistuu arviolta vuoteen 2031 mennessä, sekä ostoskeskus Puhos. Lisää kaupan tiloja sijaitsee runsain määrin muualla Itäkeskuksen keskustan alueella, myös Itäväylän toisella puolella, jonne johtaa suunnittelualueelta Asiakkaankadun kävelysilta. Alueen peruskoulut sijaitsevat myös kävelyetäisyyden päässä Itäkeskuksen bussi- ja metroasemalta. Julkisista palveluista, joihin matkustavia joukkoliikenneterminaali palvelee, mainittakoon lisäksi Itäkeskuksen uimahalli, Itäkeskuksen peruskoulu ja lähellä suunnittelualueetta Itäväylän toisella puolella sijaitseva näkövammaisten palvelu- ja toimintakeskus Iiris.

*Sisäänkäynti ja liiketila nykyisessä lippuhallirakennuksessa.
Kuva: KR.*



5 Suunnitteluohjeet

5.1 Säilytettävät ja purettavat osat

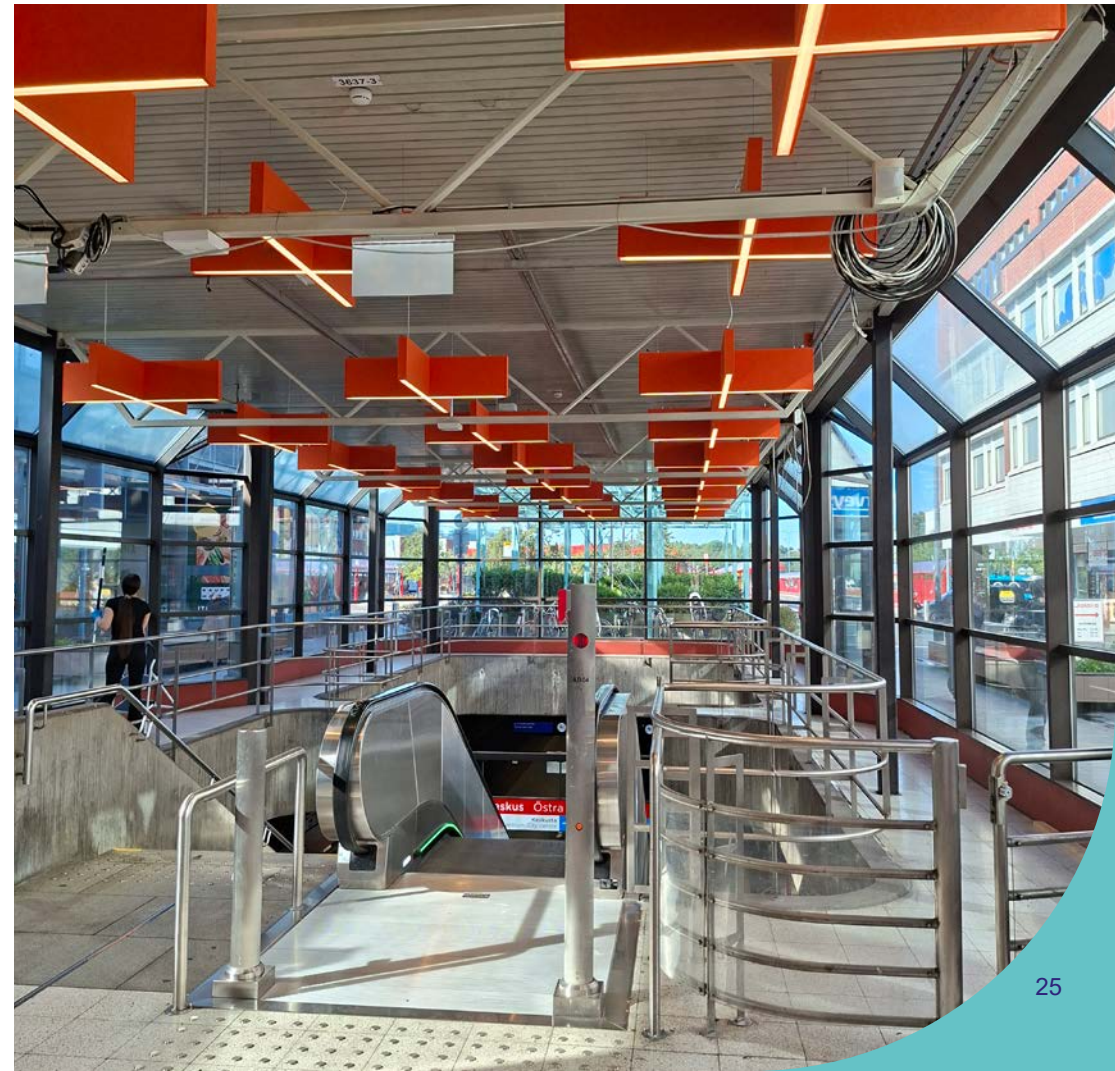
Kilpailun lähtökohtana on, että kansirakenne uusitaan koko suunnittelualueelta. Ratkaisuun on päädytty rakenneteknisten tarkastelujen perusteella. Kansirakenteen purkamisen myötä myös suunnittelualueella sijaitseva terminaalin nykyinen lippuhallirakennus ja katokset joudutaan purkamaan.

Uudistuksen tavoitteena ei ole vain rakentaa uusi joukkoliikenneterminaali, vaan luoda korkeatasoinen kaupunkitila, joka yhdistää liikkumisen, palvelut, turvallisuuden, viihtyisyyden, identiteetin ja operatiivisen tehokkuuden yhdeksi toimivaksi kokonaisuudeksi. Uudistuksen myötä uuteen joukkoliikenneterminaaliin tavoitellaan ennen kaikkea sujuvaa ja toimivaa liikenteen solmukohtaa.

