Infrahankkeen hankesuunnitelma

Kupittaan kärjen kumppanuushanke

15.5.2025

Sisällys

1 Tiivistelmä ... 2
2 Hankesuunnitelman tavoite ... 3
2.1 Hankesuunnitelman tausta ja lähtökohdat ... 3
2.2 Hankesuunnitelman tarkoitus ... 3
3 Kupittaan kärjen kumppanuushanke ... 3
4 Infrahanke osana Kupittaan kärjen kumppanuushanketta ... 5
4.1 Infrahanke ... 5
4.2 Kokonaissuunnitelma ja infrahanke ... 6
5 Kaavatilanne ... 7
6 Rakennuspaikka ja ympäristö ... 7
7 Hankesuunnitteluvaihe ... 8
7.1 Mahdollisuudet ja innovaatiot ... 9
7.2 Suunnitteluperusteet ... 9
7.3 Sidosryhmäyhteistyö ... 11
8 Infrahanke osana kaupunkiympäristöä ... 12
9 Kustannukset ... 13
9.1 Kaupallinen malli ... 13
9.1.1 Palveluntuottajalle maksettava korvaus ... 13
9.2 Kustannuslaskenta ja -seuranta ... 14
9.3 Tilaajan tavoitekustannus ... 14
9.4 Tavoitekustannusarvio ... 15
9.5 Kokonaiskustannusarvio ... 16
10 Aikataulu ... 17
11 Hankinnat ... 18
12 Viestintä ... 18
13 Jatkotoimet ... 18
14 Liitteet ... 19
15 Kuvat ja taulukot ... 19

1 Tiivistelmä

Tässä hankesuunnitelmassa esitetään Kupittaan kärjen kaava-alueelle rakentuva infrahanke, joka on osa Kupittaan kärjen kumppanuushanketta. Hankesuunnitelma perustuu Turun kaupunginhallituksen 24.6.2021 § 328 hyväksymään tarveselvitykseen sekä allianssissa laadittuun alueen viitesuunnitelmaan.

Hanke toteutetaan osana Kupittaan kärjen kumppanuushanketta, joka innovatiivisuudella, yhteistoiminnallisuudella ja tehokkuudella tukee kaikkia osapuolia saavuttamaan hankkeen parhaan lopputuloksen kaikilla eri osa-alueilla. Infrahanke on merkittävä osa Kupittaan kärjen kumppanuushanketta ja Turun Tiedepuiston kokonaisuutta. Hanke tukee alueen nopeaa toteutumista ja edistää osaltaan Kupittaan kärjelle asetettujen tavoitteiden saavuttamista.

Infrahanke koostuu Helsinginkadun ja rautatien ylittävästä kannesta ja hybridipysäköinnistä. Kansi luo joukkoliikennekäytävän Kupittaan ja Itäharjun välille yhdistäen kaksi kaupunginosaa. Käytävä palvelee myös jalankulkua ja pyöräilyä laadukkailla reiteillä ja pysäkkikatoksilla. Kannelle toteutuu julkinen kansiaukio (Vipusenaukio), joka muodostaa alueen sydämen ja yhdistää ympäröivät korttelit. Kannen alapuolelle muodostuu ympäröivien kortteleiden saatto- ja huoltopihat.

Vipusenaukiolle suunniteltu paviljonki kytkee yhteen katu- ja kansitason ja luo elävän keskuksen liikenteen solmukohdan, liikkumishubin yhteyteen. Liikkumishubi on osa liikenteen solmukohtaa ja alueen sydäntä. Se yhdistää kaikki alueen läpi kulkevat liikkumismuodot Helsinginkadun ja kannen tasossa sekä mahdollistaa saatto- ja noutoliikenteen yhteyden alueelle. Hybridipysäköinti tarjoaa monipuoliset pysäköintimahdollisuudet. Pysäköintilaitokseen tulee noin 650 autopaikkaa ja sen katolla on julkinen vehreä kattopiha. Kattopihalle muodostuu aktiivinen kuntoilun, leikkimisen ja muun vapaa-ajan vieton tila kaiken ikäisille. Se on saavutettavissa julkisivuarkkitehtuuriin kytketyllä kuntoportailla ja esteettömällä hissiyhteydellä.

Alueella on vireillä asemakaavamuutos Kupittaan kärki 2/2023. Tavoiteaikataulun mukaan kaava on lainvoimainen syyskuussa 2025. Kupittaan kärjen toisen vaiheen asemakaava laaditaan alueen tavoitteiden pohjalta ja kaavatyö on tarkoitus käynnistää vuoden 2025 aikana. Jos toteutussuunnitelma hyväksytään kaupunginvaltuustossa vuoden 2025 loppuun mennessä, rakentaminen olisi mahdollista aloittaa vuoden 2026 alussa. Rakentamisen arvioitu kesto on 35 kuukautta, ja hankkeen eri osia valmistuu vuoden 2028 loppuun mennessä vaiheittain siten, että Taito-kampus ja sen tarvitsemat liikenneyhteydet ja alueet voidaan ottaa käyttöön suunnitellusti alkusyksyllä 2028.

Infrahankkeelle asetettu tavoitekustannus on 68,5 milj. euroa, alv 0 % (Haahtela 5/2021). Tilastokeskuksen rakennuskustannus- ja S-indeksillä korjattu tavoitekustannus on 78,8 milj. euroa. Allianssin tavoitekustannusarvio hankesuunnitteluvaiheessa on 76,96 milj. euroa, alv 0 %. Allianssin tavoitekustannuksen lisäksi tilaajan kokonaiskustannukseen sisältyy tilaajan riskivaraus ja bonuspooli. Tilaajan kokonaiskustannusarvio hankesuunnitteluvaiheessa on 87,42 milj. euroa, alv 0 %.

Valmistuttuaan Infrahanke luo Kupittaan kärjen alueelle kaupunkiympäristöä, joka tukee osaltaan Tiedepuiston vision mukaista kehitystä. Hanke liittyy ympäristöönsä monipuolisesti muodostaen luonnollisia kohtaamispaikkoja ja elävän kaupunginosan ytimen. Infrahanke yhdessä Taito-kampuksen kanssa käynnistää Tiedepuiston rakentumisen alueelle.

2 Hankesuunnitelman tavoite

2.1 Hankesuunnitelman tausta ja lähtökohdat

Osana Turun Tiedepuiston kehittämistä Turun kaupunki käynnisti Kupittaan kärjen kumppanuushankkeen hankinnan kaupunginhallituksen päätöksellä 7.12.2021. Kilpailullisen menettelyn kautta hankekumppaniksi valittiin 5.12.2022 Terävin kärki -allianssiryhmittymä, jonka kanssa kumppanuushankkeen allianssisopimus allekirjoitettiin 27.3.2023. Alueen kaavoitus on käynnistynyt lokakuussa 2023. Tavoitteena on, että asemakaavan ensimmäinen vaihe viedään päätöksentekoon elokuussa 2025.

Kupittaan kärjen allianssi on jaettu kolmeen alaprojektiin: kokonaissuunnitteluun, infrahankkeeseen ja Taito-kampukseen. Kokonaissuunnittelun kehittämä alueen kokonaisratkaisu, joka toimii asemakaavan viitesuunnitelmana, valmistui kesäkuussa 2024 ja Taito-kampuksen hankesuunnitelma kesäkuussa 2024.

2.2 Hankesuunnitelman tarkoitus

Tämä hankesuunnitelma on laadittu osana allianssisopimukseen kuuluvaa kehitysvaihetta. Hankesuunnitelma koskee infrahanketta (myöhemmin hanke), joka suunnitellaan ja rakennetaan osana Kupittaan kärjen kumppanuushanketta (myöhemmin allianssi). Hankesuunnitelman tarkoituksena on hankkeen laajuuden määrittäminen, tavoitteiden kirkastaminen ja toteuttamiskelpoisuuden varmistaminen.

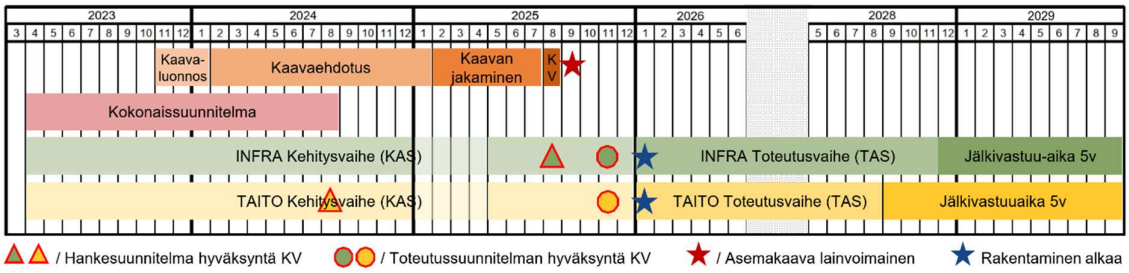
3 Kupittaan kärjen kumppanuushanke

Kupittaan kärjen kumppanuushanke on osa Turun Tiedepuisto -kokonaisuutta, ja se yhdistää Kupittaan ja Itäharjun kaupunginosat alueen elinvoimaiseksi ytimeksi. Kupittaan kärjen allianssi toteutetaan kumppanuushankkeena, jonka osapuolina ovat Turun kaupunki, YIT, Lundén Architecture ja Renell Käppi Arkkitehdit.

