

21.8.2019

# Herttoniemen metrokortteli



Kilpailullinen neuvottelumenettely

Alustava tarjouspyyntö

21.8.2019

## Sisällysluettelo

1	Hankinnan perustiedot.....	4
1.1	Hankinnan kohde ja hankintayksikkö.....	4
1.2	Hankintamenettely lyhyesti.....	4
1.3	Menettelyn ja rakentamisen arvioidut aikataulut.....	5
1.4	Korvaukset.....	5
2	Hankinnan tausta ja lähtökohdat .....	6
2.1	Aiemmat menettelyt .....	6
2.1.1	Perusteet uuden kilpailun järjestämiselle ja asemakaavoituksen aloittamiselle alusta .....	7
2.1.2	Muutoksia metrokorttelin toteuttamiskelpoisuuteen vaikuttavissa tekijöissä (verrattuna 2013 keskeytettyyn suunnitelmaan) .....	7
2.1.3	Muutoksia metrokorttelin ulkopuolella olevien alueiden suunnitteluperiaatteissa (verrattuna 2013 pysäytettyyn suunnitelmaan) .....	7
2.2	Suunnittelualueen kaavoitustilanne ja liikennesuunnitelma .....	7
2.3	Suunnittelualueen nykyiset rakennukset ja rakennelmat.....	8
2.4	Ympäristöhäiriöt.....	9
2.5	Rakennettavuus ja maaperän pilaantuneisuus .....	9
2.6	Kunnallistekniikka, kadut ja johtosiirrot.....	10
2.7	Ekologinen kestävyys.....	10
3	Hankinnan kohteen kuvaus ja vähimmäisvaatimukset .....	10
3.1	Yleistä .....	10
3.2	Joukkoliikenneterminaalin peruskorjaus ja uudistaminen.....	11
3.3	Asemakaavoituksen, liikennesuunnittelun ja teknistaloudellisen suunnittelun Kokonaisuunnitelmalle asettamat vähimmäisvaatimukset .....	13
3.3.1	Rakentamisen määrä.....	13
3.3.2	Kaupunkikuva ja arkkitehtuuri.....	13
3.3.3	Toiminnallisia vaatimuksia ja tavoitteita.....	14
3.3.4	Liikennesuunnittelu ja pysäköinti.....	16
3.3.5	Ympäristöhäiriöt.....	17
3.3.6	Teknisen huollon verkosto.....	17
3.3.7	Pelastus- ja paloturvallisuuden huomioiminen .....	18

21.8.2019

3.3.8	Rakennettavuus ja rakennetekniikka .....	19
3.4	Tontinluovutuksen Kokonaisuunnitelmalle asettamat vähimmäisvaatimukset .....	20
3.4.1	Jalankulkusilta metroaseman korttelin ja Hertsin välissä .....	20
3.4.2	Muut rasiteasiat.....	21
3.4.3	Energiatehokkuus .....	21
3.4.4	Rahoitus- ja hallintamuodot sekä asuntojakauma .....	21
3.5	Suunnitelma-asiakirjat.....	22
4	Tontinluovutuksessa noudatettavat periaatteet ja hankintamenettelyn perusteella laadittavat sopimukset .....	22
4.1	Kiinteistönmuodostus sekä kiinteistöjen omistus ja hallinta .....	22
4.2	Toteutussopimus ja kieltä siirtää sopimus .....	23
4.3	Urakkasopimus ja lippuhallia koskeva sopimus .....	24
4.4	Kiinteistökaupan esisopimus ja tarjottava kauppahinta .....	24
4.5	Rasite- ja yhteisjärjestelyitä koskevat periaatteet / sopimusluonnos.....	25
4.6	Rakennettavuus selvitys ja maaperän mahdollinen puhdistaminen .....	25
5	Neuvottelujen vaiheet ja alustava aikataulu .....	26
5.1	Yleistä .....	26
5.2	Mahdolliset neuvottelut rahoitus- ja hallintamuodoista ja asuntojakaumasta.....	26
5.3	Suunnittelun ensimmäinen vaihe ja tarjoajien mahdollinen rajoittaminen .....	26
5.3.1	Suunnittelun 1. vaiheessa laadittavat asiakirjat.....	27
5.4	Suunnittelun toinen vaihe ja mahdolliset lisävaiheet .....	29
5.4.1	Suunnittelun 2. vaiheessa laadittavat asiakirjat.....	30
5.5	Kilpailuun toimitettavien asiakirjojen toimitustapa sekä esitystapa.....	30
5.6	Kaupalliset neuvottelut .....	31
5.7	Lopullinen tarjouspyyntö, tarjoukset sekä arviointi.....	31
5.8	Hankintapäätös ja hankintasopimus .....	32
5.9	Asemakaavan laadinta ja suunnittelun ohjaamisen eteneminen .....	32
6	Vertailuperusteet .....	33
6.1	Vertailuperusteiden eri osa-alueet ja näiden väliset suhteet .....	33
6.2	Laadulliset vertailuperusteet.....	33
6.3	Hintojen vertailuperusteet .....	34
6.4	Arviointiryhmä.....	34
7	Liitteet.....	34

21.8.2019

---

# 1 Hankinnan perustiedot

## 1.1 *Hankinnan kohde ja hankintayksikkö*

Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön toimiala yhdessä Helsingin kaupungin liikenneliikelaitoksen kanssa järjestävät tarjouskilpailun, jonka tarkoituksena on hankkia Herttoniemen metroaseman peruskorjausta, uutta bussiterminaalia ja lippuhallia koskevalle KVR-urakalle urakoitsija sekä metrokortteliin suunnitellun uudisrakentamisen luovutuksen-saaja-toteuttaja.

Tarjouskilpailun järjestäjinä toimivat Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön toimiala sekä Helsingin kaupungin liikenneliikelaitos (jäljempänä HKL). Edellä mainituista järjestäjistä käytetään jäljempänä nimitystä Hankintayksikkö.

Kaupunkiympäristön toimialalta tarjouskilpailun järjestämiseen osallistuvat maaomaisuuden kehittäminen ja tontit -palvelu (jäljempänä tontit-yksikkö), asiantuntija- ja projektinjohtotahoina asemakaavoituspalvelut, teknistaloudellinen suunnittelu ja kiinteistöjen kehittäminen -tiimi.

## 1.2 *Hankintamenettely lyhyesti*

Hankintamenettely toteutetaan erityisalojen hankintalain (laki vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1398/2016) mukaisesti kilpailullisena neuvottelumenettelyinä.

Hankintamenettelyssä tarjouskilpailuun valittavat tarjoajat laativat asemakaavoituksen pohjaksi laadullisen suunnitelman lähtökohtaisesti kahdessa vaiheessa. Tarjoajan tarjous koostuu laatuvertailua varten laadittavasta Kokonaissuunnitelmasta sekä hintatarjouksesta, joka käsittää urakkahinnan sekä uudisrakentamisen kauppahinnan.

Hankintamenettelyn aikana käydään neuvottelut muun muassa tarjouspyynnön liitteinä olevista sopimusluonnoksista (toteutussopimus, urakkasopimus ja kiinteistökaupan esisopimus) sekä mahdollisesti lippuhallin omistus- ja hallintamuodosta. Lisäksi menettelyn alkaessa neuvotellaan toteutettavan uudisrakentamisen rahoitus- ja hallintamuodot ennen suunnittelun aloittamista.

Hankintamenettelyn lopputuloksena laaditaan kokonaisuutta koskeva toteutussopimus, metroa, bussiterminaalia (ja lippuhallia) koskeva urakkasopimus sekä uudisrakentamista koskeva kiinteistön luovutussopimus.

21.8.2019

---

Lippuhalli toteutetaan HKL:n omistukseen joko omana kiinteistönään, osakeomistuksena tai muuna pysyväisluonteisena oikeutena.

Asemakaavan muutosehdotus laaditaan voittaneen tarjoajan tekemän suunnitelman ja siihen annettujen jatkosuunnitteluohjeiden perusteella ja muutoin asemakaavoituksesta erikseen säädetysä järjestyksessä.

### 1.3 *Menettelyn ja rakentamisen arvioidut aikataulut*

Hankkeen kokonaisaikataulu sisältäen hankintamenettelyn eri vaiheet on arviolta seuraava:

- Kaavaprosessi on aloitettu osallistumis- ja arvointisuunnitelman osalta jo ennen kilpailun käynnistämistä. Osallistumis- ja arvointisuunnitelman on ollut julkisesti nähtävillä 3.9-21.9.2018.

#### **Kilpailutusvaihe**

- Ilmoittautuminen kilpailulliseen neuvottelumenettelyyn alkaa arviolta 12/2019
- Tarjoajiksi hyväksytyjen ehdokkaiden valinta 1/2020
- Suunnittelun ensimmäinen vaihe alkaa 2/2020 ja päättyy 5/2020
- Kilpailuehdotusten läpikäynti jatkoon valinta 6-8/2020
- Suunnittelun toinen vaihe alkaa 9/2020 ja päättyy noin 11/2020
- Kaupalliset neuvottelut käydään lähtökohtaisesti samaan aikaan suunnittelun toisen vaiheen kanssa eli 9/2020 – 11/2020
- Lopullinen tarjouspyyntö 12/2020 ja tarjoukset 1/2021
- Hankintapäätös (tontinluovutus ja HKL:n urakkaa koskeva päätös) alkuvuonna 2021, jolloin hankintaa koskevat sopimukset voitaisiin allekirjoittaa noin 6/2021

#### **Asemakaavoitus- ja toteutusvaihe**

- Tarkistettu asemakaavaehdotus lautakunnassa 9/2021, jolloin kaavan käsittely valtuustossa 12/2021. Siten kaava voisi tulla lainvoimaiseksi 2/2022, mikäli kaavasta ei valiteta.
- Alueen on arvioitu olevan rakentamiskelpoinen noin 4/2022

### 1.4 *Korvaukset*

Hankintamenettelyyn osallistumisesta / tarjousten laatimisesta ei makseta korvauksia.

21.8.2019

---

## 2 Hankinnan tausta ja lähtökohdat

### 2.1 *Aiemmat menettelyt*

Herttoniemen metroaseman ja viereisen K-Hertan kortteleita on pyritty kehittämään 2000-luvun alkupuolelta alkaen. Vuonna 2008 alueesta järjestettiin suunnittelukilpailu. Kilpailun jälkeen aloitettiin kaavamuutosprosessi. Alueen asemakaavan muutosehdotus hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 2011.

Tässä vaiheessa metroaseman korttelin kaavallinen ratkaisu perustui viitesuunnitelmaan, jonka mukaan metroaseman ja bussiterminaalien yläpuolelle toteutettaisiin asuntojen ja liiketilojen lisäksi kaupungin palvelukeskus, johon keskitettäisiin sosiaali- ja terveystieteiden, kirjaston, nuorisoyhteistyön ja työväenopiston tiloja. K-Hertan kortteliin suunniteltiin K-marketin laajennuksen lisäksi asunkerrostaloja ja 19 kerrosta korkea toimisto- tai hotellitornia. Alueen liikennesuunnitelma perustui ratkaisuun, jonka mukaan Itäväylän molemmilla puolilla rakennettaisiin uudet rinnakkaiskatut ja Hiihtomäentiestä tehtäisiin metron edustalla läpiajoliikenteeltä suljettu katu. Pysäköinti ja huolto oli vuoden 2011 suunnitelmissa sijoitettu kolmitasoisena kellarina Hiihtomäentien alle. Myöhemmin laaditussa kaupungin palvelutilahankkeen selvityksessä pysäköinnin ja huollon tiloja luonnosteltiin maanalaisiin tiloihin metron ja Itäväylän alle, mikä olisi edellyttänyt ajoyhteyden rakentamista metroradan alle.