Kilpailun suunnittelualan ulkopuolella sijaitsevat kauppakeskus Itikseen ja Tallinnanaukiolle johtavat metron sisäänkäynnit säilyvät maanpäällisinä osina alkuperäisestä terminaalikokonaisuudesta.

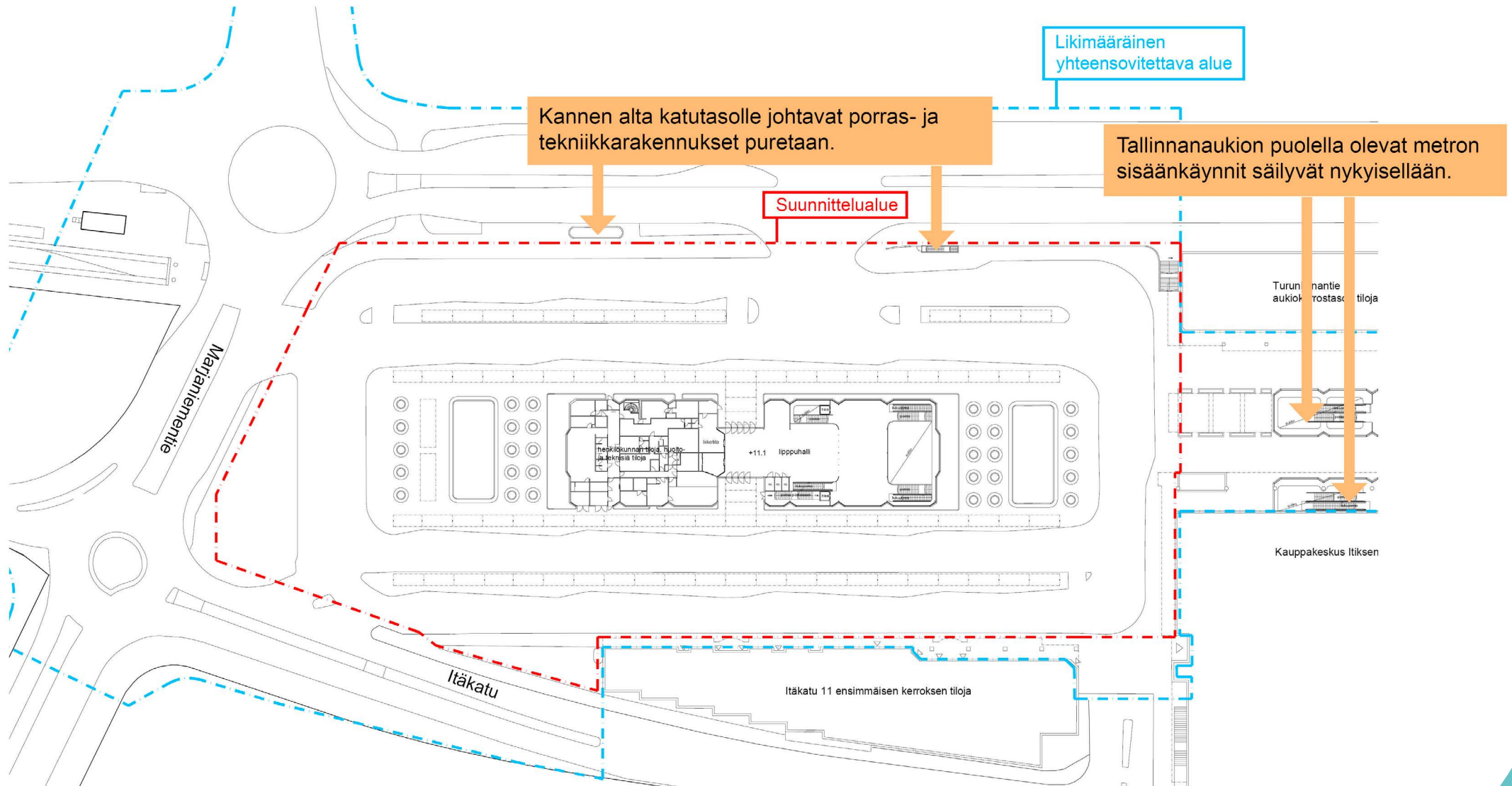
Purettavat, säilyvät ja huomioon otettavat rakenteet esitetään seuraavien sivujen kaaviokuvissa.

*Kilpailualan ulkopuolella sijaitseva metroaseman sisäänkäynti.
Kuva: KR.*



Kilpailun lähtökohtana on, että nykyinen kansirakenne on purettava koko suunnittelualueelta. Nykyinen suunnittelualueella oleva lippuhallirakennus ja kaikki kannen päällä olevat rakennelmat on myös purettava.

Uusi kansirakenne toteutetaan siten, että katutasossa korot säilyvät nykyisellään. Nykyisestä lippuhallirakennuksesta / uudesta terminaalirakennuksesta metrolaitureille johtavat vertikaaliyhteydet uusitaan, mutta lähtökohtaisesti niiden sijaintien tulisi säilyä nykyisellään.