Kupittaan kärjen allianssi suunnittelee ja toteuttaa keskustamaista kaupunkiympäristöä, jonka ytimessä on elävä keskusaukio, Taito-kampus, aluetta palveleva hybridipysäköinti sekä joukkoliikennekansi. Joukkoliikennekäytävän liikenneratkaisut sujuvoittavat kaupungissa liikkumista ja lisäävät alueen saavutettavuutta.

Allianssin vaiheet

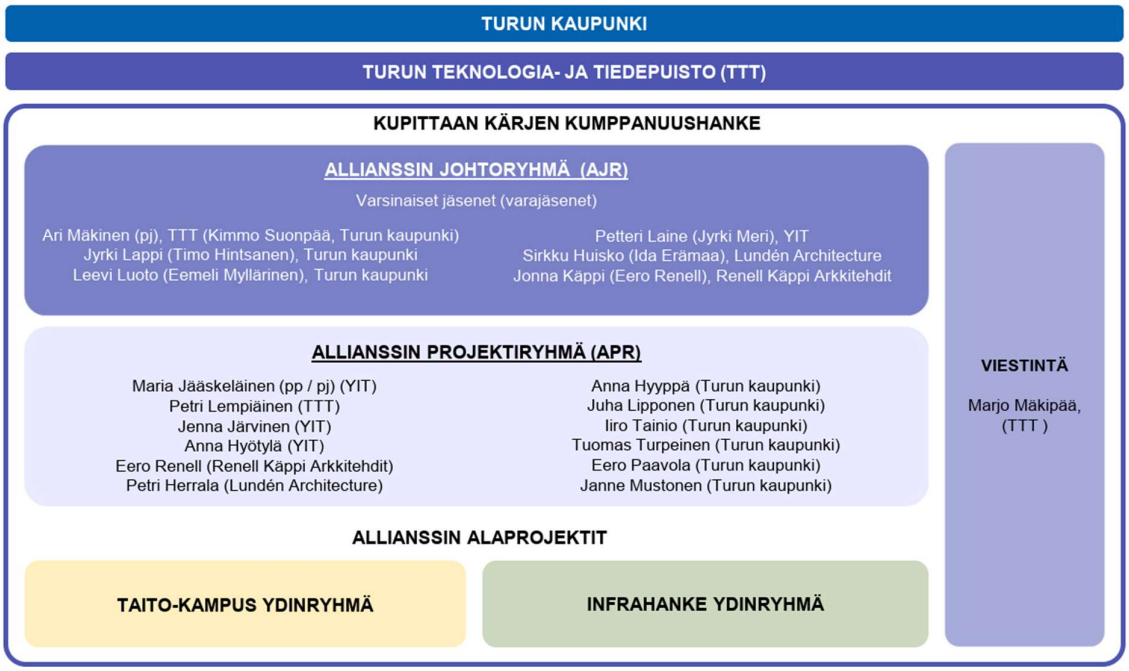
Allianssin kehitysvaihe aloitettiin huhtikuussa 2023 kokonaissuunnittelun kokonaisratkaisun laadinnalla. Kehitysvaiheen on tarkoitus päättyä päivitetyn hankeaikataulun mukaisesti joulukuussa 2025. Kehitysvaiheen ensimmäinen osa on hankesuunnitteluvaihe ja jälkimmäinen toteutussuunnitteluvaihe. Toteutusvaiheeseen siirrytään toteutussuunnitelmien hyväksymisen jälkeen.



Kuva 1 Kupittaan kärjen kumppanuushankkeen hankeaikataulu

Allianssin organisaatio

Allianssin johtoryhmä (AJR) on allianssin ylin päättävä elin, joka vastaa allianssin johtamisesta. Allianssin projektiryhmän (APR) tehtävänä on johtaa ja koordinoida allianssin päivittäistä toimintaa sekä johtaa projektia. Allianssin projektipäällikkö on APR:n jäsen ja sen johtaja. Allianssin alaprojektit toimivat omina projekteinaan allianssissa. Alaprojekteille on muodostettu omat ydinryhmät, joiden tarkoituksena on olla päättävä elin kunkin alaprojektin osalta toimivaltuuksiensa puitteissa. Alaprojektia johtaa alaprojektin projektivetäjä ja suunnittelusta vastaa vastuusuunnittelija. Allianssin organisaatio ja henkilöt on esitetty kuvassa 1.



Kuva 2 Kupittaan kärjen kumppanuushankkeen organisaatio

Kehitys ja hyvinvointi allianssissa

Pyrimme allianssissa kehittämään toimintaamme ja välitämme ihmisten hyvinvoinnista sekä jaksamisesta jokapäiväisessä toiminnassa. Keräämme jatkuvasti palautetta muun muassa jaksamisesta, fiiliksestä sekä kokouksien ja työpajojen etenemisestä. Lisäksi tarjoamme jokaiselle mahdollisuuden jättää avointa palautetta läpi hankkeen.

Keräämme puolivuosittain toistuvilla laajemmilla kyselyillä palautetta, joiden pohjalta tunnistamme hankkeen henkilöstön kuulumisia ja jaksamista työssä sekä hyviä ja kehitystä vaativia toimintatapoja. Vastausten pohjalta sovimme toimenpiteet kehittääksemme allianssin toimintaa.

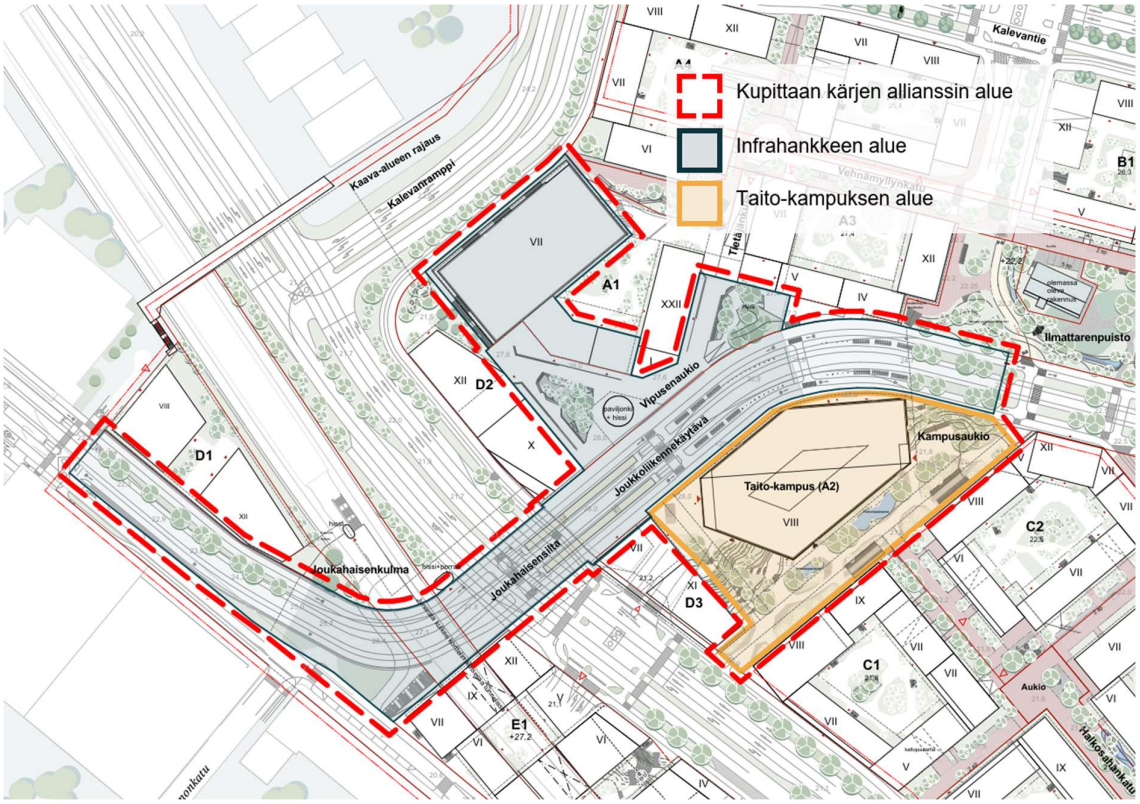
4 Infrahanke osana Kupittaan kärjen kumppanuushanketta

4.1 Infrahanke

Infrahanke on Allianssin suunnittelema ja toteuttama infrakokonaisuus, joka koostuu Helsinginkadun ja rautatien ylittävästä kannesta ja hybridipysäköinnistä.

Kansi alkaa Joukahaisenkadulta, ylittää Helsinginkadun ja rautatien (Joukahaisensilta) ja yhdistää Vipusenaukiota ympäröivät korttelit. Kansi luo alustan **joukkoliikennekäytävälle** ja palvelee myös jalankulkua sekä pyöräilyä. Kannelle muodostuu julkinen **kansiaukio** (Vipusenaukio), joka muodostaa alueen sydämen ja jonka alapuolelle jää osa ympäröivien kortteleiden saatto- ja huoltopihasta.