Kaupungin palvelutilahanke kariutui seuraavien vuosien aikana. Herttoniemen kirjasto ja nuorisotila ovat toteutuneet Hertsin lähipalvelukeskukseen. Alueen sosiaali- ja terveyspalveluiden tarpeita täyttää äskettäin valmistunut Kalasataman terveys- ja hyvinvointikeskus. Metroaseman ja K-Hertan kortteleiden kaavamuutosta ei ole edistetty vuoden 2013 jälkeen. Sillä välin Kesko on toteuttanut kaupungilta vuokraamalle tontilleen K-Market Hertan laajennuksen voimassa olevan asemakaavan pohjalta ilman asuntorakentamista. Vuoden 2008 kilpailun jäljiltä alueelle on toteutettu vain metron valvomorakennus.

Muutoksia on vuoden 2013 jälkeen tapahtunut myös alueen liikennesuunnittelun periaatteissa. 9.5.2017 kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi "Herttoniemen keskustan liikenne-suunnitteluperiaatteet" alueen jatkosuunnittelun pohjaksi. Näiden uusien periaatteiden mukaan mm. Itäväylän rinnakkaiskatujen suunnittelusta luovutaan.

21.8.2019

---

### 2.1.1 Perusteet uuden kilpailun järjestämislle ja asemakaavoituksen aloittamiselle alusta

Verrattuna suunnitelmaan, jonka mukainen kaavaehdotus ehdittiin jo hyväksyä kaupunkisuunnittelulautakunnassa vuonna 2011 ja jota valmisteltiin valtuuston päätöksentekoa varten vuoteen 2013 asti, merkittäviä muutoksia on tapahtunut niin lähtötilanteessa kuin tavoitteissa. Toisaalta samanaikaisesti metroaseman ja siihen liittyvän bussiterminaalin uusimisen tarve on muuttunut entistäkin akuutimmaksi. Näin ollen alueen suunnittelussa on tarkoituksenumkaista järjestää uusi, joukkoliikenneterminaalin uusimiseen ja siihen liittyvään rakennushakkeeseen johtava tarjouskilpailu sekä laatia tarjouskilpailun pohjalta päätöksentekoon uusi asemakaavan muutosehdotus.

### 2.1.2 Muutoksia metrokorttelin toteuttamiskelpoisuuteen vaikuttavissa tekijöissä (verrattuna 2013 keskeytettyyn suunnitelmaan)

- Tarjouskilpailussa mahdollistetaan aikaisempia suunnitelmia korkeampaa rakentamista. Korttelin potentiaalinen kokonaiskerrosalan määrä kasvaa.
- Aikaisempi rinnakkaiskadulle varattu alue liitetään korttelialueeseen. Korttelin rakentamisala on näin ollen väljempi mahdollistaen monipuolisempia suunnitelmaratkaisuita sekä kokonaiskerrosalan kasvattamista.
- Metrokortteliin on mahdollista suunnitella joukkoliikennetoimintojen ja toimitilojen lisäksi myös merkittävä määrä asuntoja.
- Metrokorttelia on mahdollista suunnitella vähäautoisena kohteena.
- Uudet liikennesuunnittelun periaatteet mahdollistavat kellaritilojen rakentamisen mm. huollon, tekniikan ja pysäköinnin tiloja varten ilman K-Hertan korttelin ja metrotunnelin alitusta.

### 2.1.3 Muutoksia metrokorttelin ulkopuolella olevien alueiden suunnitteluperiaatteissa (verrattuna 2013 pysäytettyyn suunnitelmaan)

- K-Hertan kortteliin ei enää olla suunnittelemassa asuntoja.
- K-Hertan kortteliin ei enää olla suunnittelemassa toimitila- tai hotellitornia. Tornin sijasta K-Hertan edustalle ja metron toisen sisäänkäynnin yhteyteen ollaan suunnittelemassa matalaa paviljonkimaista rakennusta mm. pyöräkeskusta varten.
- Alueen liikennesuunnitelma laaditaan muuttuneiden periaatteiden mukaan.

## 2.2 Suunnittelualueen kaavoitustilanne ja liikennesuunnitelma

Suunnittelualueella on voimassa useita asemakaavoja vuosilta 1976–2013. Voimassa olevissa asemakaavoissa metroasema sijaitsee raideliikenteelle varatulla katualueen osalla, johon saa rakentaa metroaseman.

Helsingin uudessa yleiskaavassa (kaupunginvaltuusto 26.10.2016) alue on liike- ja palvelukeskusta-alue C1, jota kehitetään toiminnallisesti

21.8.2019

---

sekoittuneena kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena.

Tarjouskilpailun jälkeen alueelle laaditaan asemakaavan muutosehdotus, josta tekee päätöksen kaupunginvaltuusto. Kaavamuuotos laaditaan lähtökohtaisesti voittaneen tarjoajan laadullisen suunnitelman (Korttelisuunnitelma) pohjalta ja hankekaavana yhteistyössä tulevien rakennuttajien/rakentajien kanssa. Asemakaavamuutoksen alue ulottuu lähtökohtaisesti myös K-Hertan kortteliin sekä varsin laajalle alueelle ympäröiviä katualueita.

Kaavamuuotoksen laatimisen yhteydessä alueelle laaditaan myös uusi liikennesuunnitelma. Tämän ohjelman liitteenä on luonnos uudesta liikennesuunnitelmasta, joka sitoo laadullisia suunnitelmia. Liikennesuunnitelman luonnoksen ratkaisua on selostettu tarkemmin kohdassa 3.3.4.

### 2.3 Suunnittelualueen nykyiset rakennukset ja rakennelmat

Herttoniemen metroasema on otettu käyttöön vuonna 1982. Asema on alkuperäisessä asussa, ahdas, huonokuntoinen ja epäsiisti. Metroasema ja bussiterminaali ovat jo nykyisillä matkustajamäärillä tiloiltaan riittämättömiä. Asemaa käyttää päivittäin noin 35 000 henkeä. Tulevaisuudessa arvioidaan metroaseman päivittäiseksi käyttäjämääräksi noin 50 000 henkeä. Tämä tarjouskilpailu perustuu lähtökohtaan, että suunnittelualueen kaikki maanpäälliset rakennukset ja rakennelmat (katokset jne.) puretaan.

Suunnittelijankadun sillan eteläpuolelle on vuoden 2018 aikana valmistunut uusi tukimuuri Itäväylän ja metroaseman aluetta sivuavan rinnakkaiskadun väliin. Kyseinen rinnakkaiskadun alue tullaan muuttamaan osaksi metrokortteliä. Itäväylään rajautuvan tukimuurin huomioimisesta enemmän suunnittelutehtävän kuvauksessa ja ohjeissa jäljempänä.

Vuonna 2012 valmistunut metron valvomorakennus ei kuulu suunnittelualueeseen, mutta liittyy kilpailuun ja tulevaan rakennusurakkaan maanalaisten tilojen yhteyksien osalta sekä viereisellä katutasolla tapahtuvien uusien järjestelyiden osalta. Metrovalvomon toiminnan tulee jatkua häiriöttä rakennusaikana ja sen jälkeen.

K-Hertan korttelin puolella oleva metroaseman sisäänkäyntipaviljonki ei kuulu suunnittelualueeseen, mutta on osa metron peruskorjauksen urakka-aluetta niiltä osin kuin hankesuunnitelmassa on erikseen määritelty. Kyseinen sisäänkäyntipaviljonki tullaan lähtökohtaisesti korvaamaan uudella isommalla rakennuksella myöhemmässä vaiheessa.



## 2.4 Ympäristöhäiriöt

Suunnittelualue sijoittuu ilman epäpuhtauksien ja melun voimakkaasti kuormittamaan ympäristöön. Ilmanlaatua heikentää suuret liikennemäärät, runsas bussiliikenne sekä tulevassa tilanteessa Itäväylän puolelle muodostuva katukuilumainen rakenne. Liikenteen aiheuttamat melutasot etenkin Itäväylän puolella ja muidenkin katujen läheisyydessä ovat korkeita. Bussiterminaalin runsas raskas liikenne aiheuttaa myös tavanomaisesta liikennemelusta poikkeavia hetkellisesti voimakkaampia melutapahtumia. Metroliikenteestä ja bussiliikenteestä aiheutuu myös värähtelyä, joka voi aiheuttaa runkoääni- tai värähtelyhaittoja rakennuksissa. Lähtökohdat ovat etenkin asuntojen suunnittelua ja rakentamista ajatellen poikkeuksellisen vaativia. Metroradan alle ei ole mahdollista sijoittaa värähtelyä vaimentavia lisärakenteita.

Suunnittelualueen nykyisestä liikennemelutilanteesta saa yleispiirteisen käsityksen Helsingin kaupungin meluselvityksestä ([linkki Helsingin Karttapalveluun ja siellä oleviin melukarttoihin](#)). Liitemateriaaleissa on yhteenveto alueen liikennemäärästä jne. liikennemeluselvityksen lähtötiedoiksi.

## 2.5 Rakennettavuus ja maaperän pilaantuneisuus

Suunnittelualue on lähes kauttaaltaan vähintään kertaalleen rakennettua. Maanpinnan taso vaihtelee suunnittelualueella pääosin +11 - +12 (N2000) välillä. Alimmillaan maanpinnan korkeusasema on korttelin eteläosalla, ja ylimmillään korttelin länsi- ja pohjoisosalla. Metroradan ja rakennusten osalla alue on louhittu pääosin tasoon +5 - +5,3 (N2000). Louhitun alueen ulkopuolella ylimpänä maakerroksena on täyttömaata, kadun rakennekerroksia ja luiskarakenteita. Katurakenteiden alapuolinen luonnontilainen pohjamaa on hiekkaa, syvemmällä on hiekkamoreenia ja soraista hiekkaa. Kallionpinta korttelin louhitun alueen ulkopuolella vaihtelee välillä +0,8 – +9,8 (N2000). Pohjamaa on routivaa. Pohjaveden korkeusasema metroaseman lähimmissä seurantapisteissä on ollut välillä -2,33 - + 11,3 (N2000).

Nykyiset rakenteet ja rakennukset on perustettu joko kallion, pohjamaan tai tiivistetyn täytön varaan.

Herttoniemen metrokorttelin rakennettavuus selvitys on liitteenä.

Kilpailualueella tehtyjen maaperän ja pohjaveden haitta-ainetutkimusten (Vahanen Environment Oy 11/2018) perusteella kilpailualueen maaperää ei katsota pilaantuneeksi. Alueelta otetuissa maaperänäytteissä todettiin paikoin pieniä arseenipitoisuuksia, jotka eivät aiheuta riskiä suunnitellussa maankäytössä eikä maa-aineksilla ole Helsingin alueella käyttörajoitteita niiden alittaessa Helsingin alueen taustapitoisuudet. Alueen pohjavedessä todettiin

21.8.2019

---

yhdessä näytteessä alhainen pitoisuus trikloorifluorimetaania. Kaupunki seuraa liuotinpitoisuutta uusintanäytteenotolla.

Herttoniemen metrokorttelin ympäristötekniinen tutkimusraportti on liitteenä.

## 2.6 Kunnallistekniikka, kadut ja johtosiirrot

Suunnittelualueella sijaitseva tai sitä palveleva teknisen huollon verkosto on esitetty liitteenä olevissa johtokartoissa. Metroasemaa, bussiterminaalia, lippuhallia sekä metrovalvomoa palvelevien johtojen ja putkien siirtäminen / uudelleen rakentaminen kuuluu lähtökohtaisesti metrourakkaan. Uudisrakentamista palvelevan teknisen huollon verkoston tonttiliittymistä ja muista johdoista ja putkista vastaa uudisrakentamisen toteuttaja.