5.2 Yleisiä ohjeita ja tavoitteita joukkoliikenneterminaalista sisä- ja ulkotiloihin

Suunnittelua varten on tunnistettu seuraavat keskeiset periaatteet:

- Joukkoliikenneterminaalissa on selkeät pääsisäänkäynnit.
- Joukkoliikenneterminaali on helposti hahmotettava kokonaisuus, jossa matkustajien liikkuminen on turvallista ja intuitiivista. Vaihtoyhteydet ovat sujuvia, ne tapahtuvat nopeasti ja loogisesti ilman pitkiä siirtymiä.
- Joukkoliikenneterminaali toimii pääosin läpikulkutilana, mutta toivottavaa on, että ehdotuksissa on elementtejä, jotka tekevät siellä odottavien ajasta miellyttävää ja turvallista. Hyvä näkyvyys terminaalista kaikkiin liikennemuotoihin ja selkeät opasteiden sijainnit helpottavat asiointia ja muodostavat positiivisen käyttäjäkokemuksen. Turvallisuus syntyy myös selkeistä kulkureiteistä ja aktiivisista tiloista.
- Tilat on suunniteltava siten, että niitä on helppo valvoa. Katveja, sokkeloita ja ei-kenenkään-alueita tulee välttää.
- Ehdotuksissa toivotaan huomioitavan toiminnan näkökulman optimointi, pitkäikäiset ja kustannus- sekä energiatehokkaat ratkaisut.

Metron laituritaso

- Nykyiset metron laiturialueelle johtavat portaat ja liukuportaat sijaitsevat toiminnan kannalta hyvissä paikoissa.
- Kilpailijat voivat esittää joukkoliikenneterminaalin kokonaisarkkitehtuuriin liittyviä ideoita, joilla katutason uusi arkkitehtoninen ratkaisu yhdistyy laituritasoon.
- Nykytilanteessa metron laituritasolle tuleva luonnonvalo nähdään positiivisena asiana.
- Idän suunnan metrolaiturin koettuun tila-ahtauteen voi tutkia ratkaisua, jolla laiturialuetta levennetään osittain nykyisen liityntäpysäköinnin alueelle.
- Tärkeää on huomioida laituritasolla sijaitsevan metron kuljettajatilän porras- ja hissiyhteyden sijainti suhteessa tilaohjelman mukaisiin ylempiin kerroksiin sijoittuviin henkilöstötiloihin nähden.

5.3 Joukkoliikenneterminaalirakennus

5.3.1 Yleistä

Joukkoliikenneterminaalirakennuksen kerroslukumäärää/korkeutta ei ole rajoitettu. Alla olevassa tilaohjelmassa ja tilakohtaisissa ohjeissa on kerrottu, mitkä tilat tulee sijoittaa katutasoon.

5.3.2 Tilaohjelma

OHJEELLINEN KOKONAISLAAJUUS HYM2		2600
Tila/ Toiminto	Sijainti suunnittelualueella	HYM2, hyötyala
LIPPUHALLI Kilpailuehdotuksen mukaan Lippuhallin kokoa voi hieman sopeuttaa		1100
Lippuhalli/ Odotustila	Katutaso	1080
Yleisöwc-tilat	Katutaso	20
Lipunlukulaitteet	Katutaso- metroportaiden yhteydessä	
LIIKETILAT Sisältävät liikekohtaiset taustatilat	LIPPUHALLIN YHTEYDESSÄ	500
Liiketila 1	Katutaso	100
Liiketila 2	Katutaso	100
Liiketila 3	Katutaso	100
Liiketila 4	Katutaso	70
Liiketila 5	Katutaso	70
Liiketila 6	Katutaso	40
Automaatit/Posti/Paketit	Katutaso	20
Huom: Liiketilat 1, 2 ja 3 tulee olla yhdistettävissä 3*100m2		
LIITYNTÄPYÖRÄPARKKI	TAVOITTEENA SUORA SISÄYHTEYS LIPPUHALLIIN	250
Sisäpyöräparkki 100 pyörää	Katutaso	250

HENKILÖSTÖTILAT		
KULJETTAJIEN TAUKO- JA SOSIAALITILAT (huom. ohjeelliset neliöt eivät sisällä käytävätiloja)		
Bussikuljettajat		130
Pika-wc-tilat 2 kpl	Katutaso - terminaalin ulkoreunalla lähellä pysäkkejä	10
Taukotilat	Katutaso tai ylemmissä kerroksissa	105
Wc-tilat	Katutaso tai ylemmissä kerroksissa	15
Pikaraitiotiekuljettajat		145
Pika-wc-tilat 2 kpl	Katutaso - terminaalin ulkoreunalla, suora yhteys päätepysäkiltä	10
Taukotilat	Katutaso tai ylemmissä kerroksissa	70
Puku-, pesu- ja wc-tilat (90 kpl kaapit)	Katutaso tai ylemmissä kerroksissa	65
Metrokuljettajat (UUDET TILAT LAITURITASOLLA OLEVIENTÄÄ LISÄKSI)		260
Taukotilat	Katutaso tai ylemmissä kerroksissa	135
Puku-, pesu- ja wc-tilat (160 kpl kaapit)	Katutaso tai ylemmissä kerroksissa	125
TOIMISTOTILAT		60
Esihenkilöiden toimistotilat 6 kpl	Katutaso tai ylemmissä kerroksissa	60
TURVAHENKILÖSTÖN TILAT- sisältäen sos.tilat		50
Valvomo- tilat sisältävät kiinniottotilan	Katutaso	50
HUOLTO- JA TUKITILAT		
SIIVOUS- sisältäen sos.tilat		40
Siivoustilat	Katutaso ja ylemmät tasot	40
KIINTEISTÖ- JA JÄTEHUOLTO		65
Jätehuone, kierrätys	Katutaso	30
Lastaustila /-laiturit	Katutaso	15
Kiinteistöhuollon tila ja varasto	Katutaso	20
TEKNISET TILAT		
Talotekniset tilat ja tilavaraukset	15 % bruttoalasta	
PYÖRIEN SÄILYTYS ULKOTILASSA KATUTASOSSA		90 pyörää (runkolukittavat telineet) + kaupunkipyöräasema

