



# Autotalokorttelin laajennus

Arkkitehtuurikilpailu

Kilpailuohjelma  
4.12.2023



# SISÄLLYS

## 1. KILPAILUKUTSU

- 1.1 Kilpailun tarkoitus
- 1.2 Kilpailukohde
- 1.3 Kilpailumuoto ja osallistumisoikeus
- 1.4 Kilpailun aikataulu

## 2. KILPAILUTEKNISET TIEDOT

- 2.1 Kilpailun kieli
- 2.2 Kilpailupalkkiot
- 2.3 Kilpailun tuomaristo
- 2.4 Kilpailun säännöt
- 2.5 Kilpailuaineisto ja sen jakelu
- 2.6 Kilpailua koskevat kysymykset
- 2.7 Kilpailun ratkaiseminen sekä tuloksen ja ehdotusten julkistaminen
- 2.8 Kilpailuehdotusten käyttöoikeus ja tekijänoikeudet

## 3. KILPAILUALUEEN JA LÄHIYMPÄRISTÖN KUVAUS

- 3.1 Alueen historiaa
- 3.2 Sijainti kaupunkirakenteessa ja rakennetun ympäristön ominaispiirteitä
- 3.3 Alueen toiminnot
- 3.4 Maankäytölliset lähtökohdat
- 3.5 Teknistoloudelliset lähtökohdat
- 3.6 Ympäristön tulevia hankkeita

## 4. SUUNNITTELUOHJELMA

- 4.1 Suunnittelun lähtökohdat ja tavoitteet
- 4.2 Suunnitteluperiaatteet, vaatimukset ja -ohjeet
  - 4.2.1 Kaupunkirakenne ja -kuva
  - 4.2.2 Toimintosisältö ja kytkeytyminen kortteliin
  - 4.2.3 Kävelyn-, pyöräilyn ja muun liikenteen huomiointi
  - 4.2.4 Teknisten ja taloudellisten lähtökohtien huomiointi
  - 4.2.5 Kestävän rakentamisen periaatteiden huomiointi

## 5. KILPAILUEHDOTUSTEN ARVOSTELU

- 5.1 Suunnitelmaehdotusten vertailu ja voittajaehdokkaan valinta
- 5.2 Arvostelukriteerit

## 6. EHDOTUSTEN LAADINTAOHJEET

- 6.1 Vaadittavat suunnitelma-asiakirjat
- 6.2 Esitystapa
- 6.3 Kilpailusalaisuus
- 6.4 Kilpailuehdotusten sisäänjätö

# 1 KILPAILUKUTSU

## 1.1 Kilpailun järjestäjä ja tarkoitus

KOy Runskivuori järjestää yhteistyössä Helsingin kaupungin ja Suomen Arkkitehtiliiton (SAFA) kanssa arkkitehtuurikutsukilpailun Helsingin Kampissa sijaitsevan Autotalokorttelin laajentamisesta Eteläisen Rautatienkadun suuntaan alueelle, joka toimii nykyisellään katualueena ja linja-autojen pysäköintipaikkana. Alueelle on tarkoitus suunnitella toimilapainotteista täydennysrakentamista, joka täydentää olemassa olevaa korttelirakennetta ja kytkeytyy korttelin nykyisiin rakennuksiin sujuvasti.

Suunnittelun tavoitteena on luoda keskustaan suuren kysynnän omaavaa uutta modernia toimistotilaa ja näin vahvistaa keskustaa työpaikka-alueena, jotka ovat yleiskaavan tavoitteita. Suunnitteluratkaisulla pyritään myös tehostamaan Autotalokorttelin käyttöä ja parantamaan sen kaupallista toiminnallisuutta sekä elävöittämään aluetta uusin ja paremmin saavutettavain palveluin. Erityisesti katutason nykyisten sekä uusien tilojen yhteyksien ja yhtenäisyyden parantaminen nähdään suurena potentiaalina koko korttelin kaupallisen toimivuuden näkökulmasta.

Kilpailulla pyritään löytämään kaupunkikuvallisesti paikkaan soveltuva suunnitteluratkaisu, joka lisää Autotalokorttelin ja koko Kampin alueen vetovoimaa ja ottaa samanaikaisesti huomioon myös rakentamisen toteutuskelpoisuuden.

Tavoitteena on laatia alueen asemakaavan muutos sekä toteuttaa hanke voittaneen suunnitteluratkaisun pohjalta.

## 1.2 Kilpailukohde

Suunnittelualueeseen kuuluu Helsingin Autotalon korttelin luoteisosassa sijaitseva rakentamaton, kaupungin omistuksessa oleva katualue sekä Autotalokorttelin olemassa olevat pohjoiset kiinteistöt (ks. kaavio).

Uudisrakentamisen alue rajautuu eteläiseltä reunaltaan Autotalokortteliin 217 ja pohjoiselta reunaltaan oheiseen kaavioon merkittyyn läheisten kortteleista hahmottuvaan julkisivulinjaan. Toiminnallinen ja liikenteellinen tarkastelu ulottuu suunnitteluohjelmassa mainitulla tavalla korttelin pohjoisten kiinteistöjen alueelle.