## 2.7 Ekologinen kestävyys

Kaupunkirakenteen tiivistäminen ja toimintojen keskittäminen suoraan joukkoliikenteen solmukohtaan ja polkupyöräilyn ja jalankulun virtoja keräävän keskustasijainnin päälle tukee kestävä kehityksen mukaisia tavoitteita. Edellä mainittu sijaintiin ja tehokkaaseen maankäyttöön liittyvä perusratkaisu ja kohteen korkeintaan vähäiseksi jäävä autopaikkojen määrä tukee joukkoliikenteen ja muiden vähäpäästöisten liikennemuotojen käyttöä.

# 3 Hankinnan kohteen kuvaus ja vähimmäisvaatimukset

## 3.1 Yleistä

Neuvotteluihin valitut tarjoajat esittävät suunnittelualueelle laadullisen suunnitelman (Kokonaissuunnitelma), josta ilmenee metroa, bussiterminaalia ja lippuhallia koskevat osat sekä tarjoajien ehdotukset korttelin uudisrakentamisesta tässä alustavassa tarjouspyynnössä määriteltujen ja mahdollisesti myöhemmin täsmentyvien vähimmäisvaatimusten ja myöhemmin annettavien jatkosuunnitteluohjeiden mukaisesti.

Kokonaissuunnitelma laaditaan lähtökohtaisesti kahdessa vaiheessa ja suunnitelmille annetaan jatkosuunnitteluohjeet kummankin vaiheen jälkeen. Siten toisen vaiheessa laadittu Korttelisuunnitelma ja siihen annetut jatkosuunnitteluohjeet tulevat olemaan osa tarjoajien tarjouksia (laadullinen osa).

21.8.2019

---

Metroa, bussiterminaalia ja lippuhallia (Joukkoliikenneterminaali) koskevat vähimmäisvaatimukset ja toteutuksessa noudatettavat urakka-asiakirjat on esitelty jäljempänä kappaleessa 3.2 ja näitä koskevissa liitteissä.

Muilta osin metrokorttelin suunnittelua koskevat kappaleissa 3.3 - 3.4 määritellyt vähimmäisvaatimukset ja hankintamenettelyn kuluessa annettavat jatkosuunnitteluohjeet.

Tavoitteena on kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtonisesti korkeatasoinen, toimiva, viihtyisä, turvallinen ja etenkin yleisessä käytössä olevilta tiloiltaan helppokäyttöinen sekä kovaa kulutusta kestävä hybridirakennus, jonka maantasokerroksen tärkein tila on metroaseman ja bussiterminaalin lippuhalli noin 50 000:lle päivittäiselle käyttäjälle. Bussiterminaali tulo- ja lähtölaitureineen sijoittuu keskeisen lippuhallin ympärille hybridirakennuksen alle. Rakennus muodostaa Länsi-Herttoniemen puoleisen maamerkin voimakkaasti kehittyvälle Herttoniemen keskustalle. Tavoitteena on siirtää keskustan painopistettä lähemmäksi metroasemaa ja tasapainottaa Itäväylän eri puolien merkitystä yhtenäisenä Herttoniemen keskustana.

Kokonaissuunnitelman suunnittelualue kattaa Herttoniemen metroaseman alueen, lukuun ottamatta nykyistä valvomorakennusta, ulottuen osittain nykyisten katualueiden puolelle. Rajaus on esitetty tarkemmin liitteenä olevassa pohjakartassa (dwg ja pdf).

Metroasemaa koskevan urakan rajauksista on voimassa, mitä kappaleessa 3.2 ja niitä koskevissa liitteissä on määritely.

Suunnittelualueetta ympäröi tarkastelualue, jonka sisällä tarjoajiksi valitut ehdokkaat voivat esittää mm. liikennesuunnittelullisia ja julkiseen kaupunkiympäristöön liittyviä ideoita. Tarkastelualueen rajaus on suuntaantava, ja se on esitetty myös edellä mainitussa liitteenä olevassa pohjakartassa. Tarkastelualueelle esitettyjä ratkaisuja ei arvioida eivätkä ne ole osa tarjousta.

### 3.2 Joukkoliikenneterminaalin peruskorjaus ja uudistaminen

HKL tilaa osana tarjouskilpailua voittajalta Herttoniemen metroaseman, lippuhallin ja bussiterminaalin (jäljempänä "Joukkoliikenneterminaali") peruskorjauksen ja uudistamisen. Joukkoliikenneterminaali käsittää myös kuljettajien sosiaalitulojen toteutuksen.

Joukkoliikenneterminaalin peruskorjausta ja uudistamista varten on laadittu seuraava hankesuunnitelma liitteineen (jäljempänä "Hankesuunnitelma"),

21.8.2019

---

joissa on määritelty suunnittelun ja toteutuksen lähtökohdat, reunaehdot ja tavoitteet.

- Herttoniemen metroaseman ja bussiterminalin uudistaminen, hankesuunnitelmaselostus 5.11.2018 ja hankesuunnitelman viitesuunnitelmat 5.5.2017
- Urakka-asiakirjat liitteineen

Hankesuunnitelma on luonteeltaan lähtökohtaisesti tavoitteellinen. Hankesuunnitelman lähtökohtien, reunaehtojen ja tavoitteiden tulee siten toteutua Kokonaissuunnitelmissa sekä myöhemmässä suunnittelussa ja toteutuksessa. Hankintayksikkö määrittelee tarvittaessa neuvottelujen kuluessa Hankesuunnitelman yksityiskohtien sitovuuden. Hankesuunnitelman tavoitteellisuuden vuoksi Joukkoliikenneterminalia koskeva osuus Kokonaissuunnitelmassa voi siten muokkautua uudisrakentamisen edellyttämällä tavalla Hankesuunnitelmaan nähden ottaen huomioon sen lähtökohdat, reunaehdot ja tavoitteet sekä mahdollisesti neuvottelujen kuluessa täsmennettävät sitovat yksityiskohtat. Kaupunginvaltuusto päättää Joukkoliikenneterminalia koskevan hankesuunnitelman hyväksymisestä ja sen enimmäishinnasta. Kokonaissuunnitelma voi poiketa hankesuunnitelmassa esitetystä kuitenkin siten, että hankesuunnitelma toteutuu siten kuin edellä tässä kappaleessa on todettu. HKL voi halutessaan edellyttää, että urakkatarjouksissa eritellään ne toimenpiteet ja kustannukset, jotka johtuvat hybridirakentamisesta.

Hankesuunnitelman lisäksi noudatetaan, mitä jäljempänä kappaleissa 3.3 ja 3.4 on Joukkoliikenneterminalin osalta todettu.

Urakka toteutetaan KVR-urakkana Hankesuunnitelman ja siihen mahdollisesti neuvottelujen kuluessa laadittujen täsmennysten mukaisesti sekä muutoin siten kuin seuraavissa tarjouspyynnön liiteasiakirjoissa on määritelty:

- KVR-urakkaohjelma (sisältää työturvallisuusliitteen) 21.8.2019
- KVR-suunnitteluohje, 21.8.2019
- Urakkarajaliite 21.8.2019
- Kilpailumateriaalilistaus/Liiteluettelo 21.8.2019

Lippuhalli toteutetaan HKL:n omistukseen joko omana kiinteistönään, osakeomistuksena tai muuna pysyvänä oikeutena. Omistusmuoto tarkentuu neuvottelujen kuluessa, ja siitä päättää HKL.

Mikäli Joukkoliikenneterminalia palveleva sosiaatila sijoitetaan muualle kuin HKL:n tiloihin, toteutetaan HKL:n hallintaoikeus joko osakeomistukseen tai

21.8.2019

---

pitkäaikaiseen vuokraukseen perustuen siten kuin HKL neuvottelujen kuluessa tarkemmin määrittelee.

### 3.3 *Asemakaavoituksen, liikennesuunnittelun ja teknistaloudellisen suunnittelun Kokonais suunnitelmalle asettamat vähimmäisvaatimukset*

#### 3.3.1 Rakentamisen määrä

Rakentamisen määrä on tarjoajien harkittavissa, mutta sitä rajoittavat muun muassa seuraavat suunnitteluratkaisuihin vaikuttavat seikat:

- maankäyttökaavioon merkityn korttelialueen ja rakennusalueen alustavat rajaukset ja vaatimukset enimmäiskerroslukumääristä alueen eri osissa
- Joukkoliikenneterminaalia koskevat vaatimukset, jotka on esitetty edellä kappaleessa 3.2
- toimintojen sijoittumiseen liittyvät vaatimukset
- kaupunkikuvalliset ja arkkitehtoniset tavoitteet
- ympäristöhäiriöt ja niiden asiallinen huomioiminen rajoittavat erityisesti asuntosuunnittelua

Edellä luetelluista rajoittavista tekijöistä on kerrottu tarkemmin jäljempänä.

Asemakaavaan myöhemmin merkittävän kerrosalan tai eri käyttötarkoituksille tarkoitettujen kerrosalojen lisäksi saa rakentaa:

- asumista palvelevia yhteis-, varasto- ja huoltotiloja
- asuntojen viherhuoneita
- metron maan-/kansirakenteen alaisia tiloja
- teknisiä tiloja ja niiden vaatimat kuilut ja hormit
- jätehuollon tiloja, lastaustiloja ja muita vastaavia huoltotiloja
- alapuolisista, eri käyttötarkoitusta palvelevista tiloista johdettuja kuiluja ja hormeja
- porrashuoneiden valoaukkoja
- auto- ja pyöräpysäköinnin tiloja

#### 3.3.2 Kaupunkikuva ja arkkitehtuuri

Kokonaissuunnitelmalle asetettavat kaupunkikuvalliset ja arkkitehtoniset vähimmäisvaatimukset ovat seuraavat:

- Hybridirakennuksen yleisilmeen tulee olla arkkitehtonisesti yhtenäinen ja ympäristöönsä sopiva. Itäväylään ja Hiihtomäentiehen rajoittuvia osia on

21.8.2019

mahdollista nyansoida arkkitehtonisesti siten, että massojen erilainen koko ja liittyvän ympäristön poikkeava luonne tulee huomioitua.

- Hiihtomäentien puolella rakennusmassojen korkeus tulee sovittaa vastapäisiin asuin-rakennuksiin ja metrovalvomoon (katutason terminaalikerros mukaan lukien enintään 5–6 kerrosta, räystäs max. noin +34). Tavoitteena on, että Hiihtomäentiestä välillä Suunnittelijankatu ja Hiihtäjänkatu muodostuu tilallisesti kaupunkimainen ja mitta-suhteiltaan harmoninen katu.
- Itäväylän puolella rakennusmassojen osien kerroslukumäärä saa olla katutason terminaalikerros mukaan lukien enintään 12 kerrosta. On suositeltavaa, että korkeinta mahdollista kerroslukumäärää käytetään vain massoittelemisen korosteosana tai -osina.
- Rakennuksen massoittelemisessa tulee ottaa huomioon kaukonäkymät eri lähestymis-suunnista: Hiihtomäentieltä Länsi-Herttoniemen asuinalueelta saavuttaessa, Itäväylältä molemmista suunnista, Linnanrakentajantien suunnasta sekä Suunnittelijankadun suunnasta Hertsin ohi saavuttaessa.
- Parvekkeiden ja mahdollisten viherhuoneiden tulee olla sisäänvedettyjä rakennuksen kaikilla ulkosivuilla.
- Maantasokerros tulee suunnitella ilmeeltään mahdollisimman avoimeksi ja kutsuvaksi.
- Bussiterminaali (ulkotilat rakennuksen 2. kerroksen alapuolella) tulee suunnitella ilmeeltään eloisaksi ja turvalliseksi käyttää. Etenkin valaistusratkaisuilla on rakennuksen alle jäävän laajan tilan viihtyisyyden kannalta suuri merkitys. Bussiterminaalitalan ”pääjulkisivu” on sen alakatto.
- Julkisivujen päämateriaalien on oltava lasia, metallia, luonnonkiveä, rappautusta tai kuitubetonia.
- 12. kerroksen alle jäävien katon osien tulee olla joko kattoterasseja tai hulevettä pidättäviä viherkattoja.
- Bussiterminaalien ja Itäväylän väliin sijoittuu yleisen jalankulun ja pyöräilyn sekä mahdollisesti kiinteistön huoltoliikenteen tarpeisiin varattava alue, joka tulee suunnitella toiminnallisuus huomioiden kaupunkikuvallisesti laadukkaaksi ja viihtyisäksi ohikulkualueeksi. Alueen jäsenöinti mm. istutuksin on suositeltavaa. Alueelle sijoittuvan ajorampin mahdollisen katteen tulee olla arkkitehtuuriltaan viereisiin rakennuksiin sopiva.