5.3.3 Suunnitteluohjeet tiloittain tai tilaryhmittäin

Lippuhalli

- Lippuhalliin saapumiseen eri suunnista tulee kiinnittää huomiota
- Sisäänkäynneiltä saavutaan lippuhalliin, joka on selkeästi hahmotettava tila.
- Katutasossa sijaitseva lippuhalli sisältää tilaohjelman mukaiset palvelut, jotka sijoittuvat luontevasti kulkureittien varrelle. Tilat ovat helposti saavutettavissa ja nähtävissä.
- Lippuhalliin sijoitetaan istuimia odotusta varten sekä yleiset WC-tilat.
- Ratkaisussa tulee huomioida, että metroon siirryttäessä merkitään myös ns. maksaneisuuden raja (ei tarvitse merkitä suunnitelmiin).
- Lippuhallin tilaohjelman mukainen koko ei ole ehdoton, vaan se voi elää kilpailuehdotuksen mukaan.

Liiketilat

- Liiketilat sijoittuvat osaksi lippuhallia tilaohjelman mukaan.
- Liiketilojen yhteen laskettu pinta-ala on noin 450-550m². Kolme suurinta liiketilaa tulee olla yhdistettävissä (3*100m²).
- Liiketilojen pinta-alatavoitteisiin kuuluvat liiketilakohtaiset taustatilat, jotka sisältävät taukotilan, wc-tilan ja mahdollisen toimisto-/varastotilan.

Liityntäpyöräparkki

- Sisätilaan suunnitellaan 100 liityntäpyöräpysäköintipaikkaa. Tilat suunnitellaan siten, että kapasiteettia voidaan myöhemmin kasvattaa 200 paikkaan, esimerkiksi kaksikerroksisilla telineillä.
- Pyöräpysäköintitilasta on sujuva, esteetön ja looginen yhteys eri joukkoliikennemuotojen laiturialueille ja Lippuhalliin.
- Turvallisuuden ja etenkin koetun turvallisuuden kannalta on tavoiteltavaa, että tilan seinät toteutetaan lasisina (sosiaalinen valvonta).
- Pyöräparkin hyvä näkyvyys ja saavutettavuus keskeisiltä pyöräteiltä on tärkeää.

Henkilöstötilat

Kuljettajien tauko- ja sosiaalityilat

Joukkoliikenneterminaalialue käyttää kolme eri kuljettajaryhmää: metrokuljettajat, pikaraitiotiekuljettajat sekä bussiliikennettä ajavat kuljettajat. Taukotilojen yhteyteen sijoitetaan erillinen lepötila (osa taukotilan pinta-alaa).

Metrokuljettajien ensisijaiset wc- ja taukotilat sijaitsevat metron laituritasolla (kuten nykyäänkin, laitureiden välissä), mutta ns. kiireettömät sosiaalityilat sijaitsevat ylemmissä kerroksissa nykyisistä, laituritasolla sijaitsevista henkilöstötiloista johtavan uuden porras-/hissiyhteyden lähtevällä.

Pikaraitiotien kuljettajien pika-wc-tilojen tulee sijaita katutasossa joukkoliikenneterminaalirakennuksessa mahdollisimman hyvin saavutettavissa pikaraitiotien päätepysäkiltä (suora yhteys pikaraitiotien ohjaamosta). Kiireettömät sosiaalityilat voivat sijaita myös rakennuksen ylemmissä kerroksissa luontevan yhteyden päässä, mieluiten kuitenkin katutasossa. Taukotilasta olisi hyvä järjestää näköyhteys pikaraitiotien päätepysäkillä.

Bussikuljettajien pika-wc-tilojen tulee sijaita katutasossa mahdollisimman hyvin saavutettavissa pysäkeiltä joukkoliikenneterminaalirakennuksessa. Kulku tiloihin on nopeaa ja sujuvaa bussien ja vaihtoautojen pysäköinnistä. Kiireettömät sosiaalityilat voivat sijaita muualla rakennuksessa, kunhan ne ovat helposti saavutettavissa.

Toimistotilat

Eri kuljettajaryhmien esihenkilöiden toimistotilat (metroliikenne 3 kpl, pikaraitiotieliikenne 2 kpl, bussiliikenne 1 kpl) sijaitsevat kunkin kuljettajaryhmän henkilöstötilojen yhteydessä.

Turvahenkilöstön tilat

Terminaalin turvallisuudesta huolehtivalle henkilökunnalle tulee varata Tilaohjelman mukaiset tilat. Tilat sijaitsevat keskeisellä paikalla katutasossa siten, että sieltä on suora näköyhteys lippuhalliin, erityisesti wc-tiloihin. Tiloihin liittyy erillinen kiinniottotila, johon tulee järjestää kulku myös suoraan ulkoa (kulkematta lippuhallin kautta).

Huolto- ja tukitilat

Siivoustilat

Siivoustilat sijaitsevat luontevissa paikoissa eri kerroksissa. Siivouskeskus sijaitsee katutasossa.