## 1.3 Kilpailumuoto ja osallistumisoikeus

Kilpailuun kutsutaan neljä arkkitehtitoimistoa tiimeineen.

Kilpailuun osallistuvat ne kutsutut tahot, jotka jättävät kilpailuohjelman mukaisen ehdotuksen määräaikaan mennessä. SAFAn kilpailusääntöjen mukaan kukin kutsuttu taho voi jättää ainoastaan yhden työn.

Kilpailuun kutsuttavat suunnittelijaryhmät:

- ARCO Architecture Company Oy
- PES-Arkkitehdit Oy
- JKMM Arkkitehdit Oy
- Arkkitehtitoimisto Opus Oy

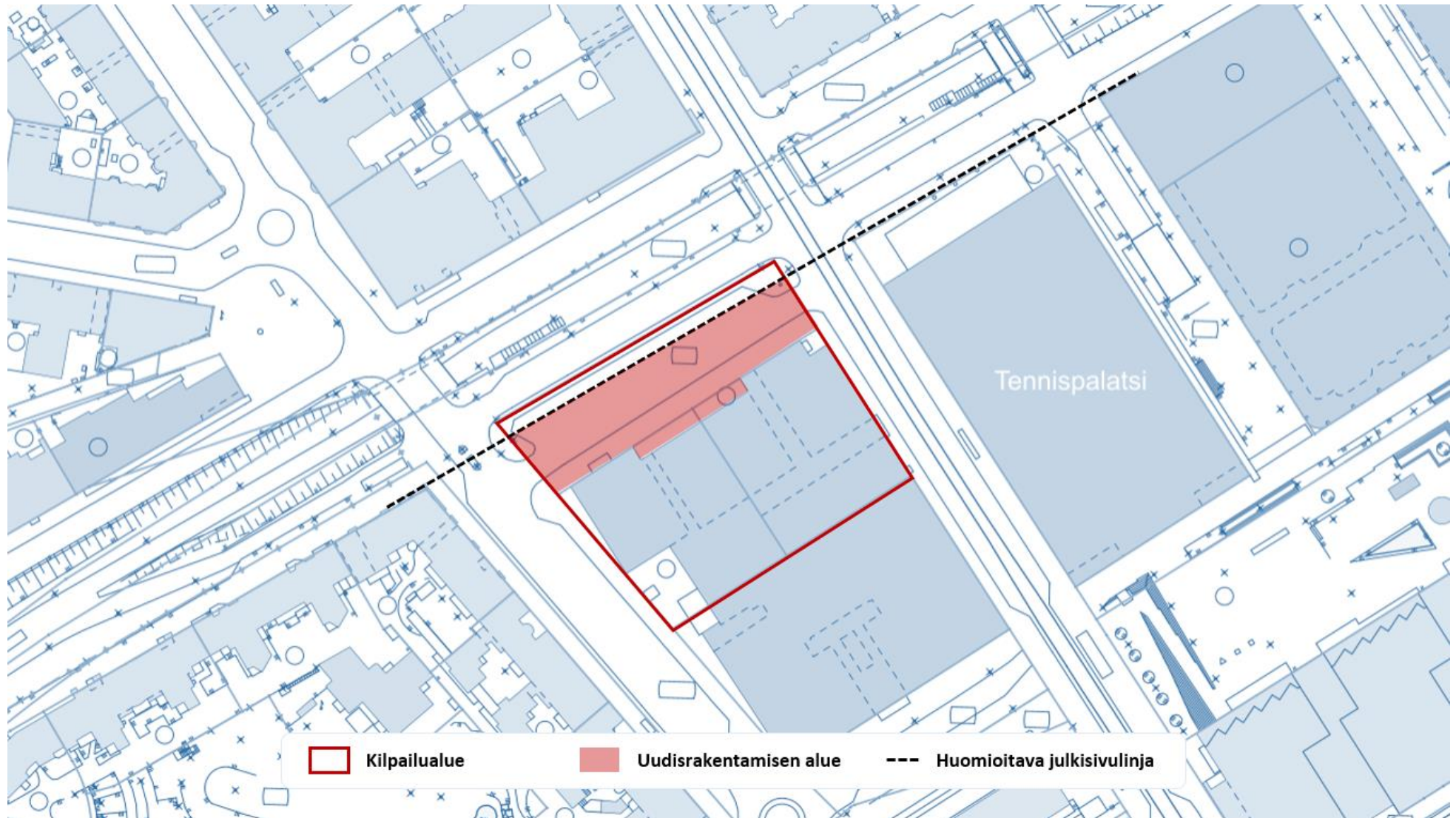
Kutsuttavien ryhmien valintakriteereinä olivat muun muassa näytöt vaativista täydennysrakentamis-hankkeista, referenssihankkeiden kaupunkikuvallinen ja toiminnallinen laatu sekä taloudellinen toteutettavuus, kyvykkyys julkisten tilojen onnistuneista ratkaisuksista sekä kokonaisuudessaan suunnittelijaryhmän uskottavuus hankkeen vaativuuteen ja profiiliin nähden.