### 3.3.3 Toiminnallisia vaatimuksia ja tavoitteita

Kokonaissuunnitelmalle asetettavat toiminnalliset vähimmäisvaatimukset ja tavoitteet ovat seuraavat:

- Kerrokset -1 (1. kellarikerros), 1 ja 1,5/2 suunnitellaan kappaleen 3.2 mukaisesti.

21.8.2019

- Kerrokseen -1 tai sen alapuolelle (kellarikerrokset) tulee sijoittaa metron laituritason tilojen lisäksi metron vanhat ja uudet tekniset tilat. Metron tekniset tilat on Hankesuunnitelmassa sijoitettu ratojen väliin ja Hiihtomäentien puolelle metrotunnelia. Kokonaissuunnitelmassa voidaan tutkia muitakin vaihtoehtoja. Metrotunnelin ja Itäväylän väliin tulee lähtökohtaisesti sijoittaa kellaritiloja metron laituritason yläpuolisen rakentamisen (asunnot, liike- ja toimitilat) edellyttämiä huolto-, varasto-, ja tekniikkatiloja, väestönsuojat, auto- ja pyöräpysäköinnin tiloja sekä mahdollisen sprinklauksen edellyttämät varavesisäiliöt.
- Huolto- ja pysäköintikellariin tulee järjestää ajoramppi Suunnittelijankadun suunnasta. Ajorampin ohjeellinen sijainti on merkitty maankäyttökaavioon. Ajorampin mitta ja siihen liittyen 1. kellarikerroksen korkeus kuten myös kellarin laajuus ja kellarikerrosten määrä on tarjoajien harkittavissa. Ajorampin kattaminen on suositeltavaa. Kellarikerrosten suunnittelussa tulee huomioida nykyinen Itäväylän tukimuuri vaakarakenteineen ja sen jatkeeksi rakennettavan tukimuurin vaatimat rakenteet. Tukimuurin huomioimisesta on kerrottu enemmän kohdassa ”Rakennettavuus ja rakennetekniikka”.
- Kerrokseen 1 (maantasokerros) tulee sijoittaa bussiterminaalin ja lippuhallin lisäksi liiketiloja, metron ja bussiterminaalin huolto- ja tekniikkatiloja sekä ylempiin kerroksiin johtavia porrashuoneita. Kerrokseen voi sijoittaa myös jätehuollon tiloja. Kerroksen sisätilojen toiminnallisessa suunnittelussa tulee erityisesti huomioida sujuvat ja helposti hahmotettavat ja kulkuyhteydet. Maantasokerroksen ulkoalueiden suunnittelussa tulee huomioida erityisesti bussiterminaalin liikenteellinen toimivuus ja turvalliset ja sujuvat kulkuyhteydet kaikille porrashuoneille.
- Kerrokseen 1,5/2 tulee sijoittaa kohdassa 3.2 määriteltyjen Joukkoliikenneterminaalin tilojen lisäksi liike-, toimisto ja/tai palvelutiloja. Kerrokseen 1,5/2 ei saa sijoittaa asuntoja eikä asuntojen aputiloja. Kerrokseen 2 sijoittuu yhteys Hertsiin johtavaan jalankulkusiltaan (ks. tarkemmin jäljempänä kohdassa 3.4.1) Kerrokset 1,5/2 tulee lähtökohtaisesti suunnitella siten, että pääosa alapuolisesta lippuhallista on 2-kerroksista, yläikkunoin valaistua tilaa, josta on hissi- ja porrasyhteyksien lisäksi näköyhteys toiseen kerrokseen ja sen toimintoihin. Toiminnallisessa suunnittelussa tulee erityisesti huomioida sujuvat ja helposti hahmotettavat kulkuyhteydet sekä liike-, toimisto ja/tai palvelutiloissa muuntojoustavuus.
- Kerrokseen 3–12 saa sijoittaa toimisto-, palvelu- ja majoitustiloja sekä asuntoja. Toiminnot ja niiden määrät ovat kilpailijoiden/tarjoajien harkittavissa.
- Kerrokseen 3 tulee lähtökohtaisesti sijoittaa kattopiha hybridirakennuksen mahdollisten asuntojen asukkaita ja mahdollisia muita käyttäjäryhmiä varten. Kattopiha sijoittuu lähtökohtaisesti pääosin lippuhallin yläpuolelle siten, että rakenteeseen avataan lippuhallia valaisevia valoaukkoja. Kaikista mahdollisten asuntojen porrashuoneista

21.8.2019

tulee olla sujuva ja esteetön yhteys kattopihalle. Pihalle tulee sijoittaa leikki- ja oleskelupaikkoja ja viihtyvyyttä lisääviä istutuksia (myös pieniä puita). Yhteiskäytössä olevia kattopihan osia tai terasseja voi sijoittaa myös 3. kerroksen yläpuolisiin kerroksiin. Kattopiha ja muut mahdollisten asukkaiden ulko-oleskelualueet tulee sijoittaa ja suojata liikennemelulta siten, että niillä saavutetaan melutason ohjearvot.

- Mahdollisten asukkaiden käyttöön on rakennettava riittävästi yhteisiä vapaa-ajantiloja ja vähintään 1 talopesula kuivaustiloineen. Muilta osin mahdollisessa asunosuunnittelussa tulee noudattaa Helsingin rakennusvalvonnan yhteistilaohjetta. Asumista palvelevia yhteistiloja saa rakentaa korttelin yhteisinä.

### 3.3.4 Liikennesuunnittelu ja pysäköinti

Metrokorttelia tulee suunnitella vähäautoisena. Tarjoajien tulee laatia Metrokorttelin eri käyttötarkoituksia koskeva liikkumisen selvitys, joka tulee osaksi Kokonaissuunnitelmaa.

Selvityksestä tulee ilmetä:

- Mihin ja millä kulkumuodoilla korttelin asukkaat ja työntekijät kulkevat
- Miten vähäautoisuus huomioidaan asukkaiden arkisissa tavaran kuljetuksissa
- Pysäköintipaikkojen määrä niin autojen kuin polkupyörienkin osalta sekä se millainen palvelutaso pysäköinnin järjestelyille on tarpeen
- Miten kiinteistön jäte- ja muu huolto järjestetään
- Huoltoliikenteen järjestelyiden huomioiminen terminaalin bussiliikenteen kannalta siten, että bussiliikenteelle ei synny häiriöitä.
- Tarjoajien tulee siten huomata esimerkiksi, että kohteen vähäautoisuus edellyttää muun muassa erityisen laadukkaita pyöräpysäköinnin järjestelyitä.
- Selvityksessä annetun em. informaation perusteella tarjoaja selvittää Metrokorttelin liikkumisen toteutumisen edellyttämät ratkaisut ja antaa selvityksen siitä, miten vähäautoisuutta voidaan perustella.
- Mahdollinen tarve sijoittaa Metrokorttelia palvelevia autopaikkoja sen ulkopuolelle

Metrokorttelin katutasoon tulee järjestää telineitä kiinteistössä asioivien pyöräpysäköinnille mahdollisuuksien mukaan

Selvyyden vuoksi todetaan, että varsinainen polkupyöräilyn liityntäpysäköintiä palveleva pyöräparkki on tavoitteena rakennuttaa HKL:n toimesta K-Hertan kortteliin suunnittelualueen ulkopuolelle ja erikseen tästä tarjouskilpailusta.



21.8.2019

---

Tämän ohjelman liitteenä on luonnos alueen uudesta liikennesuunnitelmasta, jota tulee noudattaa Korttelisuunnitelman laatimisessa. Korttelialueen sisäisistä järjestelyistä ei kuitenkaan määrät liikennesuunnitelmassa, vaan ne ovat kiinteistön vastuulla. Siten liikennesuunnitelman sitovuus tarjoajien kannalta on se, että kiinteistön sisäisten ja yleisiä alueita koskevien liikennejärjestelyiden tulee olla keskenään yhteensopivia.

### 3.3.5 Ympäristöhäiriöt

Kokonaissuunnitelman tulee täyttää seuraavat ympäristöhäiriöiden vaikutusten minimointiin liittyvät vähimmäisvaatimukset:

- Asuntoja ei saa sijoittaa likimääräisen tason +22 alapuolelle.
- Asuminen tulee pyrkiä sijoittamaan mahdollisimman etäälle ja korkealle etenkin Itäväylään nähden.
- Raitis ilma tulee ottaa tehokkaasti suodatettuna rakennusten suojaisalta puolelta, mahdollisimman etäältä ja korkealta liikennealueisiin nähden.
- Melutason ohjearvot tulee saavuttaa asunnoissa ja ulko-oleskelutiloissa.
- Merkittävä liikenteen ympäristöhaittojen aiheuttama kuormitus on otettava huomioon asuntopohjien suunnittelussa.
- Itäväylään ja sitä lähellä oleviin korttelin päätysivuihin rajoittuvien asuntojen tulee avautua myös melulta suojatulle puolelle (kattopihan puoli) eikä näiden julkisivujen osille saa sijoittaa oleskeluparvekkeita. Parvekkeet on mahdollista toteuttaa ympäristöhaittojen torjumiseksi viherhuoneina.
- Ilmanlaadun kannalta piha-alueet tulee sijoittaa mahdollisimman etäälle liikenneväylistä.
- Oleskeluparvekkeet ja asukkaiden yhteiset ulko-oleskelualueet, kuten kattopiha, tulee sijoittaa ja tarvittaessa olla mahdollista suojata melulta siten, että niillä saavutetaan melutason ohjearvot.
- Metroliikenteen ja bussiliikenteen aiheuttama runkomelu ja tärinä on otettava huomioon rakennussuunnittelussa siten, etteivät tavoitteena pidettävät enimmäisarvot ylity rakennusten sisätiloissa. Metron runkomelua tai tärinää ei voida torjua ratarakenteissa tehtävin ratkaisuin.

Edellä mainittujen vähimmäisvaatimusten täytyminen tulee osoittaa riittävin selvityksin, muun muassa liikennemeluselvityksellä, jotka vaaditaan viimeistään suunnittelun toisessa vaiheessa osaksi Kokonaissuunnitelmaa.