Hybridipysäköintiin kuuluu **pysäköintilaitos ja liikkumishubi.** Pysäköintilaitos tarjoaa monipuoliset pysäköintimahdollisuudet. Liikkumishubi on osa liikenteen solmukohtaa ja alueen sykkivää sydäntä. Se yhdistää eri liikkumismuodot Helsinginkadun ja kannen tasossa sekä tarjoaa saatto- ja noutoliikenteen yhteyden alueelle. Infrahankkeen laajuus on esitetty alla olevassa kuvassa 3.



Kuva 3 Kupittaan kärjen allianssin alue ja infrahankkeen laajuus

Kupittaan kärjen kumppanuushankkeen hankintaan on sisällytetty 20 miljoonan euron varaus **lisähankinnoille,** joita tilaaja voi hankkia allianssilta sopimusmuutoksina. Lisähankintamahdollisuudet ovat suunnittelua tai toteutusta, jotka kohdistuvat suunnittelualueelle tai sen rajapintoihin.

Lisäkansi on sopimusperiaatteiltaan samanlainen optio kuin lisähankinta, mutta se kohdistuu vain kansirakenteisiin. Investointivaraus lisäkansioptiolle on 18 miljoonaa euroa.

Lisähankintojen ja lisäkannen päätökset tehdään hankesuunnitelmasta erillisinä päätöksinä. Lisähankinta ja lisäkansi on kuvattu tarkemmin liitteissä 2 ja 3.

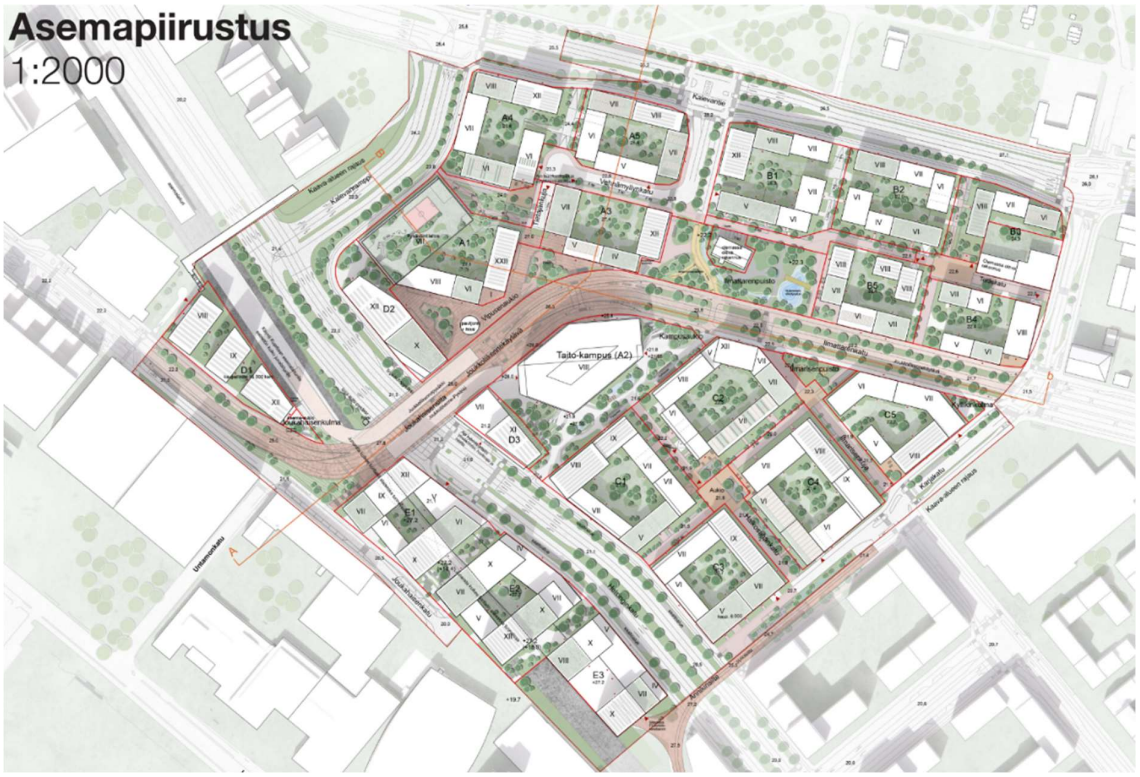
4.2 Kokonaissuunnitelma ja infrahanke

Infrahanke perustuu kokonaissuunnittelussa laadittuun suunnittelualueen viitesuunnitelmaan, joka on laadittu yhteistyössä kaavoitusprosessin aikana tilaajan, allianssin ja maanomistajien kanssa. Kokonaissuunnittelun lähtökohtana oli allianssikilpailun voittanut kilpailutyö Terävin kärki, jota kehitettiin allianssissa tilaajan tavoitteiden pohjalta.

Kaupunginhallitus hyväksyi kaavaluonnoksen viitesuunnitelmaksi uudelleen linjatun Helsinginkadun tammikuussa 2024. Tämän jälkeen viitesuunnitelmaa kehitettiin ja hyväksyttiin kaavaehdotuksen viitesuunnitelmaksi kesäkuussa 2024.

Viitesuunnitelmassa Kupittaan kärjestä muodostuu haluttu kohtaamispaikka, joka yhdistää Kupittaan ja Itäharjun kaupunginosat alueen elinvoimaiseksi ytimeksi. Uudistusten myötä Helsinginkadun ja rautatien estevaikutus poistuu ja Itäharju tulee luontevaksi osaksi Tiedepuiston aluetta. Kupittaan kärkeen muodostuu sekoittunut kaupunkirakenne, joka on elävä kaikkina vuorokauden aikoina. Alueesta rakentuu resurssi- ja ilmastoviisas kaupunginosa, joka on logistisesti vetovoimainen liikenteen ja liikkumisen solmukohta.

Hankesuunnitteluvaiheessa infrahankkeen suunnitteluratkaisuja on kehitetty allianssin ja infrahankkeen tavoitteiden pohjalta yhteistyössä tilaajan eri osapuolien ja tahojen sekä palveluntuottajien ja suunnittelijoiden kanssa. Terävin kärki -kilpailutyön kehittyminen asemakaavan viitesuunnitelmaksi ja infrahankkeen hankesuunnitelmaksi on kuvattu tarkemmin liitteessä 4.



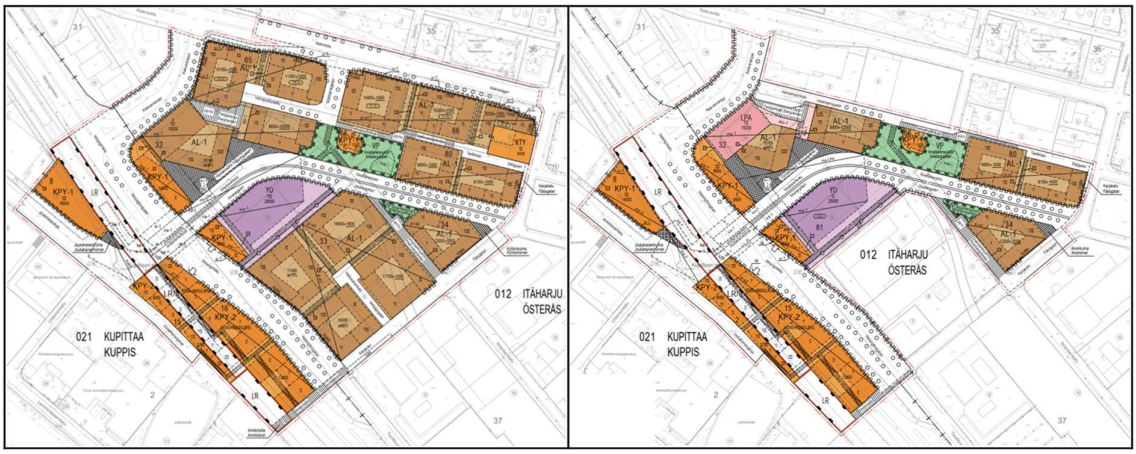
Kuva 4 Kokonaissuunnitelman viitesuunnitelma 10.6.2024

5 Kaavatilanne

Alueella on vireillä asemakaavanmuutos Kupittaan kärki 2/2023. Asemakaavalla mahdollistetaan alueen kehittäminen asumisen, palveluiden ja työpaikkojen vetovoimaiseksi keskittymäksi. Kaavan tavoitteet pohjautuvat Turun Tiedepuiston ja Kupittaan kärjen kumppanuushankkeen tavoitteisiin.