## 1.4 Kilpailun ja asemakaavoituksen aikataulu

Kilpailuaika alkaa aloitusseminaarista 4.12.2023 ja päättyy kilpailuehdotusten sisäänjätön takarajaan 1.3.2024 klo 16.

Kilpailun järjestäjien tavoitteena on, että päätökset kilpailun voittajasta tehdään huhtikuun 2024 aikana.

Asemakaavan laadinta on tarkoitus aloittaa voittaneen kilpailuehdotuksen pohjalta ja asemakaavan tavoitteellaan saavan lainvoiman vuoden 2025 aikana.



## 2 KILPAILUTEKNISET TIEDOT

### 2.1 Kilpailun kieli

Kilpailun virallinen kieli on suomi.

Kilpailuehdotukset tulee laatia suomen kielellä. Ehdotuksen selostus tulee esittää suomen kielellä.

Kilpailun järjestäjä ei käännä kilpailuasiakirjoja, kysymyksiä ja vastauksia eikä liitteitä.

### 2.2 Kilpailupalkkiot

Kullekin hyväksyttävän kilpailuehdotuksen jättäneelle kilpailijalle maksetaan kilpailupalkkiona 40 000 euroa (alv 0 %). SAFA pidättää kilpailijoille maksettavista palkkioista 7 % kilpailusääntöjensä mukaisesti.

### 2.3 Kilpailun tuomaristo

Kilpailun tuomaristo vastaa suunnitelmaehdotusten arvioinnista. Tuomaristoon kuuluu viisi jäsentä, joista kaksi on kilpailun järjestäjän nimeämiä, kaksi Helsingin kaupungin nimeämiä ja yksi Suomen Arkkitehtiliiton SAFA:n nimeämä jäsen. Tuomaristo tekee päätöksen kilpailun voittajasta.

Kilpailun vaihtoehtoinen sihteeristö vastaa kilpailun valmistelusta ja läpiviennistä, tarvittavista sopimusneuvotteluista, käytännön järjestelyistä sekä toimii kilpailijoiden yhteistyötahona ja avustaa tuomaristoa kilpailun aikana.

Tuomaristo:

- Janne Prokkola (tuomariston puheenjohtaja), arkkitehti SAFA, yksikön päällikkö, asemakaavoitus, eteläinen alue, Helsingin kaupunki
- Tuomas Hakala, arkkitehti, yksikön päällikkö, asemakaavoitus, asemakaavakoordinaatio, Helsingin kaupunki
- Vesa Eskoli, kiinteistösijoitusjohtaja, LähiTapiola Kiinteistövarainhoito Oy
- Vesa Olkkola, arkkitehti SAFA, Realidea Oy
- Jyrki Iso-Aho (SAFA:n valitsema asiantuntijajäsen), arkkitehti SAFA, Arkkitehtitoimisto A-konsultit Oy

Kilpailusihteerit:

- Mika Korhonen, kaupunkikehitysasiantuntija, Realidea Oy

Asiantuntijat:

Tuomariston arvioinnin ja päätöksenteon apuna voidaan käyttää avustavia asiantuntijoita eri suunnittelualoilta. Asiantuntijat ja sihteerit eivät osallistu päätöksentekoon eikä heillä ole oikeutta osallistua kilpailuun.

Ulkopuoliset arviot tai lausunnot eivät sido tuomaristoa. Esimerkiksi seuraavien suunnittelualojen asiantuntijat voivat tulla kyseeseen:

- Kaupunkisuunnittelu
- Rakennushistoria
- Liikennesuunnittelu
- Teknistaloudelliset asiat
- Maisema-arkkitehtuuri
- Kestävä rakentaminen
- Palo- ja pelastusasiat
- Kaupallinen suunnittelu

## 2.4 Kilpailun säännöt

Kilpailussa noudatetaan tätä kilpailuohjelmaa sekä Suomen Arkkitehtiliiton kilpailusääntöjä.

## 2.5 Kilpailuaineisto ja sen jakelu

Kilpailuaineisto koostuu tästä kilpailuohjelmasta sekä seuraavista liitteistä:

1. Pohjarakennetekniset lähtökohdat, Sitowise Oy, 15.12.2022 (pdf)
2. Autotalokorttelin lähialueen kaupunkirakenteellinen ja ympäristöhistoriallinen selvitys, Arkkitehtitoimisto R Schnitzler, 2022 (pdf)
3. Ohjeellinen kellarin suunnitteluratkaisu, WSP Finland Oy, 9.5.2023 (pdf)
4. Kantakartta (pdf/dwg)
5. Autotalokorttelin piirrossarja (pdf/dwg)
6. Ympäröivien rakennusten julkisivupiirustukset (pdf/dwg)
7. Kilpailutöiden 3D-tulostusohje (pdf)
8. 3D-kaupunkimalli, tekstuurilla (3dm, skp, 3ds, obj, fbx, dae, dwg) ja ilman tekstuuria (dwg)
9. Näkymäkuvaohje (pdf)
10. Valokuvia kilpailualueelta (jpg/raw)

## 2.6 Kilpailua koskevat kysymykset

Kilpailijoilla on mahdollisuus pyytää ohjelmaa koskevia tarkennuksia tai lisätietoja. Kilpailuun liittyvät kysymykset ja tiedustelut tulee toimittaa kilpailusihteerille sähköpostitse osoitteeseen mika.korhonen@realidea.fi 19.1.2023 klo 16:00 mennessä.