Kiinteistö- ja jätehuolto

Terminaalirakennuksen huoltoajat hoidetaan katutasossa alueen länsipäädystä hyödyntäen siellä olevaa bussien pikapysäköintipaikkaa. Kiinteistö- ja jätehuoltotiloihin järjestetään suora yhteys ulkoa. Jätehuoltotiloista tulee olla sujuva sisäyhteys Lippuhallin liiketiloihin.

Tekniset tilat

Kilpailuvaiheen taloteknisten tilojen kokonaistilavarauksena käytetään arviota 15 % bruttoalasta.

5.4 Pysäköintilaitokset

Liityntäpysäköintilaitos

Liityntäpysäköinti sijoittuu joukkoliikenneterminaalin eteläpuolelle, bussikannen alle, Itäkadun toimistorakennuksen ja metron väliin, ja sinne on ajoyhteys Itäkadulta. Nykyiset liityntäpysäköintipaikat sijaitsevat kahdessa päällekkäisessä kerroksessa. Nykyinen liityntäpysäköinti ulottuu osittain Marjaniementiensillan ja Itäkadun siltarampin alle.

Uudessa joukkoliikenneterminaalissa liityntäpysäköintipaikat sijoitetaan nykyiselle sijainnille yhteen kerrokseen. Uusi liityntäpysäköinti rajoittuu tontin rajojen mukaisesti, eikä ulotu Marjaniementien ja Itäkadun siltarakenteiden alle. Autopaikkojen mitoitus saatetaan vastaamaan nykyistä autokantaa ja ajoneuvojen mitoituksia. Liityntäpysäköintitasen lattiakorko suunnitellaan samalle tasolle metrolaiturien kanssa, jonka ansiosta kulkeminen liityntäpysäköinnistä metron idän suunnan laituritasolle ja lippuhalliin on esteetöntä ja sujuvaa. Turvallisuutta parannetaan avaamalla näkymiä esim. metron laituritasolle.

Turunlinnantien puoleinen pysäköintihalli

Turunlinnantien ja metroaseman väliin, pohjoisen terminaalikannen alle sijoittuu yksikerroksinen Pohjoinen pysäköintihalli, jonne on ajoyhteys Turunlinnantie 14 kiinteistön autohallin kautta.

Pohjoinen pysäköintihalli ja siihen liittyvät poistumistie- yms. rakenteet puretaan kokonaisuudessaan. Jatkosuunnittelussa selviää, hyödynnetäänkö kannen alle jäävää tilaa esimerkiksi teknisenä tilana tms.

Kilpailuehdotuksessa suunnittelualueeseen kuuluvat pysäköintilaitokset esitetään leikkauspiirustuksessa.

5.5 Ulkotilat

Joukkoliikenneterminaalirakennus ja sitä ympäröivät ulkotilat muodostavat yhtenäisen kokonaisuuden. Tavoitteena on viihtyisä ja laadukas ympäristö, jolla on selkeä ja tunnistettava ilme. Ulkotilojen ratkaisut tukevat sujuvaa liikkumista alueella, mutta alueen ei tulisi hahmottua pelkästään liikenneympäristönä.

Ulkotilojen suunnittelussa huomioidaan odottaminen ja lyhytaikainen oleskelu sekä sateelta, tuulelta ja paahteelta suojautuminen. Ulkotilat ovat esteettömiä ja helposti kunnossapidettäviä.

Ulkotiloissa tulee tavoitella viihtyisyyttä myös kunnianhimoisin viherrakentamisen keinoin. Kasvillisuuden suunnitteluun ja hulevesien hallintaan osana kokonaisuutta kiinnitetään erityistä huomiota. Rakennuksen ja ulkotilojen suunnitteluratkaisuilla pyritään mahdollistamaan runsas ja monipuolinen kasvillisuus. Maantason kasvillisuus sijoitetaan lähtökohtaisesti kansirakenteen päälle. Hulevesiä viivytetään ja niitä johdetaan kasvillisuuden käyttöön.

Ulkoalueiden katokset

- Pikaraitiotie PR15 päätepysäkin laiturialue ja bussien ulko-odotusalueet tulee kattaa. Pysäkkialueille toivotaan lisäksi ehdotuksia sää- ja tuulisuojaa tuovista elementeistä.
- Bussien ja pikaraitiotien pysäkeillä ja liikennealueilla katosten ja muiden rakennelmien alikulkukorkeuden tulee olla vähintään 5,2 m.
- Katosarkkitehtuurissa tulee huomioida viihtyisyyttä ja turvallisuutta luovat valaistusratkaisut
- Katokset ja katosarkkitehtuuri eivät saa ulottua suunnittelualueen rajojen ulkopuolelle.
- Katosten tukirakenteet eivät saa rajoittaa bussiliikenteen toimivuutta tai estää pelastusajoneuvojen liikkumista alueella. Perustamista edellyttävien pystyrakenteiden sijoittamista metron alueelle tulee välttää, mutta tarvittaessa niitä on mahdollista sijoittaa nykyisten kantavien pilareiden kohdalle.

Kävely-ympäristö, kävely-yhteydet

Joukkoliikenneterminaalien ja sen ympäristön esteettömyyteen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Tavoitteena on parantaa joukkoliikenneterminaalien saavutettavuutta eri suunnista kohentaen nykyisen kävely-ympäristön laatua.

Pyöräliikenne ja pyörien pysäköinti ulkotiloissa

Liityntäpyöräpysäköinti ja kaupunkipyörät ovat tärkeä osa uudistettua joukkoliikenneterminaalikorttelia. Laadukas pyörien liityntäpysäköinti järjestetään sekä sisä- että ulkotiloihin, ks. sisätiloihin sijoitettavaa pyöräpysäköintiä koskevat ohjeet edellä.