### 3.3.6 Teknisen huollon verkosto

Kokonaissuunnitelmalle on asetettu seuraavat teknisen huollon verkostoon liittyvät vähimmäis-vaatimukset:

21.8.2019

- Kokonaissuunnitelmassa otettava huomioon tämän kilpailuohjelman kohdassa 3.2 mainittu Hankesuunnitelma. Suunnittelualueella sijaitsevan metroa ja metrovalvomoa palvelevan kunnallistekniikan häiriötön toiminta on turvattava suunnitteluratkaisuissa tarvittavin tilavarauksin
- Kokonaissuunnitelmassa on huomioitava tilavaraukset talotekniikalle sekä tilavaraukset kunnallisteknisiin verkostoihin liittymistä varten. On huomioitava erityisesti mahdolliset eri hankekokonaisuuksien talotekniset tilavaraukset.
- Suunniteltavan rakennusmassan tulee olla vähintään 15 metrin vaakasuoralla etäisyydellä itäväylällä kulkevasta 110 kV ilmajohdosta.
- Itäväylän yli kulkevan kävelysillan (ns. Hertsin silta) rakenteiden ylin taso saa olla korkeintaan +22,7 (N2000) 110 kV ilmajohdosta johtuen. Tarkempia määräyksiä kävelysillan tasosta on annettu kuitenkin jäljempänä kappaleessa 3.4.1, jossa käsitellään kävelysiltaa koskevaa rasitesopimusta.
- Suunniteltavaan rakennukseen tehdään tilavaraus alueellista tarvetta palvelevalle jakelu-muuntamolle, noin 20 m<sup>2</sup>. Pääsy tilaan on osoitettava ensisijaisesti maantasosta.
- Joukkoliikenneterminaalin tekniset tilat ja pysty-yhteyksien tilavaraukset on otettava huomioon uudisrakennuksen suunnittelussa. Suunnittelussa on otettava huomioon, että osa terminaalin pysty-yhteyksistä on mahdollisesti johdettava suunniteltavan uuden rakentamisen vesikatolle asti. Metro ja bussiterminaalin edellyttämät tekniset tilat ja pysty-yhteydet on esitetty HKL metroaseman, lippuhallin ja bussiterminaalin hankesuunnitelmassa.

Kilpailun toisessa vaiheessa selostukseen tulee liittää lisäksi hulevesien hallinnan kuvaus, joka sisältää suunnittelualueen ja ulkopuoliset alueet siltä osin kuin ne kytkeytyvät suunnittelualueen hulevesien hallintaan.

### 3.3.7 Pelastus- ja paloturvallisuuden huomioiminen

Kilpailuehdotuksen laadinnassa on huomioitava voimassa olevat määräykset ja ohjeet koskien rakennusten paloturvallisuutta sekä sammutus- ja pelastustehtävien järjestelyjä. Lisäksi tulee huomioida Helsingin pelastuslaitoksen julkaisemat ohjeet.

Pelastus- ja paloteknisten suunnitteluratkaisujen periaatteet esitetään Kokonaissuunnitelmissa. Esitetyt suunnitteluratkaisut tulee olla teknisesti mahdollista toteuttaa.

Mikäli suunnitteluratkaisuissa esitetään olemassaolevaa ympäristöä palo- ja pelastusturvallisuuden kannalta muuttavia ehdotuksia, kilpailuehdotuksessa on esitettävä jo suunnitellun ympäristön ratkaisun muutokset ja vaikutukset.

21.8.2019

---

Suunnitelmissa on otettava huomioon tämän kilpailuohjelman kohdan 3.2 mukaiset Joukkoliikenneterminaalin palo- ja pelastusturvallisuutta koskevat suunnitteluohjeet.

Työmaan vaiheistussuunnitelmaa ja väistöjärjestelyjä koskevat asiakirjat ovat tarjouspyynnön liitteinä.

### 3.3.8 Rakennettavuus ja rakennetekniikka

Rakennettavuuden ja rakennetekniikan osalta noudatetaan seuraavia vähimmäisvaatimuksia:

- Metron ja metrovalvomon rakenteet tulee huomioida uusien rakennusten perustamisessa.
- Suunnitellut uudisrakennukset tulevat perustettaviksi kallion, tiivin pohjamaan, tiivistetyn täytön tai porapaalujen välityksellä kallion varaan. Rakennukset on perustettava omille perustuksille metroaseman perustusrakenteiden ulkopuolelle.
- Putkijohdot voidaan perustaa pohjamaan varaan.
- Rakennuspaikat salaojitetaan ja maanvastaiset rakenteet routasuojataan.
- Uusien rakennusten ja rakenteiden kohdalla joudutaan kalliota todennäköisesti louhimaan. Louhinnassa tulee ottaa huomioon metron ja muiden olevien rakenteiden louhinnalle asettamat rajoitukset ja vaatimukset.
- Rakenteissa tulee ottaa huomioon metron ja bussiliikenteen aiheuttama tärinä.
- Katualueisiin rajautuvat yli 1,7 metriä syvät kaivannot tehdään tuettuina.
- Suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota olemassa olevien rakenteiden sekä uudisrakentamisen yhteensovitukseen.
- Metrokorttelin alueen kansirakenteiden suunnittelussa on otettava huomioon HKR Yleisten alueiden alle tehtävien rakenteiden suunnitteluohjeet, v. 2017.
- Suunnittelussa on otettava huomioon riittävässä laajuudessa Linnanrakentajantien tulevaa silta rakenteineen. Sillan arvioitu sijainti ja dimensiot on esitetty liikennesuunnitelman luonnoksessa. Sillan yleissuunnittelu etenee tämän kilpailun aikana ja tiedot siitä täsmentyvät (yleissuunnitelman valmistumisen tavoitteena loppuvuodesta 2019).
- Alustava tarjouspyynnön liitteenä on Itäväylän varressa jo olemassa olevan tukimuurin suunnitelmat. Tarjoajien tulee selvittää, voiko tukimuuria käyttää kannen tukiseinänä vai tuleeko se purkaa ja rakentaa uusi tukimuuri kannen rakentamista varten. Tukimuurin osalta noudatetaan seuraavaa:

21.8.2019

---

- Itäväylään rajautuva tukimuuri tulee suunnitella ensisijaisesti siten, että siihen voidaan myöhemmin liittää HKR Yleisten alueiden alle tehtävien rakenteiden suunnitteluohjeet (2017) mukaisesti suunniteltu kansirakenne Itäväylän yli, liikennesuunnitelmassa esitetyssä laajuudessa. Suunnitellun Itäväylän ylittävän kansirakenteen likimääräinen laajuus on esitetty liikennesuunnitelmassa.
- Mahdollista on myös suunnitella tukimuuri niin, että se palvelee vain metrokorttelin kantta ja jättää tilavaraus Itäväylän ylittävän kannen pystyrakenteille.
- Kaupungilla on oikeus tukea / rakentaa (+ tarvittavat lisätoimenpiteet) mainittu Itäväylän ylittävä kansi tukimuuriin
- Selvyyden vuoksi todetaan, että tukimuuri on osa metrokorttelia ja sen luovutuksensaajan omistuksessa.
- Suunnittelun yhteydessä tulee selvittää liikennesuunnitelmaluonnoksen mukaisen Linnanrakentajantien päässä olevan Itäväylän ylittävän kannen (shared space) liittyminen metrokorttelin mahdolliseen tukimuuriin.

Lisäksi rakennettavuuden ja rakennetekniikan osalta tulee huomioida Herttoniemen metrokorttelin rakennettavuus selvitys, joka on alustavan tarjouspyynnön liitteenä. Rakennettavuus selvitys on suuntaa antava. Voittanut tarjoaja on velvollinen tekemään yksityiskohtaisen pohjatutkimuksen maaperän laadun ja kalliopinnan sijainnin selvittämiseksi ja perustamistapojen yksityiskohtaista suunnittelua varten.

### 3.4 *Tontinluovutuksen Kokonais suunnitelmalle asettamat vähimmäisvaatimukset*

#### 3.4.1 *Jalankulkusilta metroaseman korttelin ja Hertsin välissä*

Metrokorttelin (hybridirakennuksen) ja Itäväylän eteläpuolella sijaitsevan kiinteistön (kauppakeskus Hertsin ja asuntohankkeet) välille toteutetaan jalankulkusilta. Sillasta on laadittu liitteenä oleva rasitesopimus.

Oikeutettu kiinteistö huolehtii jalankulkusillan toteuttamisesta väliaikaiseen sijaintiinsa sopimuksen mukaisesti siten, että sillan toinen pää sijaitsee metrokorttelin itäpäässä metrovalvomon läheisyydessä (tilapäinen silta).

Metrokorttelin rakentamisen yhteydessä toteutetaan pysyvä silta rasitesopimuksen mukaisesti. Sillan lopullinen sijoittumiskohta ja sijoittumisen asettamat vaatimukset metrokorttelin suunnittelulle ja toteutukselle selviävät sopimuksesta. Metrokorttelin toteuttaja (tämän kilpailun voittaja) vastaa kustannuksellaan pysyvän sillan metrokortteliin liittyvästä

21.8.2019

---

muutossuunnittelusta, lupien hakemisesta ja toteuttamisesta eli tilapäisen sillan mahdollisesta kääntämisestä, mahdollisesta lyhentämisestä, tarvittavista muutostöistä ja yhdistämisestä metrokorttelin erikseen suunniteltavaan kohtaan mukaan lukien metrokortteliin tuleva kulku-, porras- ja hissiyhteys.

### 3.4.2 Muut rasiteasiat

Suunnittelualueelle on edellä määritellyissä vähimmäisvaatimuksissa osoitettu alue, jolla tulee sallia yleinen jalankulku ja pyöräily. Korttelisuunnitelma ei saa estää tämän tarkoituksen toteutumista.

Muutoin kuin Korttelisuunnitelmalle asetettuina vähimmäisvaatimuksina rasiteasioista on voimassa mitä jäljempänä kappaleessa 4.5 on todettu.

### 3.4.3 Energiatehokkuus

Asuntorakennusten suunnittelussa ja rakentamisessa tulee kiinnittää huomiota energiatehokkuutta parantaviin ratkaisuihin. Rakennusten tulee täyttää B2018-energiatehokkuusluokalle asetetut vaatimukset siten, että E-luku alittaa tason 80 kWh/m<sup>2</sup>/vuosi, ellei kaupunki erittäin painavasta varauksensaajasta riippumattomasta syystä toisin päättä.

Hybridirakennuksen vaikutuksista edellä mainittuun asuntoja koskevan energiatehokkuusehdon täyttämisen edellytyksiin tutkitaan ja neuvotellaan hankintamenettelyn edetessä.

### 3.4.4 Rahoitus- ja hallintamuodot sekä asuntojakauma

Hankintamenettelyn perusteella laadittavassa asemakaavassa asumiseen osoitetun uudis-rakennusoikeuden tuotantomuodoissa pyritään asumisen ja siihen liittyvän maankäytön ohjelman (AM-ohjelma) edellyttämällä tavalla monipuoliseen asuntotuotantoon sekä asuntojakaumaan.

Kaupunki pitää neuvottelujen lähtökohtana, että laadittavassa asemakaavan muutoksessa suunnittelualueelle osoitettavan asuinrakennusoikeuden suunnittelussa ja toteuttamisessa noudatetaan seuraavia reunaehtoja:

- vähintään 40 % asuinhuoneistoalasta tulee olla perheasuntoja, joissa on vähintään 2 makuuhuonetta. Vaatimus koskee kaikkia tuotantomuotoja poislukien kuitenkin valtion tukema (pitkä korkotuki, lyhyt korkotuki, takauslaina) vuokra- ja asumisoikeustuotanto.
- suunnittelualueelle toteutettavasta asuinrakennusoikeudesta korkeintaan 40 % voidaan toteuttaa vuokra-asuntotuotantona. Vuokra-

21.8.2019

---

asuntotuotannoksi luetaan valtion tukema (pitkä korkotuki) vuokra-asuntotuotanto, valtion tukema (lyhyt korkotuki) vuokra-asuntotuotanto, valtion takaamalla lainalla toteutettu vuokra-asuntotuotanto ja sääntelemätön, vapaa-rahoitteinen vuokra-asuntotuotanto sekä opiskelija-asuntotuotanto

- mikäli suunnittelualueelle toteutetaan valtion tukemia (pitkä korkotuki) opiskelija-asuntoja, vuokra-asuntotuotannon määrä voi olla korkeintaan 60 %. Tällöin 20 % suunnittelualueelle toteutettavasta asuinrakennusoikeudesta tulee kuitenkin olla valtion tukemia (pitkä korkotuki) opiskelija-asuntoja

Kaupunki neuvottelee mahdollisesti edellä mainituista asuntojakaumaa sekä rahoitus- ja hallintamuotojakaumaa koskevista reunaehdoista ennen suunnittelun aloittamista. Kaupunki harkitsee neuvottelujen perusteella, onko reunaehtoja tarpeen tarkistaa tai muuttaa.