Kilpailusihteerii huolehtii kilpailusalaisuuden säilymisestä kysymysten käsittelyn yhteydessä. Vastauksen kysymyksiin pyritään julkaisemaan kaikille osallistujille sähköpostitiedotteella viikon kuluessa kysymyksen vastaanottamisesta.

## 2.7 Kilpailun ratkaiseminen sekä tulosten ja kilpailuehdotusten julkistaminen

Voittaneen ehdotuksen tekijä ilmoitetaan valintapäätöksen jälkeen.

Kilpailuehdotukset voidaan asettaa julkisesti nähtäville ja kaupunkilaisten kommentoitavaksi ennen voittajan valintaa. Mahdollisen kuulemisen myötä vastaanotetut kaupunkilaisten kommentit tuodaan tuomariston tietoon arvosteluprosessin aikana.

## 2.8 Kilpailuehdotusten käyttöoikeus ja tekijänoikeudet

Kilpailun järjestäjällä on omistusoikeus kilpailuehdotuksiin tekijänoikeuden jäädessä ehdotuksen tekijälle.

Järjestäjällä ja kilpailun perusteella mahdollisen toimeksiannon saaneella on oikeus käyttää hyväkseen muiden ehdotusten aiheita ja ajatuksia.

Ehdotusasiakirjoihin liittyvien tekijän- ja käyttöoikeuskysymysten osalta noudatetaan voimassa olevaa lainsäädäntöä.

Kilpailun järjestäjällä ja SAFA:lla on oikeus julkaista kilpailuehdotusten materiaalia korvauksetta. Julkaisun yhteydessä mainitaan aina kyseisen ehdotuksen tekijä lukuun ottamatta kilpailun aikana nimettöminä julkaistavia ehdotuksia

## 3 KILPAILUALUEEN JA LÄHIYMPÄRISTÖN KUVAUS

### 3.1 Alueen historiaa

Kilpailualue sijaitsee Kampin kaupunginosan pohjoisreunalla, joka oli vielä 1800-luvun alussa pitkälti rakentamatonta luonnontilaista maa-aluetta. Kaupunginosan pohjoinen raja-alue syntyi, kun Satamarata Hietalahteen valmistui 1890-luvulla.

Vuonna 1899 järjestettiin Etu-Töölön asemakaavakilpailu. Senaatin vuonna 1906 vahvistama Töölön asemakaava koski myös Kamppia. Asemakaavan tuloksena syntyi satamaradan syvänteen molemmin puolin pitkä ja väljä raja-alue Kampin ja Töölön välille. Asemakaavan myötä sai alkunsa myös kilpailualueen kortteli 217. Se rajautui satamarataan, Turun kasarmin alueeseen ja Runeberginkatuun. Kadun toisella puolella Lepäsuolla sijaitsi kaasulaitoksen kortteli. Korttelissa 217 sijaitsi puu- ja kivirakenteisia verstaiteja. Alue oli selkeästi osa laitakaupunkia.

Vuonna 1924 järjestettiin Helsingin keskustan järjestelyistä suunnittelukilpailu, jonka arkkitehti Oiva Kallion ehdotus voitti. Siitä kehitellyn 1932 keskustan yleissuunnitelman ja saman vuoden Turun kasarmialueen pilkkovan asemakaavan umpikorttelit muistuttavat nykyistä korttelirakennetta. Vuonna 1937 valmistui tulevan Autotalokorttelin viereen arkkitehti Helge Lundströmin suunnittelema, valkoisen funktionalismin ihanteita peilaava Tennispalatsi. Muilta osin alueen kehittyminen sai odottaa sodan jälkeisiä vuosia. Korttelin 217 verstaatkin säilyivät vuosisadan alun hahmossaan 1950-luvun puoliväliin, Autotalokorttelin rakentamiseen asti.

Lindegrenin ja Kråkströmin vuoden 1954 suunnitelmassa Kampin alue on osoitettu keskustatoimintojen laajentumiselle. Korttelit ovat tiiviitä ja korkeita eivätkä ne enää kiinnity Eteläisen Rautatiekatuun.

Suunnitelma ohjasi vahvasti Kampin alueen luonnetta modernin liikekeskustan suuntaan, mutta siitä toteutui yksittäisenä vain kortteli nro 217.