Asemakaavan suunnittelu alkoi yhtenä kokonaisuutena. Kaupunginhallitus hyväksyi kaavan tavoitteet 2.10.2023 ja kaavaluonnoksen 5.2.2024. Kaavaehdotus oli nähtävillä ja lausunnoilla 17.6.–16.8.2024. Kaupunginhallitus päätti 10.2.2025, että suunnittelualue jaetaan kahteen osaan ja asemakaavoitus vaiheistetaan. Allianssin alue sisältyy ensimmäisen vaiheen kaavaan. Ensimmäisen vaiheen kaavaehdotus asetettiin uudelleen nähtäville 24.2.–25.3.2025. Tavoitteena on kaavan hyväksyminen kaupunginvaltuustossa elokuussa 2025 ja voimaantulo syyskuussa 2025.

Kupittaan kärjen toisen vaiheen asemakaava laaditaan alueen tavoitteiden pohjalta ja kaavatyö on tarkoitus käynnistää vuoden 2025 aikana.



Kuva 5 Vasemmalla Kupittaan kärjen alkuperäinen asemakaavaehdotus (10.6.2024) ja oikealla ensimmäisen vaiheen asemakaavaehdotus (6.5.2025)

6 Rakennuspaikka ja ympäristö

Rakennuspaikka sijaitsee Kupittaan rautatieaseman läheisyydessä Helsinginkadun ja Teräskadun välissä. Nykyisin alue koostuu teollisuus- ja liikerakennuksista. Osa alueen rakennuksista on purettu.

Alueen maaperän pintaosa koostuu vaihtelevasti 0,5–2,0 metrin paksuisista vanhoista täytöistä, ja paikoin täyttöjä on enemmän. Täytön alla maaperä on kerroksellista hiekkaharjun lievealuetta eli savea, silttiä ja hiekkaa. Savi- ja hiekkakerrosten alla on tiivistä ja kivistä moreenia. Kantavan maapohjan tai kallion syvyys vaihtelee rakennusalueella paljon.

Alueella on tehty vuosina 2012–2024 haitta-ainetutkimuksia, ja niissä on todettu maaperän sisältävän metalleja ja hiilivetyjä yli Vna 214/2007:n ohjearvotasojen. Lisäksi alueella on jätetäyttöjä, jotka sisältävät pääosin rakennusmateriaaleja. Turun kaupungin ympäristönsuojelu tulee tekemään päätöksen pilaantuneiden maiden puhdistuksen laajuudesta.

Turun kaupungin kaupunkiympäristön palvelukokonaisuuden kaupunkisuunnittelu teetti Sammonpuiston luontoselvityksen yhteydessä Itäharjun rohtokoirankieliselvityksen. Itäharjun rohtokoirankieliselvitys ulottuu Kupittaan kärjen asemakaava-alueelle. Selvitykseen sisältyivät pesimälinnustokartoitus, lepakkoselvitys, viitasammakkokartoitus, liito-oravakartoitus, uhanalaisten ja EU:n luontodirektiivin IV-liitteen lajien esiintymien selvitys sekä luontotyyppikartoitus. Luontoselvityksen mukaisia suojeltuja lajeja ei löydetty infrahankkeessa rakennettavalta alueelta.

7 Hankesuunnitteluvaihe

Infrahankkeen hankesuunnitelman lähtötiedot muodostuvat tilaajan tavoitteista, kokonaissuunnittelun viitesuunnitelmasta ja hankkeen suunnitteluperusteista.

Tilaajan tavoitteet on kirkastettu allianssin tavoitteiksi syksyllä 2023, ja ne on esitetty alla olevassa kuvassa 6.

Kuva 6 Allianssin tavoitteet

Allianssissa infrahankkeen merkittävimmiksi tavoitteiksi on määritetty

- tavoitekustannus ja kustannustehokkuus
- laadukkaat ja vastuullisesti toteutetut liikenneyhteydet ja kaupunkitilat sekä toimiva pysäköintiratkaisu
- turvallinen ja mahdollisimman häiriötön toteutus
- infrahankkeen aikataulu tukee Taito-kampuksen suunniteltua käyttöönottoa.

Infrahankkeen suunnitteluratkaisuja on kehitetty ja tarkennettu allianssin ja infrahankkeen tavoitteiden pohjalta yhteistyössä tilaajan eri osapuolien ja tahojen sekä palveluntuottajien ja suunnittelijoiden kanssa hankesuunnittelun aikana. Suunnittelunohjauksessa ratkaisuja on tarkasteltu TVD- ja CBA-menettelyiden avulla, joilla on varmistettu infrahankkeelle asetettujen tavoitteiden toteutuminen.

Target Value Designin (TVD) tavoitteena on varmistaa tilaajan tavoitteiden ja hankkeelle asetetun budjetin saavuttaminen sekä tilaajan tarpeita vastaavan lopputuotteen toteutuminen. Keskeistä on toteutuneiden kustannusten seuranta ja eri ratkaisuvaihtoehtojen vertaileminen. Sopimukset ja kaupallinen malli ohjaavat TVD:tä.

Choosing By Advantages (CBA) on hyötyihin perustuva päätöksentekomenetelmä, jossa arvioidaan vaihtoehtoisia ratkaisuja ja niiden ominaisuuksien välisiä eroavaisuuksia ja hyötyjä. Menetelmän käytön tavoitteena on ymmärtää paremmin ja läpinäkyvimmin arvon suhdetta kustannuksiin sekä korostaa yhteisymmärryksen tärkeyttä.

Hankesuunnitteluvaiheen aikana hyötyihin perustuvaa valintamenettelyä on hyödynnetty hankkeen suunnitteluratkaisujen vertailussa. Tärkeimmistä suunnitteluratkaisuista, kuten pysäköintilaitos ja katoksen ratkaisut, on tuotettu CBA-analyysit päätöksenteon tueksi.

7.1 Mahdollisuudet ja innovaatiot

Osana allianssin toimintaa hankkeella tunnistetaan mahdollisuuksia ja innovaatioita. Mahdollisuudet ja innovaatiot voivat olla kustannuksia säästäviä, lisäarvoa tuottavia tai teknisiä innovaatioita.

Infrahanke on tarkentanut kokonaissuunnittelun lähtötietojen pohjalta hankesuunnitelman ratkaisuja infrahankkeen tavoitteet priorisoiden. Merkittävimmät hankesuunnitteluvaiheessa tunnistetut mahdollisuudet ja kehityskohteet olivat seuraavat:

- joukkoliikennekäytävän leveys ja rakenteet
- julkisen saattopihan kehittäminen muun muassa tilatehokkuuden ja alapohjarakenteiden osalta
- pysäköintilaitoksen tehokkaampi pohja- ja toteutusratkaisu
- pysäköintilaitoksen julkinen viherkattoalue ja sen saavutettavuus kuntoportaineen ja esteettömine hisseineen
- liikkumishubin paviljonkiyhteys sekä joukkoliikennekäytävän katosrakenteet
- pyöräsuojan keskittäminen liikkumishubin välittömään yhteyteen
- kannen laajuustarkastelut ja maanvaraisten alueiden optimointi
- alueen vaiheistuksen huomiointi kokonaisuudessa.

7.2 Suunnitteluperusteet

Suunnitteluperusteet koostuvat infrahankkeen teknisistä vaatimuksista, yhteisesti sovituista lähtökohdista sekä viittauksista yleisiin ja kaupungin omiin ohjeisiin ja määräyksiin. Nämä perusteet ohjaavat sekä hanke- että toteutussuunnittelua.

Kaavoitus ja Liikenne

Asemakaavan viitesuunnitelma on toteutettu osana kokonaissuunnittelua. Turun kaupungin asemakaavoituksen edustaja on osallistunut aktiivisesti allianssin työhön sekä suunnittelijana että projektiryhmän jäsenenä.

Asemakaavallinen ratkaisu on laadittu Turun kaupungin allianssille asettamien tavoitteiden mukaisesti. Kaavoituksen yhteydessä on laadittu alueen liikenteellinen yleissuunnitelma ja kunnallistekninen yleissuunnitelma, joissa huomioitiin asemakaava-alueen tarpeet. Kaupungin liikennesuunnittelulla on edustaja allianssin projektiryhmässä ja käytännön suunnittelun ohjauksessa.

Kaupunkikuva

Kaupunkikuvan kannalta infrahankkeen tärkeimmät osat ovat Joukahaisensilta, joukkoliikennekäytävän pysäkkikatokset, Vipusenaukion pinnat ja rakenteet, Vipusenaukion paviljonki sekä Vipusenaukion ja Kalevanrampin välille sijoittuva pysäköintilaitos. Katokset ja paviljonki tukevat kaupunginosan tavoitetta viihtyisästä ja vehreästä kaupunkiympäristöstä.

Myös pysäköintilaitoksen julkisivuissa käytetään kaupunkikuvaa pehmentäviä ratkaisuja. Mittakaavaa inhimillistetään istutuslaatikoilla ja julkisivujen värityksellä, jotka rikastavat kaupunkikuvaa. Lisäksi pysäköintilaitoksen katolle suunniteltu julkinen kattopiha istutusaltaineen tarjoaa tilan oleiluun ja luo miellyttävän näkymän ympäröivistä rakennuksista katsottuna.

Palo ja pelastus

Paloteknistä suunnittelua on edistetty allianssin suunnittelutyöpajoissa yhdessä paloteknisen suunnittelijan kanssa.