### 3.5 *Suunnitelma-asiakirjat*

Tarjouskilpailuun soveltuvien ehdokkaiden valinnan jälkeen Hankintayksikkö toimittaa tarjoajaehdokkaille neuvottelukutsun, jossa annetaan tarkemmat ohjeet suunnittelun ensimmäisessä vaiheessa tehtävän Kokonaissuunnitelman sisällöstä ja laadittavista suunnitteluasiakirjoista.

## 4 **Tontinluovutuksessa noudatettavat periaatteet ja hankintamenettelyn perusteella laadittavat sopimukset**

### 4.1 *Kiinteistönmuodostus sekä kiinteistöjen omistus ja hallinta*

Suunnittelualueelle (ja tarvittavilta osin suunnittelualueen ympärille) laaditaan voittaneen tarjoajan esittämän Lopullisen Kokonaissuunnitelman perusteella asemakaavamuutos. Asemakaavamuutoksen perusteella muodostetaan uudisrakentamiselle (sisältäen mahdollisesti lippuhallin) osoitettava kiinteistö / osoitettavat kiinteistöt sekä metrolle ja bussiterminalille (sekä mahdollisesti lippuhallille) osoitettava kiinteistö / osoitettavat kiinteistöt. Lisäksi muodostetaan muut mahdolliset asemakaavan osoittamat kiinteistöt.

Kiinteistöt tai osa niistä voidaan tarvittaessa ja edellytysten täytyessä muodostaa kolmiulotteisina.

21.8.2019

---

Tämän kilpailun voittajalle luovutetaan uudisrakentamiselle (sisältäen mahdollisesti lippuhallin) osoitettava kiinteistö / osoitettavat kiinteistöt myymällä. Siten näiden kiinteistöjen omistus ja / tai hallinta siirretään tarjouskilpailun voittaneelle tarjoajalle ja voittanut tarjoaja vastaa näiden kiinteistöjen toteuttamisesta. Uudisrakentamiselle osoitettavaan kiinteistöön kuuluu lähtökohtaisesti edellä mainittu alueen (kiinteistön) osana oleva kevyen liikenteen yhteys.

Joukkoliikenneterminalille osoitettava kiinteistö / osoitettavat kiinteistöt jäävät kaupungin (HKL:n) omistukseen ja hallintaan. HKL toimii näille kiinteistöille toteutettavan urakan tilaajana.

Lippuhallin kuulumisesta uudisrakentamiselle osoitettavaan kiinteistöön tai HKL:n omistukseen rakennettavaan kiinteistöön on voimassa, mitä edellä kohdassa 3.2 on todettu.

Mkäli Metrokortteliin osoitetaan muita kuin edellä mainittuja kiinteistöjä, näiden omistuksesta ja hallinnasta päättää kaupunki.

#### **4.2 Toteutus sopimus ja kielto siirtää sopimus**

Voittaneen tarjoajan tehtävänä on suunnitella ja toteuttaa Joukkoliikenneterminali ja metrokorttelin uudisrakentaminen kokonaan valmiiksi siten kuin lopullisessa tarjouspyynnössä, tarjouksessa ja menettelyn perusteella laadittavissa sopimuksissa ja muissa asiakirjoissa sekä laadittavassa asemakaavassa ja rakennusluvuissa edellytetään.

Edellä mainittua Joukkoliikenneterminalia ja metrokorttelin uudisrakentamista koskien laaditaan hankintapäätöksen perusteella Toteutus sopimus, joka toimii Metrokorttelin suunnittelua, luovuttamista, urakkaa ja toteuttamista koskevana pääsopimuksena.

Toteutus sopimuksen osana / liitteinä laaditaan metroasemaa koskeva urakkasopimus ja tontinluovutusta koskeva kiinteistökaupan esisopimus ja muut tarvittavat sopimukset, kuten rasite- ja yhteisjärjestelysopimukset.

Toteutus sopimuksen ja muiden sopimusten luonnoksista neuvotellaan osana kaupallisia neuvotteluja. Luonnokset toimitetaan tarjoajaehdokkaille tarjousneuvotteluiden aikana.

Tarjouskilpailun voittaja ei saa siirtää toteutus sopimusta eikä muita mainittuja sopimuksia kolmannelle.

21.8.2019

---

### 4.3 *Urakkasopimus ja lippuhallia koskeva sopimus*

Urakkasopimus Joukkoliikenneterminaalista laaditaan siten kuin edellä kohdassa 3.2 on esitetty. Lippuhallin koskevat ehdot ovat joko osana urakkasopimusta (ja siten lippuhalli osa urakkaa) tai muuta sopimusta / muita laadittavia sopimuksia siten, että lippuhallin omistukselle ja hallinnalle asetetut vaatimukset täyttyvät.

### 4.4 *Kiinteistökaupan esisopimus ja tarjottava kauppahinta*

Uudisrakentamiseen osoitettava kiinteistö / osoitettavat kiinteistöt luovutetaan myymällä. Kiinteistöstä / kiinteistöistä laaditaan kiinteistökaupan esisopimus.

Tarjoajien tulee osana tarjouksiaan antaa hintatarjous Kokonaissuunnitelmassa uudisrakentamiselle osoitetuista kiinteistöistä. Tarjous annetaan sekä kokonaishintana, että jaettuna yksikköhinnoiksi tarjoajan laatiman Kokonaissuunnitelman sisältämille eri käyttötarkoituksille.

Hankintayksikkö antaa tarjousmenettelyn kuluessa ohjeet kerrosalaan laskettavien tilojen määrittelystä ja nämä täsmennetään myöhemmin laadittavaan asemakaavaan yksikköhintojen laskemiseksi.

Tarjosten vertailu kohdistuu tarjottuun kokonaishintaan. Toisin sanoen kokonaishinta yhdessä urakkahinnan kanssa on ratkaiseva tarjosten vertailussa. Yksikköhintojen perusteella puolestaan määritellään myöhemmin tapahtuvassa luovutuksessa noudatettava kokonaishinta lopullisen toteutuksen perusteena olevan asemakaavan, rakennusluvan ja Korttelisuunnitelman mukaisesti, mikäli tarjoaja voittaa tarjouskilpailun.

Voittaneen tarjoajan tarjoamista hinnoista pyydetään vähintään kaksi ulkopuolista arviota sen varmistamiseksi, että tarjotut hinnat ovat kuntalain edellyttämällä tavalla käypiä. Mikäli ulkopuolisen arvion perusteella todetaan, että tarjotut hinnat eivät ole käypiä, on tarjoajalla oikeus korottaa tarjouksensa mainitulle käyvälle tasolle ja tällöin hankintasopimus (sopimukset) tehdään tämän korotetun tarjouksen mukaan. Selvyyden vuoksi todetaan, että tarjoaja ei saa tässä tilanteessa korottaa tarjoamaansa urakkahintaa tai muutoinkaan muuttaa tarjoustaan uudisrakentamisen hinnan korottamisen lisäksi.

Mikäli tarjoaja ei käytä tätä oikeuttaan, on kaupungilla oikeus hylätä tarjous.

Tarjotut yksikköhinnat tai edellä kuvatulla tavalla korotetut yksikköhinnat tarkistetaan niiden nykyarvon säilyttämiseksi 2 % vuotuisella korolla lopulliseen luovutukseen saakka.



21.8.2019

---

#### 4.5 *Rasite- ja yhteisjärjestelyitä koskevat periaatteet / sopimusluonnos*

Rasitteita ja yhteisjärjestelyitä sekä rasitteenluonteisia järjestelyitä koskeva sopimusluonnos / sopimusluonnokset tai näitä koskevat ehtoluonnokset / periaatteet laaditaan menettelyn edetessä ja suunnitelmien kehittyessä.

Suunnittelualueelle vähimmäisvaatimuksissa osoitetun alueen, jolla tulee sallia yleinen jalankulku ja pyöräily, osalta noudatetaan seuraavaa:

- Kyseinen alue on lähtökohtaisesti osa jotakin uudirakentamiselle osoitettavaa kiinteistöä, ellei kaupunki päätä sen osoittamisesta yleiseksi alueeksi tai muutoin kaupungin hallintaan jääväksi alueeksi.
- Siten tämä uudisrakentamiselle osoitettu kiinteistö vastaa kustannuksellaan alueen suunnittelusta ja toteuttamisesta sekä ylläpidosta, huollosta, peruskorjaamisesta ja uudistamisesta
- Alueen käyttö on sallittava asemakaavassa osoitettavaan yleiseen tarkoitukseen (yleinen jalankulku ja pyöräily).

#### 4.6 *Rakennettavuusselvitys ja maaperän mahdollinen puhdistaminen*

Edellä kappaleessa 2.6 on kuvattu Metrokorttelin rakennettavuus / pohjaolosuhteet. Metrokorttelia koskeva rakennettavuusselvitys on liitteenä.

Rakennettavuusselvitys on suuntaa-antava. Voittanut tarjoaja on siten velvollinen tekemään yksityiskohtaisen pohjatutkimuksen maaperän laadun ja kalliopinnan sijainnin selvittämiseksi sekä perustamistapojen yksityiskohtaista suunnittelua varten.

Suunnittelualueella tehtyjen maaperän ja pohjaveden haitta-ainetutkimusten (Vahanen Environment Oy 11/2018) kilpailualueen maaperää ei katsota pilaantuneeksi. Alueelta otetuissa maaperänäytteissä todettiin paikoin pieniä arseenipitoisuuksia, jotka eivät aiheuta riskiä suunnitellussa maankäytössä eikä maa-aineksilla ole Helsingin alueella käyttörajoitteita niiden alittaessa Helsingin alueen taustapitoisuudet. Alueen pohjavedessä todettiin yhdessä näytteessä alhainen pitoisuus trikloorifluorimetaania. Kaupunki seuraa liuotinpitoisuutta uusintänäytteenotolla yhdessä toteuttajan kanssa.

Liitteenä on Herttoniemen metrokorttelin ympäristötekkinen tutkimusraportti.

Mikäli alueella todettaisiin maaperän pilaantumista, vastaa kaupunki vakiintuneen periaatteen mukaisesti tavanomaiseen maanrakentamiseen nähden ylimääräisistä kustannuksista. Tarkemmat ehdot sisällytetään lopulliseen tarjouspyyntöön.

21.8.2019

---

## 5 Neuvottelujen vaiheet ja alustava aikataulu

### 5.1 Yleistä

Hankintamenettelyn neuvotteluvaihe alkaa sen jälkeen, kun menettelyyn mukaan pääsevät tarjoajat ovat täsmentyneet.

Hankintamenettelyn aikana neuvotellaan seuraavista osa-alueista

- Rahoitus- ja hallintamuodot
- Kokonaissuunnitelma
- Lippuhallin omistus- ja hallintamuoto
- Sopimusluonnoksia koskevat neuvottelut

### 5.2 *Mahdolliset neuvottelut rahoitus- ja hallintamudoista ja asuntojakaumasta*

Tarjoajiksi hyväksytyjen ehdokkaiden kanssa neuvotellaan mahdollisesti kortteliin toteutettavan asuinrakennusoikeuden rahoitus- ja hallintamudoista, joita koskevat reunaehdot (suunnitteluohje) täsmennetään lähtökohtaisesti ennen suunnittelun aloittamista.

### 5.3 *Suunnittelun ensimmäinen vaihe ja tarjoajien mahdollinen rajoittaminen*

Metrokorttelia koskeva Kokonaissuunnitelma laaditaan hankintamenettelyssä annettavan tarjouksen osaksi lähtökohtaisesti kahdessa vaiheessa.