Kansainvälistä pilvenpiirtäjämmodernismia rasterijulkisivuineen tavoitteleva Autotalo valmistui ensimmäisenä korttelin eteläosaan vuonna 1958. Asemakaavaluonnoksessa korttelin pohjoinen osa oli esitetty kaksikerroksisen jalustan päälle asetettuna poikittaisena lamellina. Lopulta rakennettiin kuitenkin kaksi erillistä tornia, jotka jatkoivat symmetrisemmin Autotalon tornisommitelmaa, 1958 Runeberginkadun kulmaan valmistui ”Pohjantalo”, ja myöhemmin vuonna 1962 toiseen nurkkaan Kampin-torni. Korttelin pohjoislinja erkani tässä vaiheessa Eteläisestä Rautatiekadusta. Korttelin 217 ja Eteläisen Rautatiekadun väliin jäi määrittelemätön avoin katutila.



*Kortteli 217 nähtynä lännestä vuonna 1984 (HKM)*

Autotalokorttelin valmistumisen jälkeen Helsingin kaupallisen keskustan laajentuminen Kamppiin ei edennyt kovin ripeästi. Korttelin idän

puoleinen alue oli 1970-luvulle tultaessa täytynyt lähi- ja kaukoliikenteen busseista. Myös korttelin länsipuolella oleva "Kampin kolmion" kortteli jäi tyhjilleen, kun kaasukello purettiin vuonna 1967. Autotalokortteli ja Tennispalatsi seisoivat pitkään yksinäisinä monumentteina avoimeksi jääneessä maisemassa.

Kaupallisen keskuksen suunnittelu Kamppiin käynnistettiin metron rakentamispäätöksen myötä 1970-luvulla. Kampin vuoden 1974 osayleiskaavan perusteella asemakaavoitettiin tontit suurin Eteläisen Rautatiekadun varrelle. Mittakaava kasvoi oleellisesti vanhaan keskustan kaupunkirakenteeseen verrattuna. Vuonna 1982 Helsingin kaupunki järjesti Kampin kolmiosta kilpailun. Voittanut ehdotus toteutettiin suurena umpikorttelina. Korttelin 217 joukkoliikennesaavutettavuus parani huomattavasti, kun Autotalon ja Sähkötalon väliin avattiin Kampin metroasema



Säilyneisyyskaavio (Arkkitehtitoimisto R Schnitzler 2022)

vuonna 1983. 1990-luvun alussa Runeberginkadun varrelle toteutettiin hotelli, joka viimeisteli alueen eteläpuolen.

Alueen korttelirakenne sai lopulta nykyisen muotonsa, kun sitä 2000-luvulla täydennettiin rakentamalla Kauppakeskus Kampi, jonka päälle sijoittuu myös asumista. Käytöstä poistuneeseen satamaradan uomaan rakennettiin kevyen liikenteen väylä Baana vuonna 2012.

### 3.2 Rakennetun ympäristön ominaispiirteitä

Ympäristön kaupunkirakenne on poikkeuksellisen arvokasta: Etu-Töölön kaupunginosa sekä Tennispalatsi kuuluvat Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen kohdeluetteloon (RKY 2009). Suunnittelualan ympäristö on myös historiallisesti kerrostunutta ja eri aikakausien piirteet hahmottuvat kaupunkitilassa edelleen.

Kilpailualue sijaitsee kaupunkirakenteellisesti varsin myöhään rakentuneessa kohdassa Kampin kaupunginosan pohjoisreunalla entisen satamaradan uoman eteläpuolella, Kampin ja Etu-Töölön saumakohtassa. Korttelirivistö Eteläisen Rautatiekadun varrelle on rakentunut verrattain pitkän ajan kuluessa entisen Turun kasarmien ja Kampin kaasukellon alueelle.

Rakennukset Eteläisen Rautatiekadun puoleisessa rivistössä ovat keskenään kaupungin modernin ajan eri vaiheista: Tennispalatsi funktionalismin ajan esimerkkinä, Autotalokortteli oman aikansa "city"-unelmana tornisommitelmineen ja Kampin kolmio esimerkkinä 1980-luvun umpikorttelista. Helsingin kantakaupunki säästyi pääosin muille eurooppalaisille kaupungeille aikanaan tyyppilliseltä pilvenpiirtäjäsaneeraukselta. Kuitenkin juuri kortteli 217 toteutti näitä kansainvälisiä ihanteita. Siinä mielessä kortteli on Helsingissä ainutlaatuinen.

Autotalokortteli sijaitsee poikkeuksellisen väljässä kaupunkirakenteessa, jossa sen tunnusomaiset rakennukset näyttäytyvät pitkien näkymien



päätteenä. Erityisen tunnistettavia maamerkkejä ovat Autotalo- korttelin tornien näkyminen ryhmänä vinottainäkymissä. Baanan uomaan liittyvät Rautatiekadut korostavat siirtymää eri kaupunginosasta ja kaupunkikerrostumasta toiseen. Tämän ansiosta mm. Töölö ja Kamppi rajautuvat tunnistettaviksi erillisiksi kerrostumikseen.