Paloteknisen suunnittelun perusteista on sovittu pelastusviranomaisen kanssa käydyissä ennakkoneuvotteluissa. Viranomaiselta on saatu puoltava ennakkolausunto suunnitteluratkaisuille. Palo- ja pelastustoimen keskeisiä vastuualueita ovat pelastuspaikkojen sijainti ja niiden tekniset vaatimukset sekä rakennusten ja kannen alaisten tilojen palotekniset ratkaisut.

Esteettömyys

Esteettömyyden parantamiseksi on järjestetty työpajoja yhdessä esteettömyyskoordinaattorin ja esteettömyysraadin kanssa. Esteettömyyden kehittämistä jatketaan suunnittelun edetessä ja ratkaisut varmistetaan rakennusvalvonnan kanssa käytävissä ennakkoneuvotteluissa. Erityistä huomiota kiinnitetään Kupittaan rautatieaseman, Joukahaisensillan ja kansitasolla sijaitsevien aukioiden välisiin yhteyksiin.

Turvallisuus

Hankkeen suunnittelussa keskeistä on liikenneturvallisuuden varmistaminen. Kansitaso on rajattu joukkoliikenteelle, jalankulkijoille ja pyöräilijöille, jolloin henkilöautoista, takseista ja huoltoliikenteestä aiheutuvat liikenneturvallisuusriskit minimoidaan. Taksit, lähetit ja muu saattoliikenne sijoittuvat kannen alapuoliseen saattopihaan, jolloin eri liikennemuotojen kohtaamiset ovat hallittuja ja turvallisia.

Alueen valaistuksessa, opasteissa ja turvallisuusjärjestelyissä huomioidaan erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuus. Rakenteellisesti suunnitelmat mahdollistavat avoimen ja hyvin näkyvän ympäristön, mikä lisää turvallisuuden tunnetta ja vähentää riskitilanteita.

Viranomaisyhteistyö

Hankkeen viranomaisyhteistyö toteutetaan aktiivisesti ja tiiviisti. Kaupungin eri toimialojen asiantuntijoita on tiiviisti mukana hankkeen toteuttamisessa. Infrahanke sisältää sekä rakennusluvan alaisia että katusuunnittelulla luvitettavia osia.

Luvitus

Rakennusvalvonnan kanssa pidetyissä ennakkoneuvotteluissa on läpikäyty hankkeen yleissuunnittelun, taloteknisen suunnittelun ja paloteknisen suunnittelun perusteet. Hankkeelle on nimetty pätevät suunnittelijat, ja suunnittelua tehdään ennakoiden rakennusvalvonnan lupaprosessi. Hankkeen edetessä järjestetään varsinaiset rakennusvalvonnan lupamenettelyn ennakkoneuvottelut.

Joukahaisensillan ja kansiaukioiden alaiset tilat ovat osittain rakennuksen kaltaisia tiloja, jotka liittyvät ympäröiviin rakennuksiin ja ovat rakennusluvan mukaista rakentamista kerrosaloineen. Ilmattarenkadun joukkoliikennekäytävä, Joukahaisensilta ja katujen rakentaminen toteutetaan normaaliin tapaan katusuunnitelmien mukaisella hyväksymismenettelyllä.

Rakennuslupien ja katusuunnitelmien käsittely sekä hyväksyntä synkronoidaan, jotta kokonaisuuden luvitus on sujuvaa ja oikea-aikaista. Luvituksessa huomioidaan myös hankkeen vaiheistus ja tilapäisjärjestelyt, jotta hankkeen eri vaiheiden toteutus on selkeää ja hallittua.

Kunnossapito

Yleisten alueiden suunnittelussa on tavoiteltu niiden esteetöntä koneellista hoitoa. Kunnossapidolla tarkoitetaan muun muassa alueiden lumenaurausta ja puhtaanapitoa sekä ympäristön liikkumiskelpoisessa kunnossa pitämistä. Kalusteet ja varusteet valitaan helposti kunnossapidettäviksi ja huollettaviksi. Kunnossapidon kustannukset kuitenkin kasvavat alueen muuttuessa teollisuusalueesta laadukkaaksi ja tiiviiksi kaupunkiympäristöksi. Esimerkiksi kannen sulanapito ja katuviheralueet kasvattavat käyttökustannuksia.

Vastuullisuus

Kehitysvaiheen aikana allianssille laaditaan vastuullisuuskooste, jossa käsitellään hiilineutraalisuuden ja resurssiviisauden näkökulmasta seuraavia teemoja: energiajärjestelmä, liikkuminen, kaupunkirakenne, rakentamisen investoinnit ja hankinnat, hiilinielut ja luonnon monimuotoisuus sekä vesienhallinta.

Turun kaupungin ilmastobudjetin osana hankkeessa arvioidaan ympäristönäkökulmia EU-taksonomian arviointikehikon mukaisesti, mikä mahdollistaa vihreän rahoituksen hyödyntämisen. Infrahankkeen suunnittelussa tavoitellaan soveltuvin osin taksonomianmukaisuutta huomioiden muun muassa ilmastonmuutoksen hillinnän ja sopeutumisen, vesivarojen kestävän käytön ja suojelun, kiertotalouden, ympäristön pilaantumisen ehkäisyn ja vähentämisen sekä luonnon monimuotoisuuden.

Hankkeen toteutuminen tukee Turun kaupungin ilmastotavoitteita mahdollistamalla sujuvamman jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen järjestämisen alueella ja poistamalla radan ja Helsinginkadun estevaikutusta. Hankkeessa huomioidaan myös sähköisen ja yhteiskäyttöisen liikkumisen edistäminen. Hankkeen toteutuksessa tavoitellaan kaivumäärien minimointia, koordinoitua ja lähialueelle keskitettyä massojen hallintaa, materiaalien hyötykäyttöä sekä vähäpäästöistä työmaaliikennettä ja logistiikkaa.

7.3 Sidosryhmäyhteistyö

Sidosryhmäyhteistyön kautta infrahankkeeseen on tullut myös allianssin ulkopuolisia tavoitteita ja tarpeita. Tiiviillä ja aktiivisella sidosryhmäyhteistyöllä allianssissa on edistetty molempien osapuolien tavoitteita, ja suunnitteluratkaisuja on löydetty yhteisesti synergiaedut ja yhtenevät tavoitteet huomioiden.

Turun Raitiotiealliansi

Hanketta suunnitellaan yhteensovittaen Turun Raitiotiealliansin kanssa. Joukahaisenkadun, Joukahaisensillan ja Ilmattarenkadun suunnittelussa huomioidaan erikseen sovittavilta osin raitiotien tarpeet. Kupittaan kärjen allianssin ja Turun Raitiotiealliansin keskinäiset työrajaukset määritellään yhteensovituspalavereissa.

Väylävirasto

Hankealueella sijaitsee rautatie, jonka läheisyyteen on suunniteltu rakenteita. Joukahaisensilta ylittää Helsinginkadun lisäksi rautatiealueen, ja suunniteltu ratakansi/-tunneli sijoittuu rautatien päälle. Suunnittelu ja toteutus etenevät Väyläviraston kanssa sovitun toimintatavan ja *Maaväylien päällerakentaminen – Suunnitteluprosessin hallinta* -ohjeen mukaisesti. Yhteistyössä Väylän kanssa on työstetty sopimuksia ja selvityksiä liittyen rakenteiden suunnitteluun, toteutukseen sekä käyttöön ja kunnossapitoon.

Länsirata

Hanketta suunnitellaan yhteensovittaen Länsiradan kanssa. Suunnitelmissa on otettu huomioon Länsiradan Salo–Kupittaa-yhteysvälin ratasuunnitelma Nunna–Kupittaa, jonka rakentamisen suunnittelu on aikataulutettu alkamaan 2026. Nunna–Kupittaa-hankkeen rakentamisen aikataulu on suunniteltu alkavaksi 2028–2031. Länsirata-hankkeessa rakennetaan toinen raide nykyisen raiteen viereen.

Laiteomistajat

Hankkeessa suunnitellaan ja rakennetaan yleisiä alueita, joiden yhteydessä tehdään yhteistyötä Turun Vesihuollon, Turku Energian, tietoliikenneoperaattoreiden sekä muiden mahdollisten laiteomistajien kanssa. Suunnittelualueella on olemassa olevia kunnallisteknisiä verkostoja, joiden muutostarpeet ja uusien verkostojen rakentaminen tulee yhteensovittaa muun rakentamisen kanssa.

8 Infrahanke osana kaupunkiympäristöä

Valmistuttuaan infrahanke luo Kupittaan kärjen alueelle kaupunkiympäristöä, joka tukee osaltaan Tiedepuiston vision mukaista kehitystä. Hanke liittyy ympäristöönsä monipuolisesti muodostaen luonnollisia kohtaamispaikkoja ja elävän kaupunginosan ytimen. Infrahanke yhdessä Taito-kampuksen kanssa käynnistää Tiedepuiston rakentumisen alueelle.