Tavoitteena on yhteensä 90 kappaletta ulkopyöräpaikkoja joukkoliikenneterminaalialueelle runkolukittaviin telineisiin. Sijoitus helposti saavutettavissa keskeisiltä pyöräilyreiteiltä. Korttelissa varaudutaan myös kaupunkipyöriin järjestämällä niille tilaa hyvin saavutettavasta paikasta. Kaupunkipyöräaseman tilavaraus on 21 x 2 m.

Bussit

Liitteenä olevassa liikennesuunnitelmassa on esitetty bussilaiturien sijainti. Laiturien pituudet vaihtelevat sen mukaan, mille bussityypille ne on suunniteltu. Osa laitureista on tarkoitettu kahden bussin samanaikaiseen käyttöön. Laiturien määrää ei saa vähentää, eikä niiden pituuksia muuttaa esitetystä.

Lähtölaitureista 6 on sijoitettu terminaalirakennuksen etelälaidalle ja 3 sen pohjoislaidalle. 3 lähtölaituria on sijoitettu Turunlinnantien varteen varsinaisen terminaalien ulkopuolelle. Lähtölaituripaikat on esitetty liikennesuunnitelmassa sinisellä ja oranssilla värillä. Tulolaitureita (vihreä väri) on 3 ja ne on sijoitettu terminaalirakennuksen pohjoislaidalle.

Tulo- ja lähtölaitureiden lisäksi liikennesuunnitelmassa on esitetty yhdeksän bussien pikapysäköintipaikkaa (kuvassa harmaa väri). Pikapysäköintipaikkojen määrää ja sijaintia ei saa muuttaa.

Liikennesuunnitelman mukaisia bussien ajoyhteyksiä terminaalien ja katuverkon välillä sekä terminaalien sisällä ei saa muuttaa.

Pikaraitiolinja 15

Raitiopysäkki sijoittuu terminaalien pohjoisreunaan liikennesuunnitelman mukaisesti. Pysäkki koostuu kahdesta raiteesta ja niiden välissä olevasta keskilaiturista. Raitiopysäkin ja -kiskojen sijaintia tai laitureiden pituuksia ei saa muuttaa.

Metro

Metroaseman laituritaso säilyy nykyisellään. Metroasemalla on 3 raidetta, joista kaksi sijaitsee yhteisen keskilaiturin vieressä ja yksi erillisen sivulaiturin vieressä. Terminaalirakennuksesta on porras- ja hissiyhteydet kummallakin laiturille. Yhteydet laituritasolta joukkoliikenneterminaalisiin muodostavat sitovan lähtökohdan.

Metron rata-alueita ei voi muuttaa. Uuden joukkoliikenneterminaalien ja siihen liittyvien katosten tukirakenteet eivät saa ulottua metrorata-alueelle. Uudet rakenteet voivat tukeutua nykyisiin, laiturialueella oleviin kantaviin pilarilinjoihin.

Taksi

Taksiaseman sijainti on esitetty liitteenä olevassa liikennesuunnitelmassa.

Huoltoliikenne

Terminaalialueella sallitaan ainoastaan uuden joukkoliikenneterminaalirakennuksen ja Tallinnanaukiolle suuntautuva huoltoajo. Joukkoliikenneterminaalirakennuksen huolto (jätehuolto, liiketilojen tavaraliikenne jne.) tapahtuu terminaalialueen länsipäädyssä olevan bussien pikapysäköintipaikan kautta käyttämällä sitä lyhytaikaisesti huoltoajoneuvojen lastaamiseen tai purkamiseen. Huoltoajo pyritään ajoittamaan bussiliikenteen ruuhkahuippujen ulkopuolelle.

Muu ajoneuvoliikenne

Muu ajoneuvoliikenne pyritään pitämään terminaalissa mahdollisimman vähäisenä. Bussien ja taksin sekä välttämättömän huoltoajon lisäksi muuta autoliikennettä terminaalissa ei sallita. Kauppakeskus Itäkeskän sisäänkäynnin lähelle varataan kaksi pysäköintipaikkaa invataksille liikuntaesteisten ihmisten saattamiseen.

5.6 Toteutettavuus

Rakennetekniikka

Uuden joukkoliikenneterminaalirakennuksen suunnittelussa tulee huomioida metroaseman nykyiset kantavat pilarilinjat. Joukkoliikenneterminaalirakennuksen rungon käyttöikätaavoite on 100 vuotta.

Metroaseman osalta on tehty oletus, että nykyiset terminaalikannen alla olevat kantavat pilarit ja perustukset voidaan säilyttää, niitä vahvistetaan ja peruskorjataan tarvittaessa. Laiturirakenteet peruskorjataan. Alustavien rakennetarkastelujen mukaan kansirakenne uusitaan kokonaan koko korttelialueelta. Joukkoliikenneterminaalikorttelin kansitason yläpinnan korko tulee säilyä ennallaan.

Eteläinen liityntäpysäköintilaitos puretaan. Laitokseen voidaan suunnitella uusi perustus, joka mahdollistaa uuden pilarijaon. Pysäköinti rakennetaan yhteen tasoon ja metrolaitureiden kanssa samaan korkoon. Laitosta ei uloteta Marjaniementien sillan alle.

Pohjoinen parkkihalli puretaan maanvaraista lattiaa myöten. Uudet pilarit perustetaan uusille anturoille. Tarvittaessa vanhat anturat poistetaan. Kansilaatta ja pilarit suunnitellaan yläpuolisen liikennöintialueen vaatimusten mukaisesti.