Katutilan mitoitus on luonteeltaan tiivistä ruutukaavakorttelistoa, lukuun ottamatta Rautatiekatujen pitkänomaista avointa kaupunkitilaa, jonka luonteenomaisin ominaispiirre on ratakuilu keskellä katutilaa. Pitkät näkymät ovat alueelle luonteen omaista.

Suunnittelualueen keskeisyyteen ja kulttuurihistorialliseen arvoon nähden suunnittelualueella on nykyisellään kuitenkin useita arkkitehtonisesti ja kaupunkikuvallisesti huonolaatuisia ratkaisuja. Kilpailualue on keskeisestä sijainnistaan huolimatta jäänyt epämääräiseksi paikoitusalueeksi ja epäaktiiviseksi kohdaksi kaupunkirakenteessa. Alueella on lähinnä paikoitusta ja vaikeasti hahmottuvaa, epämääräisen väljää jalankulkualuetta. Pohjoinen sijainti tekee paikasta varjoisan ja oleskelun kannalta epäedullisen. Tämän lisäksi Baanan varrella ja Kampin kolmion kohdalla oleva viheryhteys katkeaa kilpailualueen kohdalla.

### 3.3 Alueen toiminnot

Suunnittelualue sijoittuu Kampin kaupunginosaan Etu-Töölön ja Kampin rajalle. Ympäristö on toiminnalliselta luonteeltaan ydinkeskustan reuna- vyöhykkeelle tyypillistä kerroksellista kaupunkirakennetta; Alueelle sijoittuu asumista ja työpaikkoja, rakennusten ensimmäiset kerrokset ovat pääasiassa varattu liiketiloille.

Suunnittelualue on osa Helsingin liikekeskustaa ja vilkasta kantakaupungin ympäristöä. Vieressä sijaitseva Kampin keskuksen vilkas kauppakeskus ja joukkoliikenteen solmukohta tuo alueelle runsaasti kävijöitä. Autotalon eteläpuolella sijaitsee metron Kampin aseman sisäänkäynti ja Alvar Aallon suunnittelema Sähkötalo. Alueen pohjoispuolella sijaitsee

Rautatiekatujen välisessä entisessä ratakuilussa suosittu pyöräilyn ja jalankulun yhteys, Baana. Kilpailualue liittyy Eteläisen Rautatiekadun liiketorttelien rintamaan. Sen merkittävin rakennus on kulttuurihistoriallisesti arvokas Tennispalatsi.

Rautatiekatujen pohjoispuolelta alkaa Etu-Töölön tiivis kantakaupungin asuinkorttelisto.



*Kilpailualue keväällä 2023*

### 3.4 Maankäytölliset lähtökohdat

Yleiskaava on alueen suunnittelun kannalta tärkein maankäytöllisiä lähtökohtia asettava suunnitelma. Lisäksi lähtökohtia asettaa yleiskaavaa tarkentavat keskustavisio ja ydinkeskustan maankäytön kehityskuva – Elämyksellinen keskusta.

## Yleiskaava 2016

Suunnittelualue on Yleiskaava 2016:ssa merkitty aluemerkinä C1, Liike- ja palvelukeskuksen alue. Kilpailualueen alle on merkitty maanalaisen rautatien varaus, ja raideliikenteen runkoyhteysvaraus. Yleiskaavan aluemerkinä C1 määritelmä on seuraava: ”Palvelu-, liike- ja toimitilapainotteinen keskusta, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava pääsääntöisesti liiketilaksi. Alue on kävelypainotteinen. Alue erottuu ympäristöönsä tehokkaampana ja toiminnallisesti monipuolisempana. Liike- ja toimitilan kokonaismäärää ei lähtökohtaisesti tule vähentää. Rakennuksen tai sen osan käyttötarkoituksen muutoksissa on varmistettava keskustalle ominaisen, toiminnallisesti monipuolisen ja sekoittuneen rakenteen säilyminen. Käyttötarkoituksen muutosten yhteydessä tulee tehdä alueellinen tarkastelu”.

Kaikissa keskustoissa on voimassa määräys, jonka mukaan ”keskustoja tiivistetään ja kehitetään urbaanina kaupunkirakenteena. Keskustoja suunniteltaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota jalankulkijan mitta-kaavaan sekä jalankulku-, pyöräily-, pysäköinti-, huolto- ja julkisen liikenteen järjestelyjen toimivuuteen. Pysäköinti tulee ensisijaisesti sijoittaa laitoksiin ja kadunvarsiin. Pysäköintipaikkojen määrää rajoitetaan.”

Liikekeskusta ja kantakaupungin alue ovat kulttuurihistoriallisesti ja rakennustaiteellisesti arvokkaita aluekokonaisuuksia puistoineen. Kaikkialla kantakaupungin alueella tulee ottaa huomioon kulttuurihistorialliset, rakennustaiteelliset sekä maisemakulttuurin arvot.