Taito-kampus

Taito-kampus liittyy infrahankkeeseen sekä kansitasolla että kannen alaisissa julkisissa tiloissa. Kampuksen pääsisäänkäynti sijoittuu kannen tasolle Vipusenaukion paviljongin ja joukkoliikennepysäkin läheisyyteen muodostaen kaupunginosan keskeisen solmukohdan. Joukkoliikennekansi on varattu vain joukkoliikenteelle ja kevyelle liikenteelle, kun taas saattoliikenne ja muu autoliikenne ohjataan kannen alaiseen tilaan. Kannen alla sijaitsee Taito-kampuksen huoltopiha sekä osa kampuksen polkupyöräpaikoista.

Muut ympäröivät korttelit

Infrahankkeen ympärille rakentuvat korttelit muodostavat urbaanin, jalankulkijoille ystävällisen ympäristön, jossa aukiot ja julkiset tilat yhdistävät alueen palveluja ja joukkoliikennettä vahvistaen kaupunginosan elävää sydäntä. Vipusenaukio liittyy Taito-kampuksen lisäksi kortteleihin A1, A3, D2 ja D3, joissa kaikissa voi olla liikerakentamisen mukaisia palveluja kannen tasossa.

Ympäröivät korttelit kytkeytyvät kannenalaiseen liikkumiskeskittymään auto- ja saattoliikenteen osalta. Osa kortteleista voi hyödyntää pohjoisen huoltoyhteyttä ja huoltopihaa yhdessä Taito-kampuksen kanssa.

Kaavarajaus ja tilapäisjärjestelyt

Kaavarajaus ja liikenneverkosto vaikuttavat infrahankkeen suunnitelmaan, vaiheistukseen ja tilapäisjärjestelyihin. Kupittaan kärjen ensimmäisen vaiheen kaavarajaus mahdollistaa Kupittaan ja Itäharjun kaupunginosien yhdistämisen ja Tiedepuiston ensimmäisen toteutuvan kokonaisuuden muodostumisen Taito-kampuksella, joukkoliikennekäytävällä, Vipusenaukiolla sekä kannen alapuolisilla tiloilla ja pysäköintiratkaisuilla.

Liikenteen ja kunnallisteknisen verkoston kannalta kaavavaiheiden 1 ja 2 rajakohdassa suunnitellaan tilapäisjärjestelyt, kunnes kokonaissuunnitelman mukaiset ratkaisut toteutuvat alueen muun rakentumisen edistyessä.

Infrahankkeen tilapäisjärjestelyt muodostuvat ylläesitetyistä lähtökohdista huomioiden ympäröivien kortteleiden rakentamisen mahdollistamisen. Infrahankkeen alueelle on vaiheistuksen vuoksi suunniteltu tilapäisjärjestelyjä muun muassa pintamateriaalien ja rajapintojen osalta. Tilapäisjärjestelyillä toteutetaan mahdollisimman toimiva kaupunkiympäristö rakennetuille kokonaisuuksille ja mahdollistetaan alueen vaiheittainen ja kokonaistaloudellinen rakentaminen.

Lisähankinta ja -kansi

Asemakaavan toteutuksen kannalta välttämättömäksi lisähankinnaksi on katsottu Helsinginkadun rakentaminen asemakaavan mukaiseen sijaintiin sisältäen vesihuollon rakentamisen sekä allianssin toteutuslaajuuden vaatimat johtosiirrot. Helsinginkadun uuden linjauksen suunnittelua on viety eteenpäin infrahankkeen suunnittelun kanssa, ja Lisähankinnan kehitysvaihe on alkanut alkuvuodesta 2025.

Lisäkannen kehitysvaiheen aloittamisesta Turun kaupunki päättää erikseen, mutta infrahankkeen suunnittelussa on huomioitu lisäkannen toteutumisen mahdollisuus muun muassa radan päälle rakennettavan joukkoliikennekannen osalta. Radan päälle rakentamisen suunnitteluperusteissa on huomioitu joukkoliikennekansi ja mahdollinen lisä-/ratakansi yhdessä toimivana kokonaisuutena. Lisähankinta ja lisäkansi on kuvattu tarkemmin liitteissä 2 ja 3.

9 Kustannukset

9.1 Kaupallinen malli

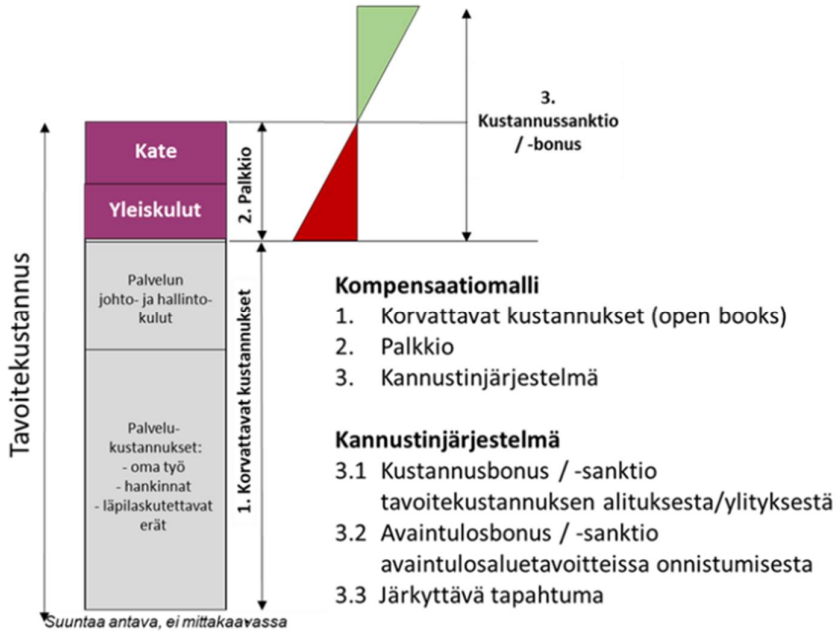
Hankkeen kaupalliset sopimusehdot on kuvattu Kaupallinen malli -asiakirjassa. Kaupallisia ehtoja täydennetään tarvittaessa kehitys- ja toteutusvaiheen aikana.

Kaikki osapuolet voittavat tai kaikki osapuolet häviävät yhdessä. Osapuolet noudattavat avoimet kirjat -periaatetta, ja osapuolten välillä vallitsee täydellinen läpinäkyvyys. Allianssissa on tasapuolinen voittojen ja tappioiden jako.

Kaupallisen mallin onnistuminen edellyttää, että kaikki osapuolet ymmärtävät perusteellisesti kaupallisen mallin sekä hyvän tai huonon lopputuloksen vaikutuksen allianssin kaupalliseen tulokseen. Lisäksi se edellyttää, että kaupallisen mallin kehittäminen, sen periaatteista sopiminen ja niiden käytäntöön jalkauttaminen suoritetaan tavalla, joka auttaa luomaan ja ylläpitämään osapuolten välisiä avoimia, rehellisiä ja luottamuksellisia suhteita.

9.1.1 Palveluntuottajalle maksettava korvaus

Palveluntuottajalle maksettava korvaus muodostuu korvattavista kustannuksista, palkkiosta ja kannustinjärjestelmästä kuvan 7 mukaisesti.



Kuva 7 Allianssin kompensaatiomalli ja kannustinjärjestelmä

Korvattavat kustannukset

Korvattavat kustannukset on esitetty Kaupallisen mallin liitteenä olevassa Korvattavien kustannusten luettelo -asiakirjassa.

Palkkio

Palveluntuottajan palkkio on esitetty luvussa 9.4.

Kannustinjärjestelmä

Kannustimien tarkoitus on ohjata allianssin toimintaa osaoptimoinnin sijaan koko hankkeen parhaaksi siten, että jokainen osapuoli kykenee vaikuttamaan sen tavoitteisiin ja tuloksiin. Kannustinjärjestelmässä määritetään allianssin tavoitteisiin sidotut kannustimet ja niistä maksettavat bonukset ja sanktiot.

Palveluntuottajalle maksetaan bonusta tavoitekustannuksen alittamisesta ja avaintulosalueiden ylittämisestä. Palveluntuottajalle jaetaan sanktiota tavoitekustannuksen ylittämisestä ja avaintulosalueiden alittamisesta sekä järkyttävän tapahtuman toteutumisen vuoksi.

Avaintulosalueet (ATA)

Allianssin kehitysvaiheessa määritellään onnistumisen periaatteiden mittarit, joiden avulla pystytään tavoittamaan tavanomaista toteutusmuotoa parempi lopputulos. Kupittaan kärjen kumppanuushankkeen toteutusvaiheen avaintulosalueet kohdistuvat tavoitteisiin, joiden on tunnistettu edistävän koko hankkeen ja alaprojektien päätavoitteiden toteutumista. Avaintulosalueiksi on tunnistettu mm. suunnittelu ja rakentaminen, turvallisuus, aikataulu, vastuullisuus, asiakastyytyväisyys sekä julkisuuskuva. Toteutusvaiheen avaintulosalueet ja aiheet sovitaan kehitysvaiheen aikana ennen toteutussuunnitelman hyväksymistä.