Ensimmäisessä vaiheessa tarjoajat laativat Kokonaissuunnitelman tämän kilpailuohjelman mukaisesti.

Arviointiryhmä tutkii ensimmäisessä vaiheessa laaditut Kokonaissuunnitelmat ja antaa Kokonais-suunnitelmille jatkosuunnitteluohjeet.

Ensimmäisen vaiheen suunnittelussa ennen suunnittelun 2. vaiheen jatkosuunnitteluohjeiden antamista tarjoajia voidaan rajoittaa, mikäli kaupunki harkitsee tämän tarpeelliseksi. Tarjoajien määrää rajoitetaan tällöin siten, että jatkoon valitaan vain riittävän laatutason täyttävät Kokonaissuunnitelmat. Riittävä laatutaso arvioidaan kappaleen 6.2 mukaisten arviointiperusteiden mukaan siten, että suunnitelmien tulee saada vähintään 50 pistettä.

Ensimmäisessä vaiheessa annetuille Kokonaissuunnitelmille tai niille Kokonaissuunnitelmille, jotka tarjoajien rajoittamisen jälkeen ovat päässeet

21.8.2019

---

jatkoon, annetaan kirjalliset jatkosuunnitteluohjeet. Jatkosuunnitteluohjeet (Ensimmäisen vaiheen jatkosuunnitteluohjeet) annetaan kappaleen 6.2 mukaisesti arviointiperusteisiin ja vähimmäisvaatimukseen pohjautuen. Jatkosuunnitteluohjeet voivat koskea paitsi Kokonaissuunnitelman laadullisia osioita myös Kokonaissuunnitelman korjaamista vähimmäisvaatimusten mukaisiksi.

### 5.3.1 Suunnittelun 1. vaiheessa laadittavat asiakirjat

Suunnittelun 1. vaiheessa tarjoajat laativat seuraavat asiakirjat osana Kokonaissuunnitelmaa:

#### **Kirjallinen selostus**

- Suunnitelman idean ja identiteetin esittely
- Ratkaisun arkkitehtoniset ja toiminnalliset pääperiaatteet
- Keskeisten teknisten ratkaisuiden esittely, materiaalit
- Kuvaus kestävän kehityksen mukaisista ratkaisuista
- Kuvaus ympäristöhäiriöiden huomioimisesta ratkaisussa (melu, tärinä/runkomelu, ilman epäpuhtaudet)
- Kuvaus toimitilojen muuntojoustavuudesta
- Kuvaus ja perustelut pysäköintiratkaisusta ja kohteen huollosta (liikkumisen selvitys)
- Kuvaus palo- ja pelastusturvallisuuteen sekä savunpoistoon liittyvistä periaateratkaisuista
- Kuvaus LVIS pääperiaatteista
- Kuvaus pohjarakentamisesta
- Kuvaus rakenneteknisistä pääperiaatteista
- Kuvaus suunnitelman vaiheistuksesta työmaa-aikaisen metro- ja bussiliikenteen vaatimuksen/tavoitteet huomioiden (voidaan esittää vaiheistuskaavioiden yhteydessä)
- Laajuuslaskelmat taulukkomuotoisena:
  - kerrosalat, eri toiminnot sekä rakennusoikeuden lisäksi rakennettavat tilat eriteltynä sekä toimintojen prosenttiosuudet
  - selvitys asuntojen huoneistojakauman ja asuntojen rahoitus- ja hallintamuotojakauman täyttymisestä
  - auto- ja pyöräpaikkalaskelma

#### **Piirustukset (tulostettavissa vaakasuuntaiselle A1-arkille)**

21.8.2019

---

- Asemapiirustus 1:1000
  - pohjoisnuoli ylöspäin
  - lähiympäristöä esitetty havainnollisessa määrin
  - kadut ohjelman liitteenä olevan liikennesuunnitelmaluonnoksen mukaisena
  - kerrosluvut
  - suunnittelualue ja ympäristö varjostettuna lounaasta 45 astetta
- Aluejulkisivut kaikilta sivuilta 1:500
  - lähiympäristöä esitetty havainnollisessa määrin
  - julkisivumateriaalit
  - korkotasot
- Leikkaukset kahteen suuntaan 1:500
  - lähiympäristöä esitetty havainnollisessa määrin
  - korkotasot
- Pohjapiirrokset kaikilta erilaisilta kerrostasoilta 1:500
  - Koordinaatiosto käännetty siten, että Hiihtomäentie on vaakasuorassa
  - Metron urakkaan liittyvät tilat huonetilatarkkuudella
  - Asuntojen ja toimitilojen osalta riittää esitys huoneisto- ja tilaryhmätarkkuudella
  - tilanimikkeet
  - korkotasot
  - modulijako/rakennelinjat tärkeimpien pystylinjojen osalta
  - maantasokerroksen pohjapiirroksessa sisätilojen lisäksi esitettävä:
    - viereiset katualueet esitetty havainnollisessa määrin
    - ulkotiloissa pystyrakenteet, pintamateriaalit, istutukset ja muut ulkotilojen varusteet, suojatiet, jalkakäytävät, bussilaiturit, bussien pysähtymis- kääntymis- ja peruustustilat katkoviivoin
  - kattopihojen tai -terassien materiaalit, varusteet ja istutukset voi esittää pohjapiirroksen yhteydessä tai erillispiirustuksena
- Perspektiivikuvat
  - Aluenäkymä: Ilmakuvasovitus Herttoniemen keskustan hankkeita havainnollistavaan kuvaan xxxxxxxx.jpeg.
  - Tarkempi aluenäkymä: Ilmakuvasovitus metroaseman korttelia ja Hertsin hanketta havainnollistavaan ilmakuvaan xxxxxxxx.jpeg.

21.8.2019

---

- Vähintään 2 perspektiivikuvaa katutasosta.
- Lisäksi saa esittää tarpeelliseksi katsomia perspektiivikuvia, aksonometrioita, tilakaavioita jne.
- Liikennesuunnitelma
  - Tasokohtaiset piirrokset
  - Terminaalin laituri-, pysäköinti- ja ajojärjestelyt ja korttelin huoltoliikenteen järjestäminen.
  - Materiaali tulee toimittaa lisäksi ETRS-GK25 koordinaatistossa olevina dgn/dwg tiedostoina.
- Kaaviopiirustukset rakentamisen vaiheistuksesta ja työmaa-aikaisista järjestelyistä

Hankintayksikkö voi täydentää ja täsmentää asiakirjalistausta alustavan tarjouspyynnön julkaisun jälkeen siten, että suunnittelun 1. vaiheessa toimitettava täydennetty asiakirjalistaus toimitetaan tarjouskilpailussa jatkoon valituille ehdokkaille jatkosuunnitteluohjeiden yhteydessä.

## 5.4 Suunnittelun toinen vaihe ja mahdolliset lisävaiheet

Suunnittelun toisessa vaiheessa tarjoajat muokkaavat Kokonaissuunnitelmiaan annettujen jatko-suunnitteluohjeiden pohjalta (Lopullinen Kokonaissuunnitelma). Lopulliset Kokonaissuunnitelmat tutkitaan ja tarjoajille annetaan tarpeelliset jatkosuunnitteluohjeet (Lopulliset jatkosuunnitteluohjeet).

Lopullisten jatkosuunnitteluohjeiden tarkoituksena on antaa kaupungin ohjeet / määräykset siitä, miten Lopullista Kokonaissuunnitelmaa työstetään eteenpäin tarkemmassa suunnittelussa ja toteutuksessa, mikäli kyseisen Lopullisen Kokonaissuunnitelman tehnyt tarjoaja voittaa tarjouskilpailun. Lopullista Kokonaissuunnitelmaa ei saa enää muuttaa, vaan se tulee sellaisenaan tarjouksen osaksi. Myöskään Lopullisiin jatkosuunnitteluohjeisiin ei voida esittää muutoksia.

Tarjoajilta voidaan edellyttää Kokonaissuunnitelman muokkaamista vielä toisen vaiheen jälkeen, mikäli se katsotaan erittäin tarpeelliseksi riittävän laadukkaana / tarkan lopputuloksen saavuttamiseksi. Lähtökohtana on kuitenkin se, että Kokonaissuunnitelmat laaditaan kahdessa vaiheessa.

Suunnittelun eri vaiheita voidaan kaupungin sen tarkoituksenmukaiseksi harkitessa limittää myös kaupallisten neuvottelujen kanssa.

21.8.2019

#### 5.4.1 Suunnittelun 2. vaiheessa laadittavat asiakirjat

Suunnittelun toisessa vaiheessa tarjoajat toimittavat suunnittelun 1. vaiheeseen toimittamansa asiakirjat, joita tarjoajat jatkotyöstävät suunnittelun 2. vaiheeseen saamiensa jatkosuunnitteluohjeiden pohjalta. Lisäksi suunnittelun 2. vaiheessa tarjoajat laativat seuraavat asiakirjat osana Lopullista Kokonaissuunnitelmaa:

- Detaljileikkaus korkotasojen noin +x.xx ja +xx.xx väliltä 1:xxx
  - o sisältää poikkeileikkauksen metrotunnelista
  - o bussiterminaalin kannen ja sen yläpuolisen kerroksen rakenneratkaisu pääpiirteissään
- Bussiterminaalin ja muiden ulkoaluiden valaistuksen periaatteet
  - o Asema-/pohjapiirros
  - o Esimerkkejä detaljitason ratkaisuista
- Alustava palo- ja pelastustekninen suunnitelma
- Liikennemeluserveys
- Pohjarakentamisen yleissuunnitelma
- Rakennetekninen yleissuunnitelma

Hankintayksikkö voi täydentää ja täsmentää asiakirjalistausta alustavan tarjouspyynnön julkaisun jälkeen siten, että suunnittelun 2. vaiheessa toimitettava täydennetty asiakirjalistaus toimitetaan tarjouskilpailussa jatkoon valituille ehdokkaille jatkosuunnitteluohjeiden yhteydessä.

#### 5.5 Kilpailuun toimitettavien asiakirjojen toimitustapa sekä esitystapa

- Kirjallinen selostus ja piirustukset toimitetaan tarjouskilpailua varten perustettuun Projektipankkiin/Cloudiaan. Asiakirjojen tulee olla laadittu seuraavia ohjeita noudattaen: Kaikki asiakirjat tulee varustaa työnimellä ja numeroinnilla (x/x).
- Suunnitelmasta tulee ilmetä tekijän tiedot. Lisäksi on merkittävä, kenellä on ehdotuksen tekijänoikeudet.
- Erillisinä tiedostoina:
  - o A3-raportti (plassipienennökset + selostus), pdf-tiedosto
  - o Asemapiirustus, jpeg-tiedosto (viestintää varten)
  - o Perspektiivikuvat, jpeg-tiedostot (viestintää varten)
  - o Liikennesuunnitelma ETRS-GK25 koordinaatistossa olevina dgn/dwg tiedostoina
  - o Tekijän tiedot

21.8.2019

---

Kilpailun järjestäjä käyttää sähköisiä dokumentteja viestinnässään eri kanavissa ja jakaa niitä esimerkiksi Helsingin kaupungin aineistopankin kautta.

Mikäli suunnitelma sisältää tietoja, jotka tarjoajan näkemyksen mukaan ovat liikesalaisuuden piiriin kuuluvia tietoja, tulee tarjoajan selkeästi yksilöidä asiakirjoihin sisältyvät liikesalaisuudet ja toimittaa niistä yksilöity selvitys. Liikesalaisuutena käsiteltävien tietojen tulee olla helposti erotettavissa muista suunnitelma- ja tarjousasiakirjoihin kuuluvista asiakirjoista.