## Keskustavisio

Helsingin keskustavisio on yleiskaavaa ja strategisia ohjelmia tarkentava tulevaisuuskuva liikekeskustan ja kantakaupungin kehittämiseksi. Sen mukaan keskusta on tulevaisuudessakin Suomen merkittävin liike-

elämän keskus, työpaikkojen, palveluiden, hallinnon ja kulttuurin keskitelmä, johon yritykset haluavat sijoittua ja ihmiset tulla. Liikekeskusta on entistä kävelypainotteisempi. Kortteleiden läpi avataan lisää uusia reittejä ja tiivistyvät sisäpihat sekä maantasokerros tarjoavat uusia mahdollisuuksia kehittää kiinteistöjä. Julkisen ulkotilan käyttö on intensiivistä ja kävelijöiden määrät suuria. Katutila ja julkiset alueet on osoitettu ihmisille. Palvelut sijaitsevat kortteleissa. Liikekeskustan alueella ei sallita korkeaa rakentamista. Liikekeskustassa tunnistetaan historiallisen kaupunkirakenteen arvo liiketoiminnan vetovoimatekijänä.

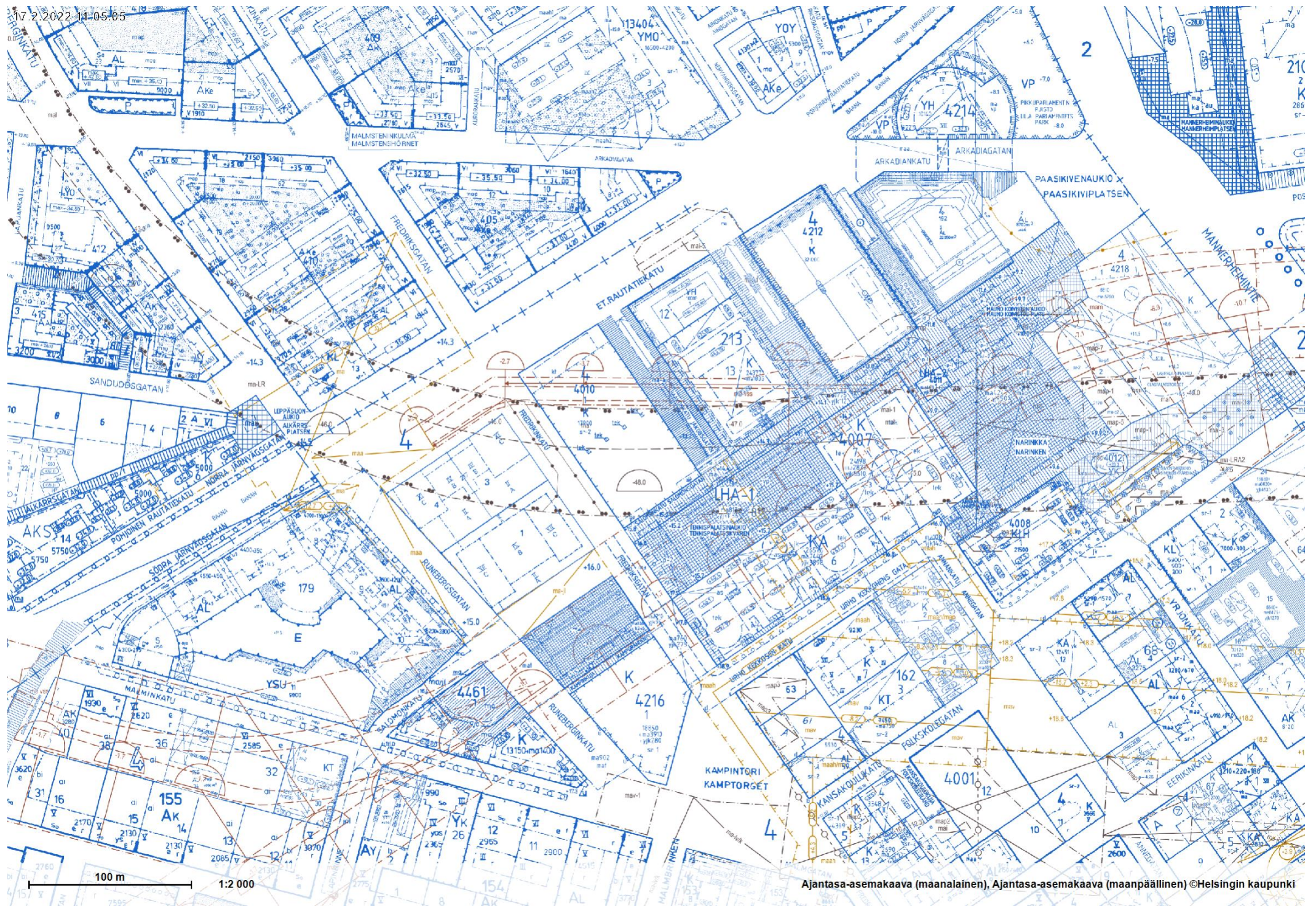
Ydinkeskustan maankäyttölinn kehityskuva 2032 – Elämyksellinen ydinkeskusta

Rautatiekatujen alue tunnistettiin kehityskuvassa Etu-Töölön asuinalueen ja ydinkeskustan kävelyn yhteyksien kehittämisalueeksi. Rautatiekatujen muodostama railo heikentää kantakaupungin liittymistä Kampin liikekortteleiden alueeseen. Autotalon korttelirivistön eteläpuolella Salomoninkatu yhdessä Baanan kanssa on kehityskuvassa merkitty tärkeäksi kehitettäväksi kävelyn yhteydeksi.