9.2 Kustannuslaskenta ja -seuranta

Kehitysvaiheen aikana kustannuksia on laskettu ja arvioitu TVD-prosessin mukaisesti aina suunnitelmapotentiaaleista mahdollisuuksiin. Kustannuslaskijoiden määräperusteisia laskelmia on laadittu, kun suunnitelmataso on ollut riittävä laskentaan.

Tilaajan kustannusasiantuntija on säännöllisesti ollut mukana kustannusarvioiden tarkastamisessa ja mahdolliset kehitysehdotukset on huomioitu seuraavissa laskelmissa. Kustannusarvio on allianssin yhdessä muodostama kokonaisuus.

Kustannusarvion kehittymistä ja muutoksia suhteessa alkuperäiseen tilaajan tavoitekustannukseen on seurattu säännöllisesti kehitysvaiheen aikana. Infrahankkeen ydinryhmä on raportoinut kustannukset APR:lle ja allianssin projektipäällikkö eteenpäin AJR:lle.

9.3 Tilaajan tavoitekustannus

Tilaajan asettama tavoitekustannus infrahankkeen osalta on 68,5 milj. euroa, alv 0 % (Haahtela-indeksi 5/2021).

Tässä hankesuunnitelmassa ehdotetaan käytettäväksi S-indeksiä kansirakenteiden osalta ja pysäköintilaitoksen osalta rakennuskustannusindeksiä. Näiden indeksien käytön katsotaan vastaavan parhaiten teknistä kokonaisuutta. Hankkeeseen kuuluvan Taito-kampuksen indeksi on jo korjattu hankesuunnitelman (8/2024) yhteydessä rakennuskustannusindeksiin. Jäljempänä esitetyissä kustannuksissa on käytetty esitettyjä indeksejä.

Tilaajan tavoitekustannus yllä mainitusti indeksikorjattuna on 78 811 993 €.

Tilaajan riskivaraus

Tilaaja on varautunut hankkeen muutoksiin ja riskeihin kaupungin valtuuston päätöksellä sitoa hankkeen tavoitekustannus indeksiin ja lisäksi erillisellä 9,05 milj. euron, alv 0 %, varauksella.

Tilaajan riskivarausta käytetään muun muassa seuraaviin asioihin:

- tilaajan riskeihin varautuminen
- laajuuden muutokset
- valvonta ja rakennuttaminen
- erillishankinnat.

Bonuspooli

Bonuspooli on tilaajan palveluntuottajille mahdollisesti maksettavia bonuksia varten varaama rahoitus. Bonuspooli muodostuu tilaajan etukäteen asettamasta rahoituksesta (alkupääoma) ja mahdollisesta tavoitekustannuksen alittamisesta seuraavasta lisäyksestä. Alkupääoma on 1,41 milj. euroa. Alihankkijoiden osuus alkupääomasta tarkennetaan kehitysvaiheen aikana.

9.4 Tavoitekustannusarvio

Tavoitekustannus on kehitysvaiheessa allianssin asettama hankkeen toteutuksen kustannustavoite. Tavoitekustannus muodostuu teknisestä kustannuksesta, riskivarauksesta ja palveluntuottajan palkkiosta.

Infrahankkeen hankesuunnitteluvaiheen tavoitekustannusarvio on esitetty alla olevassa taulukossa 1. Tavoitekustannusarviota tarkennetaan koko kehitysvaiheen ajan. Allianssin asettama hankkeen tavoitekustannus määritetään toteutussuunnitelmaan arviolta 11/2025.

Infrahankkeen tavoitekustannusarvio 13.5.2025 (alv 0 %) Rak.kust ind. 2000=100, 3/2025: 169,2, S-ind. 2000=100, 3/2025: 219,01	
Tekninen kustannus	67,42 milj. euroa
Allianssin riskivaraus	5,23 milj. euroa
Palveluntuottajan palkkio	4,31 milj. euroa
Tavoitekustannusarvio	**76,96 milj. euroa**

Taulukko 1 Infrahankkeen tavoitekustannusarvio

Tekninen kustannus on kehitysvaiheessa allianssin yhteisesti muodostama ja johtoryhmän hyväksymä paras mahdollinen arvio allianssin töiden korvattavista kustannuksista ilman riskejä, mahdollisuuksia ja palkkiota. Teknisessä kustannuksessa on huomioitu 598 586 €:n kustannus prosenttitaiteelle.

Allianssin riskivaraukset ovat varauksia, jotka on tunnistettu hankkeessa mutta jotka eivät sisälly tekniseen kustannukseen.

Kehitysvaiheessa pyritään tunnistamaan kaikki hankkeeseen liittyvät riskit. Riskit luokitellaan tilaajan riskeihin, tavoitetta muuttaviin riskeihin ja allianssin riskeihin. Allianssin riskeiksi tunnistetut riskivarauksen riskit kuuluvat tavoitekustannukseen.

Hankesuunnitteluvaiheessa merkittävimmiksi allianssin riskikokonaisuuksiksi on tunnistettu

- suunnittelun yhteensovituksen haastavuus eri hankeosien, alaprojektien ja sidosryhmien välillä
- hankkeelle laaditun aikataulun, työjärjestysten ja vaiheistusten toteutuminen suunnitellulla tavalla
- suunnittelun keskeneräisyyteen ja lähtötietojen oikeellisuuteen liittyvät riskit kustannuslaskennalle
- rautatien ja Helsinginkadun yli sekä niiden läheisyydessä rakentamiseen liittyvät tuotanto- ja turvallisuusriskit
- markkinasuhdanteen nousun vaikutukset resurssien saatavuuteen ja kustannustasoon, joka ei korreloi indeksin kanssa.

Palveluntuottajien palkkio on kaupallisen mallin mukaisesti palveluntuottajien jäsenyrityksille maksettava rahamäärä. Se sisältää palveluntuottajien jäsenyrityksien katteen ja ne yleiskustannukset, jotka eivät ole korvattavia kustannuksia. Palkkio on määritetty tarkemmin kaupallisessa mallissa.

Infrahankkeen tavoitekustannuksen muodostuminen

Infrahankkeen kustannukset muodostuvat kehitysvaiheen ja toteutusvaiheen kustannuksista, joista jälkimmäinen sisältää myös 5 vuoden jälkivastuuajan varauksen. Yllä olevat kustannukset sisältävät allianssisopimuksen mukaisesti palkkion ja riskivarauksen.

Infrahankkeen tekniseen kustannukseen sisältyy hankelaajuuden mukainen kokonaisuus. Huomioitavaa on, että hanke toteuttaa kaupunkiympäristöä ja sitä tukevia yksityisiä ja julkisia tiloja. Taito-kampus on suunniteltu tiiviissä yhteistyössä infrahankkeen kanssa, ja hankkeiden välillä on synergiaetuja, joiden hyödyntämiseksi osa Taito-kampuksen toiminnoista on suunniteltu infrahankkeen alueelle. Infrahankkeen yhteydessä toteutetaan joukkoliikennekannen alle mm. Taito-kampuksen henkilökunnan ja liikuntaesteisten autopaikat ja polkupyörätilat. Lisäksi kannen alainen yhteinen saatto- ja huoltohuoltopiha palvelee myös Taito-kampuksen käyttäjiä ja logistiikkaa. Nämä toimintoja tukevat tilat muodostavat 1 215 000 €:n suuruisen osan infrahankkeen tavoitekustannuksista, mikä on huomioitu vastaavasti Taito-kampuksen kokonaiskustannuksessa.

9.5 Kokonaiskustannusarvio

Infrahankkeen tilaajan kokonaiskustannusarvio

Kokonaiskustannusarvio muodostuu alla olevan taulukon 2 mukaisesti:

Sopimus, pysäköinnin osuus korjattu rakennuskustannusindeksillä ja kannen osuus S-indeksillä	
Tavoitekustannusarvio indeksikorjattuna	76,96 milj. euroa
Tilaajan riskivaraus	9,05 milj. euroa
Bonuspooli	1,41 milj. euroa
Tilaajan kokonaiskustannusarvio indeksikorjattuna	87,42 milj. euroa

Taulukko 2 Tilaajan kokonaiskustannusarvio

Muut kustannukset ja taloudelliset vaikutukset

Näiden lisäksi tilaajalle kohdistuvat käyttötalouteen pilaantuneiden maiden kustannukset, joiden kustannusarvion vaihteluväli on 1,0–1,6 milj. euroa hankkeen laajuuden osuudelta.