Esteettömyys

Joukkoliikenneterminaalialue lähikatuineen on tavoitteellisen esteettömyyden erikoistason aluetta. Reittien helppo orientoitavuus on erityisen tärkeää. Ympäristön esteettömyyteen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Esteettömyyden tulisi näkyä suunnittelussa kaiken läpäisevänä periaatteena.

5.7 Kestävyys, hiilijalanjälki, kiertotalous, ilmastomuutokseen sopeutuminen

Elinkaariajattelun tulee ohjata suunnittelua ja materiaalivalintoja. Tavoitteena on energiatehokas kiinteistö.

Kiertotalous huomioidaan tukemalla ratkaisun pitkäikäisyyttä, materiaalihokkuutta, korjattavuutta, ylläpidettävyyttä sekä rakennusosien ja materiaalien uudelleenkäyttöä. Nykyisen terminaalin purkumateriaaleja on tavoitteena kierrättää mahdollisimman paljon, ja käyttää kiertotalousteeman mukaisesti purettavan betonin murskauksen hyödyntämistä mahdollisuuksien mukaan osin rakennuspaikalla. Kaikissa Kaupunkiliikenteen purkua sisältävissä kohteissa teetetään kiertotalouskartoitus.

Suunnittelussa tulee huomioida ilmastomuutokseen sopeutuminen. Eri-tyistä huomiota tulee kiinnittää paahteisuuden, yllämpenemisen, hulevesien, rankkasateiden ja tulvariskien hallintaan.

6 Arvosteluperusteet

Kilpailuehdotuksen tulee olla kaupunkikuvallisesti, arkkitehtonisesti, tilallisesti ja toiminnallisesti korkeatasoinen sekä tässä kilpailuohjelmassa esitettyjen tavoitteiden ja suunnitteluohjeiden mukainen.

Kokonaisratkaisun ansioita pidetään tärkeämpänä kuin yksityiskohtien virheettömyyttä. Arvostelussa otetaan huomioon myös ehdotusten kehityskelpoisuus.

arkkitehtoninen ja kaupunkikuvallinen näkökulma, Itäkeskuksen portti

- Itäkeskuksen identiteetin vahvuuksien tunnistaminen ja uudistaminen
- suunnitteluratkaisun kaupunkikuvallinen, arkkitehtoninen ja kaupunkimaisemallinen kokonaisote ja vaikuttavuus
- arkkitehtoninen kokonaisuus, joka luo tunnistettavan ja vetovoimaisen julkisen rakennuskokonaisuuden ja vahvistaa joukkoliikenneterminaalin imagoa
- suhde ympäröivään rakennettuun ympäristöön ja kaupunkitiloihin
- sisätilojen arkkitehtoninen ja tilallinen laatu, viihtyisyys
- ulkotilojen korkeatasoisuus ja kasvillisuus- ja hulevesiratkaisujen kytkeytyminen kokonaisuuteen

toiminnallisuus

- joukkoliikenneterminaalin vaihtoyhteyksien ja liikkumisen sujuvuus
- luonteva kytkeytyminen eri liikennemuotojen verkostoihin (jalankulku, pyöräily ja pyöräpysäköinti, liityntäpysäköinti)
- toimiva ja tehokas kokonaisuus, tilaohjelman mukainen ratkaisu
- selkeä ja hyvin hahmotettavissa sisä- ja ulkotiloiltaan

tekni- taloudellinen näkökulma

- ratkaisu on toteutuskelpoinen, kestävä ja pitkäikäinen ja sopii Suomen ilmasto-olosuhteisiin
- rakenne- ja talotekniset järjestelmät ovat elinkaarikestäviä ja yleisesti hyväksyttyjä
- kokonaistaloudellisuutta ja energiatehokkuutta arvioidaan sekä investointi- että elinkaarikustannustasolla
- tilankäytön tehokkuus

turvallisuus

- turvallisuus on sisäänrakennettu osa arkkitehtuuria ja tilakokemusta sekä sisä- että ulkotiloissa
- tilaratkaisut muodostavat avoimen ja selkeän ympäristön

7 Kilpailuehdotusten laadintaohjeet

7.1 Vaadittavat asiakirjat

Asemapiiirustus 1:1000

Asemapiiirustus suunnittelualueesta, yhteensovitusalueesta ja muusta ympäristöstä. Piiirustuksessa esitetään rakennukset ja rakenteet kattokuvana kerroslukuineen ja varjostettuina lounaasta 45 asteen kulmassa. Asemapiiirustuksessa pohjoinen on ylöspäin.

Suunnittelualueen maantason pohjapiirros 1:750

Terminaalialueen pohjapiirros, jossa esitetään:

- kaikki ulkoalueet, mukaan lukien katosten alle jäävät alueet, ja niiden korkeusasemat, toiminnot, pintamateriaalit, kasvillisuus, rakenteet ja tärkeimmät kalusteet ja varusteet mittakaavan kannalta järkevällä tarkkuudella
- rakennusten pohjapiirrokset mittakaavan kannalta järkevällä tarkkuudella, tärkeintä on esittää selkeästi sisäänkäynnit ja etenkin julkisessa käytössä olevien sisätilojen liittyminen ulkotiloihin
- ympärillä olevaa yhteensovitusaluetta ja muuta ympäröivää aluetta tarkoituksenmukaisessa laajuudessa

Joukkoliikenneterminaalirakennuksen pohjapiirrokset 1:400

Pohjapiirrokset kaikista joukkoliikenneterminaalirakennuksen kerroksista. Luonnosmaisissa pohjapiirroksissa esitetään tilojen käyttötarkoitukset, korkomerkinnät sekä kalusteita tai varusteita mittakaavan kannalta järkevällä tarkkuudella.