## 5.6 Kaupalliset neuvottelut

Kaupalliset neuvottelut käydään lähtökohtaisesti samanaikaisesti suunnittelun toisen kanssa, mikäli se on suunnittelun kannalta tarkoituksenmukaista. Tarvittaessa kaupalliset neuvottelut käydään osittain tai kokonaan vasta suunnittelun toisen vaiheen jälkeen.

Kaupalliset neuvottelut käydään toteutussopimuksesta ja kiinteistökaupan esisopimuksesta sekä Joukkoliikenneterminaalia koskevista urakka-asiakirjoista, joiden perusteella laaditaan urakasopimus. Lippuhallin omistus- ja hallintamuodosta riippuen siitä neuvotellaan joko osana urakka-asiakirjoja tai muuna sopimuksena, mikäli lippuhalli ei kuulu urakkaan. Lisäksi neuvotellaan sosiaalitalan vuokrasopimuksesta.

Yhteisjärjestely- ja rasiteasioista neuvotellaan joko erikseen tai osana toteutussopimusta / kiinteistökaupan esisopimusta.

## 5.7 Lopullinen tarjouspyyntö, tarjoukset sekä arviointi

Kaupallisten neuvotteluiden päätyttyä ja niiden perusteella kaupunki laatii lopullisen tarjouspyynnön. Lopullinen tarjouspyyntö kohdistuu ainakin seuraaviin osa-alueisiin:

- Tarjoajien laatima Lopullinen Kokonaissuunnitelma ja siihen annetut Lopulliset jatkosuunnitteluohjeet
- Toteutussopimus
- Kiinteistökaupan esisopimus
- Yhteisjärjestely- ja rasitesopimukset tai -periaatteet
- Urakka-asiakirjat (sisältäen lippuhallin HKL:n suoraan omistukseen)
- Tarjoajat antavat tarjouksensa lopulliseen tarjouspyyntöön. Tarjousten tulee sisältää ainakin:
  - Tarjoajien laatima Lopullinen suunnitelma ja siihen annetut lopulliset jatkosuunnitteluohjeet, joihin tarjoaja sitoutuu

21.8.2019

---

- Kortteliin toteutettavan uudisrakennusoikeuden kokonaishinta / yksikköhinnat
- Metron, bussiterminaalin ja lippuhallin urakka- ja muut hinnat

Tarjousten jättämiseksi varatun määräajan jälkeen tarjoukset vertaillaan siten kuin kappaleessa 8 on ilmoitettu. Korkeimmat pisteet saanut tarjoaja voittaa hankinnan.

## 5.8 Hankintapäätös ja hankintasopimus

Kaupunki tekee hankintapäätöksen kahdessa osassa, sillä hankintaan sisältyy sekä kiinteistönluovutus, että urakka.

Kiinteistönluovutuksen osalta kiinteistön varaamisesta päättää kaupunkiympäristölautakunta ja esisopimuksesta kauppahinnan (suunnitelmassa esitetyn kerrosalan ja kiinteän yksikköhinnan perusteella arvioitu kokonaiskauppahinta) mukaan määräytyvä toimivaltainen toimielin (todennäköisesti kaupunginvaltuusto).

Metroa, bussiterminaalia ja lippuhallia koskevasta urakasta päättää kaupunginvaltuusto.

Hankintapäätöksen perusteella allekirjoitetaan hankintasopimukset (toteutussopimus, kiinteistö-kaupan esisopimus ja urakkasopimus).

## 5.9 Asemakaavan laadinta ja suunnittelun ohjaamisen eteneminen

Hankintasopimuksen allekirjoittamisen jälkeen toimeksisaajan / luovutuksensaajan kanssa ryhdytään työstämään korttelin kaavaa kumppanuuskaavoituksena. Asemakaava laaditaan siitä erikseen säädetyssä järjestyksessä ja voittajan esittämän Lopullisen Kokonais-suunnitelman perusteella. Tarjoajien tulee siten huomioida, että Kokonaissuunnitelmia saatetaan joutua muokkaamaan asemakaavaprosessin edellyttämällä tavalla. Lisäksi tarjoajien tulee huomata, että kaupungilla on oikeus edellyttää, että Kokonaissuunnitelma muutetaan, mikäli se rakennusluvan edellytysten tai muun vastaavan syyn vuoksi on välttämätöntä.

HKL ohjaa suunnittelua siten kuin urakka-asiakirjoissa on määritelty.

Yleisesti ottaen hanketta ohjataan ja koordinoidaan kaupungin alueellisissa yhteistyö- ja koordinoitiryhmissä, joihin toimeksisaaja / luovutuksensaaja nimeää tarvittavat yhteys-henkilöt.



21.8.2019

---

## 6 Vertailuperusteet

### 6.1 Vertailuperusteiden eri osa-alueet ja näiden väliset suhteet

Tarjous koostuu laadullisesta Kokonaissuunnitelmasta sekä uudisrakentamisen ostohinnan ja urakkahinnan (sekä mahdollisesti lippuhallia koskevan erillishinnan, jos lippuhalli ei ole HKL:n omistukseen urakoitava kohde) muodostamasta kokonaishinnasta.

Vertailuperustetaulukko on liitteenä. Vertailutaulukossa laadun ja hinnan painoarvot ovat 50/50.

### 6.2 Laadulliset vertailuperusteet

Arvostelukriteerit kilpailun 1. ja 2. vaiheessa, yhteensä 100 p

#### 1. Kaupunkitilallinen ja arkkitehtoninen laatu (yhteensä 30 p)

- Arvioinnissa tarkastellaan mm. rakennuksen yleistä arkkitehtonista laatua ja identiteettiä luovia ratkaisuita, suhdetta ympäröivään kaupunkirakenteeseen, lippuhalli- ja bussiterminaalikerroksen ja niihin liittyvien katutason muiden alueiden arkkitehtonista laatua ja viihtyisyyttä.

#### 2. Toiminnallisuus (yhteensä 30 p)

- Arvioinnissa tarkastellaan mm. kokonaisratkaisun toimivuutta, eri toimintojen luontevaa sijoittumista, toimitilojen toimivuutta ja muunneltavuutta, jalankulun toimivuutta, orientoitavuutta ja turvallisuutta ulko- ja sisätiloissa, bussiliikenteen toimivuutta terminaali-alueella ja liittymistä katuverkkoon, huollon ja pysäköinnin toimivuutta, teknisen kestävyyttä ja huollettavuutta.

#### 3. Asumisen ja tilojen laatu 20p

- Arvioinnissa tarkastellaan mm. asuntojen arkkitehtonista ja toiminnallista laatua, kattopihojen ja –terassien ja muiden asukkaiden käyttöön varattujen ulkotilojen arkkitehtonista laatua ja viihtyisyyttä, katutason sisäänkäyntien ja porrashuoneiden toimiva sijoittumista ja viihtyisyyttä, yhteistilaratkaisuiden laatua ja ympäristöhäiriöiden huomioimista.

#### 4. Toteutettavuus 20p

- Arvioinnissa tarkastellaan mm. yleistä toteutuskelpoisuutta ja teknistä toteutuskelpoisuutta eri toteutusvaiheissa, muun muassa

21.8.2019

Kokonaissuunnitelman yhteensopivuutta metron vaiheistus-suunnitelman kanssa.

Kaikkien laatutekijöiden yhteydessä arvioidaan lisäksi ratkaisuiden kehityskelpoisuutta. Arviointiryhmä antaa ehdotuksiin liittyviä jatkosuunnitteluohjeita suunnittelun ensimmäisen ja toisen vaiheen jälkeen.

### 6.3 Hintojen vertailuperusteet

Uudisrakentamisen ostohinta (Korttelisuunnitelman mukainen kokonaishinta) ja urakkahinta (sekä mahdollisesti lippuhallia koskevan erillishinnan, jos lippuhalli ei ole HKL:n omistukseen urakoitava kohde) muodostavat arvioitavan kokonaishinnan. Siten hinnan muodostaville osille ei aseteta keskinäisiä painoarvoja.

Kaupungille Kokonaissuunnitelmasta mahdollisesti aiheutuvat investointi- ja käyttökustannukset huomioidaan hintojen vertailussa myöhemmin neuvotteluissa sovittavalla tavalla.

### 6.4 Arviointiryhmä

Kaupunki ilmoittaa arviointiryhmän jäsenet hankintamenettelyn kuluessa. Arviointiryhmään voidaan tehdä myös muutoksia. Ryhmään kuuluu asiantuntijoita kaupunkiympäristön toimialalta, HKL:ltä, kaupunginkansliasta ja tarvittaessa muista kaupungin yksiköistä ja vastaavista.

Kaupunki voi käyttää halutessaan myös ulkopuolisia arviointiryhmän jäseniä. Tämän hetkisen tietämyksen mukaan laadullisia Korttelisuunnitelmia arvioidessa tullaan käyttämään ainakin Safan tuomaria.

## 7 Liitteet

Liiteluettelo täydennetään ja päivitetään hankintamenettelyn kuluessa.

### Herttoniemi metrokortteli

Kilpailumateriaalin liiteluettelo, 21.8.2019

21.8.2019

---

### **Metrokorttelia koskeva**

- 1 Alustava tarjouspyyntö (kilpailuohjelma)
- 2 Hertsin sillan rasitesopimus ja sillan suunnitelmat, muutetun sopimuksen neuvottelut kesken
- 3 Tonttien yleiset varausehdot (soveltuvien osin -> muokattava suhteessa hankintaan)
- 4 Toteutusopimusluonnos, myöhemmin
- 5 Kiinteistökaupan esisopimuksen luonnos, myöhemmin
- 6 Yhteisjärjestely- ja rasitesopimusluonnos, myöhemmin
- 7 Rakennettavuusselvitys
- 8 Herttoniemen metrokorttelin ympäristötekniinen tutkimusraportti (Vahanen Environment Oy 1)
- 9 Lippuhallia koskeva vuokrasopimus / muu sopimusluonnos (jos tarvetta), myöhemmin
- 10 Sosiaalitalaa koskeva vuokrasopimusluonnos, myöhemmin
- 11 Itäväylän tukimuurin suunnitelmat
- 12 Lähtötietoina metrokorttelin alueen johtokartat
- 13 Herttoniemen alueen liikennesuunnitelmaluonnos

### **Asemakaavoitus**

- 14 Asemakaavuluonnos ks. liite 16
- 15 Pohjakartta nykytilanteesta, suunnittelualue merkitty (pdf ja dwg)
- 16 Herttoniemen metrokortteleiden maankäyttökaavio/kaavuluonnos (pdf ja dwg)
- 17 3D-massamalli ympäristöstä (skp)
- 18 Liikennesuunnitelman luonnos (pdf ja dwg)
- 19 Liikennemääräennusteet meluselvitystä varten
- 20 HKR Yleisten alueiden alle tehtävien rakenteiden suunnitteluohjeet, v. 2017
- 21 Viistoilmakuva (jpeg)

### **KVR-urakkaa koskevat liitteet**

#### **Kaupalliset asiakirjat**

- 22 KVR-urakkaohjelma
- 23 Turvallisuusliite osana urakkaohjelmaa
- 24 Urakkarajaliite
- 25 Metroliikenteen toimintaohje MTO7
- 26 HKL toimintaohje työskentely metroradan läheisyydessä 31.5.2017

#### **Tekniset asiakirjat**

- 28 KVR-suunnitteluohje

21.8.2019

---

- 28 Metron ja bussiterminaalien hankesuunnitelma ja selostus
- 29 Metrosuunnittelun käsikirja
- 26 HKL metroasemien ja varikoiden suunnitteluohjeet
- 27 HKL suunnitteluohjeen liitteet
- 28 Haitta-ainetutkimus HKL toimitetaan myöhemmin
- 29 Bussien väliaikainen väistöyökkisuunnitelma liikennejärjestelyineen ja vaiheistussuunnitelma
- 30 Lähtötietoina tehdyt RAK-suunnitelmat/leikkaukset