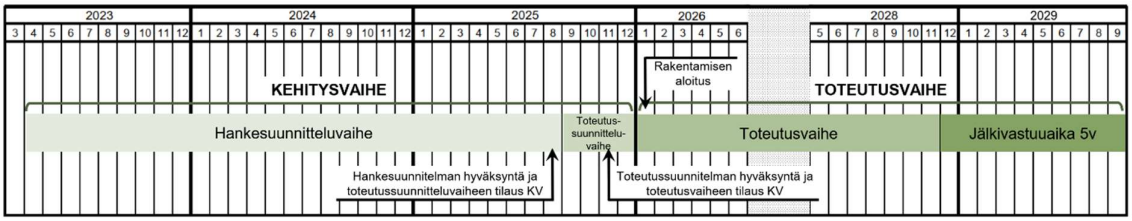
Alueen vaiheistuksen ja ympäröivien kortteleiden rakentamisen mahdollistamiseksi infrahankkeessa rakennetaan alueelle väliaikaisia ratkaisuja, joiden loppuunsaattaminen tehdään sitten, kun ympärillä olevat rakennukset ovat valmistuneet ja yleisille alueille voidaan viimeistellä lopulliset rakenteet. Loppuunsaattamisen kustannukset ovat noin 2,2 milj. euroa sisältäen huoltopihan ajoluiskan ja pysäköintilaitoksen pohjoisen ajoyhteyden kansi-/tunnelirakenteen.

Rahoitus ja avustukset

Kupittaan kärjen infrahankkeen kustannukset kohdistuvat Turun kaupungin infrainvestointimäärärahoihin. Kupittaan kärjen kumppanuushanke on osa Turun tiedepuiston kärkihanketta.

Hankkeen alueellisen merkittävyyden vuoksi sen on mahdollista saada avustuksia. Tämä on mainittu Turun kaupunkiseudun maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimuksessa 2024–2035. MAL-sopimuksen mukaan valtio avustaa Kupittaan kärjen hanketta enintään 10 miljoonalla eurolla. Väylävirasto vastaa joukkoliikennekannen ja Kupittaan asemalaiturin välisen yhteyden kustannuksista (kustannusarvio 1,6 milj. euroa, joka ei sisälly infrahankkeen tavoitekustannukseen) ja osallistuu liityntäpysäköinnin rahoitukseen (arvio valtionosuudesta 1,65 milj. euroa). Lisäksi Traficom sitoutuu joukkoliikennekannen rakentamiskustannuksiin enintään 30 %:n osuudella (arvio rahoitusosuudesta 6,75 milj. euroa). Ensisijaisesti rahoitus kohdistetaan asemalaituriyhteyksiin ja liityntäpysäköintiin, loput 10 milj. euron enimmäismäärästä joukkoliikennekannen avustuksiin. Avustusta perustellaan sillä, että hankkeen kautta alueesta kehitetään merkittävä liikenteen solmukohta, jossa yhdistyvät niin Länsiradan kuin myös raitiotien ja runkobussilinjaston joukkoliikennevirrat.

10 Aikataulu



Kuva 8 Infrahankkeen aikataulu

Suunnitteluaikataulu

Kehitysvaihe alkoi yhteistyössä kokonaissuunnittelun kanssa. Kokonaissuunnitelman valmistuttua kesällä 2024 infrahankkeen lähtötiedoksi alkoi infrahankkeen varsinaisen hankesuunnittelu.

Hankesuunnitteluvaiheessa suunnitteluaikataulua on seurattu ja päivitetty Last Planner -menetelmällä johdetuissa aikataulupalavereissa. Toteutussuunnittelua aletaan edistää hankesuunnitelman valmistuttua toukokuussa 2025. Toteutussuunnittelun alkaessa hankkeelle laaditaan suunnitteluaikataulu. Aikataulussa esitetään hankkeen alustavat suunnittelupaketit, jotka on yhteensovitettu tulevien hankintapakettien kanssa. Alustava suunnitteluaikataulu pohjautuu hankkeen yleisaikatauluun ja hankintasuunnitelmaan.

Yleisaikataulu

Infrahankkeen alustava yleisaikataulu on laadittu osana hankesuunnitteluvaihetta. Yleisaikataulun tehtävänä on tuoda kokonaiskuva hankkeen etenemisestä ja toimia pohjana tuotannonsuunnittelulle ja kustannuslaskennalle. Infrahankkeen arvioitu kokonaisläpimenoaika on 35 kuukautta. Yleisaikataulun mukaisesti toteutusvaihe alkaa tammikuussa 2026 ja hanke on kokonaisuudessaan valmis marraskuussa 2028. Yleisaikataulussa on huomioitu alueen tilapäisjärjestelyt ja valmius Taito-kampuksen käyttöönotolle elokuussa 2028. infrahankkeen alustava yleisaikataulu on liitteenä 5.

11 Hankinnat

Allianssille laaditaan kehitysvaiheessa allianssin hankintastrategia, joka sisältää hankinnan tavoitteet ja toimintamallit sekä integraatiosuunnitelman. Infrahankkeelle laaditaan toteutussuunnitteluvaiheen aikana alustava hankintasuunnitelma, jossa on esitetty alustavat osakokonaisuuskohtaiset hankintapaketit. Hankintasuunnitelman avulla hankintatilannetta seurataan kokonaisuutena ja varmistetaan hankintojen oikea-aikaisuus. Hankintasuunnitelmaan tunnistetaan myös kiirehankinnat, jotka edellyttävät nopeutettua hankintaprosessia. Tämä on tarpeen, kun hanke on saatava käyntiin nopeasti tai kun rakennusmateriaalien tai -työn tarve on pikainen. Kiirehankinnassa korostuvat tehokas päätöksenteko ja nopeat toimitukset.

Tilaajan hankinnat

Tilaaja on hankkinut tai hankkii erillishankintoina asiantuntijapalveluita sekä mahdollisesti muita tarpeellisia palveluita, urakoita tai materiaaleja, jotka kannattaa hankkia erikseen. Tilaajan hankinnat tarkentuvat toteutussuunnittelu- ja toteutusvaiheessa.

12 Viestintä

Kupittaan kärjen kumppanuushankkeen viestintää ja vuorovaikutusta allianssissa johtaa tilaajan edustaja, joka vastaa viestinnän ja vuorovaikutuksen ydinryhmien toiminnasta. Allianssin johtoryhmä hyväksyy hankkeen viestinnän tavoitteet sekä viestintästrategian ja -politiikan.

Viestinnän tärkeimmät tehtävät ovat hankkeen maineen rakentaminen ja hallinta sekä yhdenmukaisen, faktapohjaisen ja ajantasaisen viestinnän (tarina ja ilme) varmistaminen kautta linjan ulkoisesti ja sisäisesti. Allianssille on laadittu viestintäsuunnitelma sekä vuosikello. Allianssin viestinnän keskeiset periaatteet ovat luotettavuus, avoimuus, vuorovaikutteisuus, johdonmukaisuus ja objektiivisuus.

Allianssi tiedottaa ajankohtaisista uutisista ePressi-uutishuoneen, kaupungin somekanavien ja uusien verkkosivujen www.kupittaankarki.fi kautta sekä sisäisissä kanavissa. Kaupungin päätöksentekoon ja strategisiin painopisteisiin liittyviä uutisia julkaistaan myös Turun kaupungin viestintäkanavissa. Hankkeen vuorovaikutusta toteutetaan eri tilaisuuksissa ja eri sidosryhmien yhteistyönä.

Allianssin viestinnän periaatteet ja vastuut poikkeus- ja kriisitilanteissa on määritelty kriisinhallintaohjeissa.

13 Jatkotoimet

Hankesuunnitelma etenee Turun kaupungin päätöksentekoprosessiin keväällä 2025. Tavoitteena on hankesuunnitelman hyväksyntä elokuussa 2025. Kehitysvaiheen seuraavassa osassa laaditaan hankkeen toteutussuunnitelma ja haetaan hankkeelle rakennus- ja katuluvat. Tavoitteena on toteutussuunnitelman hyväksyminen, toteutusvaiheen tilaus ja lainvoimainen rakennuslupa marraskuuhun 2025 mennessä. Infrahankkeen toteutusvaiheen on tarkoitus alkaa tammikuussa 2026, jolloin vastaanotto pidettäisiin marraskuussa 2028.

14 Liitteet

Liite 1 Arkkitehdin hankesuunnitelma-aineisto

Liite 2 Lisähankinta

Liite 3 Lisäkansi

Liite 4 Terävin kärki -kilpailutyön kehittyminen asemakaavan viitesuunnitelmaksi ja infran hankesuunnitelmaksi

Liite 5 Alustava yleisaikataulu

15 Kuvat ja taulukot

Kuvat

Kuva 1 Kupittaan kärjen kumppanuushankkeen hankeaikataulu 3
Kuva 2 Kupittaan kärjen kumppanuushankkeen organisaatio 4
Kuva 3 Kupittaan kärjen allianssin alue ja infrahankkeen laajuus 5
Kuva 4 Kokonaissuunnitelman viitesuunnitelma 10.6.2024 6
Kuva 5 Vasemmalla Kupittaan kärjen alkuperäinen asemakaavaehdotus (10.6.2024) ja oikealla ensimmäisen vaiheen asemakaavaehdotus (6.5.2025) 7
Kuva 6 Allianssin tavoitteet 8
Kuva 7 Allianssin kompensaatiomalli ja kannustinjärjestelmä 13
Kuva 8 Infrahankkeen aikataulu 17

Taulukot

Taulukko 1 Infrahankkeen tavoitekustannusarvio 15
Taulukko 2 Tilaajan kokonaiskustannusarvio 16