Leikkauspiiirustus 1:300

Poikkileikkaus suunnittelualueesta ja viereisistä alueista kilpailuohjelman liitteenä olevan nykytilanteen leikkauspiiirustuksen mukaisesti. Leikkauspiiirustuksessa tulee esittää myös suunnittelualueeseen kuuluvat kannen alaiset tasot. Pääkorkotasot on merkittävä piiirustukseen.

Julkisivu joukkoliikenneterminaalirakennuksesta 1:400

Julkisivupiiirustus Turunlinnantien suunnasta tarkasteltuna.

Osaleikkaus 1:50

Osaleikkaus kilpailijan valitsemasta tärkeästä kohdasta, kuten katoksista.

Aluejulkisivu 1:750

Aluejulkisivu Turunlinnantien suunnasta tarkasteltuna.

Näkymäkuvat

3 kpl (enimmäis- ja vähimmäismäärä) havainnollistavia näkymäkuvia:

- Viistoilmakuva, joka sovitetaan annettuun nykytilanteen viistoilmakuvaan
- Katutaso näkymä vapaavalintaisesta paikasta
- Sisänäkymä lippuhallista

Laajuustiedot

Selostuksessa tulee ilmoittaa ratkaisun kokonaislaajuus ja tilavuus sekä seuraavien tilaryhmien laajuustiedot (hym2): Lippuhalli, liiketilat, henkilöstötilat sekä huolto- ja tukitilat.

Selostus

Selostuksessa esitetään ratkaisun keskeiset kaupunkikuvalliset, arkkitehtoniset, toiminnalliset sekä tekniset pääperiaatteet. Julkisivujen ja rakenteiden materiaalit. Laajuustiedot. Pituus enintään kaksi pystysuuntaista A4-arkkia.

Selostuksen tiivistelmä

Lyhyt ja selkeä tiivistelmä ehdotuksen keskeisistä ideoista ja ominaisuuksista viestinnässä käytettäväksi. Pituus enintään 1000 merkkiä.

7.2 Esitystapa

Kilpailuehdotus tulee esittää yhtenä vaakasuuntaisena A3-kokoon (420x297 mm) koottuna pdf-tiedostona, jonka sivumäärä on enintään 10 kpl. Tiedoston koko saa olla enintään 50 Mt.

Kaikkiin piirustuksiin tulee merkitä mittakaava ja mittakaavajana sekä pohjoisnuoli.

Kilpailuehdotus pdf:n lisäksi tulee toimittaa:

- Vaaditut näkymäkuvat myös erillisinä rasterikuvina (jpg, kuvan koko enintään 5 Mt).
- Selostus (pdf)
- Selostuksen tiivistelmä (syötetään palautusjärjestelmässä pyydettyyn kenttään)

Tiedostojen nimen alkuosan tulee olla ehdotuksen nimimerkki tai sitä vastaava lyhenne.

Kilpailijan on huolehdittava siitä, että palautettavista tiedostoista on poistettu kaikki tekijään liittyvät tunnisteet. Kilpailijan tulee mm. varmistaa, että tiedostojen metatietoihin ei tallennu tekijän nimeä (esim. Adobe Acrobat, File > Properties).

7.3 Kilpailusalaisuus

Kilpailu on salainen. Kaikki kilpailuehdotuksen asiakirjat on varustettava kilpailijan valitsemalla nimimerkillä. Aineistosta ei saa käydä ilmi muita tekijätietoja.

Kilpailuehdotuksen mukana toimitetaan tekijätiedot erillisenä tiedostona, josta ilmenee:

- kilpailuehdotuksen nimimerkki
- kilpailuehdotuksen laatineiden suunnittelijoiden (tekijänoikeuden haltijoiden) nimet, muun työryhmän ja asiantuntijoiden sekä mahdollisten avustajien nimet
- yhteystiedot (yksi sähköpostiosoite ja puhelinnumero)

7.4 Kilpailuehdotusten sisäänjätö

Kilpailuaika päättyy **pe 18.12.2026 klo 16.00**.

Kilpailuehdotukset on toimitettava määräaikaan mennessä sähköisesti kilpailun verkkosivujen kautta osoitteessa <https://cc.tietoa.fi/c/itis-jlt>.

Kilpailijoita kehoitetaan jättämään ehdotuksensa järjestelmään hyvissä ajoin ennen järjestelmän sulkeutumista. Kilpailuehdotuksen palauttamisen yhteydessä on varattava riittävästi aikaa tiedostojen lataamiseen eri kohtiin sekä pyydettyjen tietojen syöttämiseen järjestelmässä.

Ehdotuksia pääsee muokkaamaan kilpailuajan puitteissa palautuksen yhteydessä luotavalla pääsykoodilla. Kilpailijoiden tulee säilyttää itsellään järjestelmän ilmoittama koodi, sillä vain sen avulla kilpailuehdotusta pääsee tarvittaessa muokkaamaan ennen palautusajan päättymistä.

Kilpailijoita pyydetään säilyttämään tiedostokopio kilpailutyöstään.

Kilpailun järjestäjä hylkää kilpailuehdotukset, joita ei ole palautettu annettujen ohjeiden mukaisesti määräaikaan mennessä. Lisäksi järjestäjä voi hylätä ehdotukset, joissa on puutteita tai jotka eivät täytä tässä kilpailuohjelmassa esitettyjä vaatimuksia.



SAFA