## Asemakaavat

Autotalon korttelin asemakaavat ovat vuosilta 1955 ja -57, joiden pohjalta korttelin rakennukset on suunniteltu. Lainvoimainen asemakaava ei sido kilpailijoita. Alueen uusi asemakaava on tarkoitus laatia voittaneen kilpailuehdotuksen pohjalta.

Metron maanalaisessa asemakaavassa 7283 (1975) suunnittelualan kohdalle on merkitty maanalaisista tilaa väestönsuojan laitteita ja poistumistietä varten ja Pissaradan maanalaisessa asemakaavassa 12290 (2015) suunnittelualueelle on merkitty rautatietunneli sekä työ-, huolto- ja pelastustunneleita ja teknisiä tiloja rautatietä varten. Nämä tulee ottaa huomioon suunnittelussa.



100 m 1:2 000

### 3.5 Teknistaloudelliset lähtökohdat

Hankealueelle on laadittu selvitys (SITOWISE 15.12.2022) pohjarakenteellisistä lähtökohdista, joka on kilpailuohjelman liitteenä. Selvityksen perusteella hankealueelle:

- voidaan esittää pääsääntöisesti yksi maanalainen kellarikerros.
- maanalaisten tilojen toteuttaminen vaatii louhintaa ja olevat rakenteet aiheuttavat rajoitteita.
- tulee varmistaa nykyisten kunnallisteknisten pysty-yhteyksien vaatimat tilavaraukset sekä käytön- ja huollon aikaiset vaatimukset.
- esitettävän maanpäällisen rakennusmassan korkeus voi vaikuttaa alapuolisiin kalliotiloihin.
- rakennettaessa maaperässä voi esiintyä pilaantuneita maa-aineksiä sekä vanhoja rakenteita.

Korttelin lisärakentamisella on vaikutusta myös olevan rakennuskannan palo- ja pelastusteknisiin järjestelyihin, jotka tulee selvittää jatkosuunnittelussa.

### 3.6 Ympäristön tulevia hankkeita

Autotalon ympäristössä on meneillään useita kaupunkikehityshankkeita. Autotalon pohjoispuolella Kampin metroaseman sisäänkäynnin kohdalle on tehty kaavamuutos keskustan terveys- ja hyvinvointikeskusta varten. Runeberginkadun varren SAS Radisson hotellin laajennusta varten tehtiin myös asemakaavanmuutos vuonna 2022. Hotellin laajennuksen asemakaavasta on haettu valituslupaa korkeimmasta hallinto-oikeudesta.

Rautatiekatujen alueen kokonaisuutta, eli ns. Baanan aluetta tutkitaan kaupunkirakenteen, viher- ja virkistysverkoston, kaupunkikuvan ja liikenteen kehittämisen kannalta. Keskeinen tavoite on kytkeä, tällä hetkellä kaksi toisistaan erottuvaa kaupunginosaa paremmin toisiinsa sekä elävöittää ympäristöä.



Autotalokorttelin eteläpuolella on rakenteilla Keskustan uusi terveys- ja hyvinvointikeskus. Lisäksi suunnitteilla on hotellilaajennushanke Runeberginkadulla. (Pohjakartta LOCI Maisema-arkkitehdit)

## 4 SUUNNITTELUOHJELMA

### 4.1 Suunnittelun lähtökohdat ja tavoitteet

Suunnittelussa tulee ottaa huomioon kilpailuohjelmassa määriteltävät lähtökohdat, tavoitteet sekä kilpailuaineiston liitteinä toimitetut suunnitelmat, tekniset selvitykset ja muut asiakirjat.

Kilpailun tavoitteena on löytää Autotalokorttelin asemakaavoituksen ja toteutuksen pohjaksi arkkitehtonisesti korkeatasoinen ja taloudellisesti toteutuskelpoinen suunnitelma, joka huomio alueen liikenneverkkoratkaisun ja korttelirakenteen. Arkkitehtonisesti ympäristöön tavoitellaan korkealaatuista kaupunkirakennetta ja -kuvaa, joka kestää aikaa.

Toiminnallisesti pyritään tehostamaan Autotalokorttelin käyttöä, lisäämään tilakantaa ja parantamaan sen kaupallista toiminnallisuutta. Tavoite on, että Autotalokorttelin pohjoiset tornit ja uudisrakennus muodostavat loppukäyttäjien näkökulmasta toiminnallisen kokonaisuuden.

Suunnittelun päämääränä on myös kestävä rakentamisen mahdollistaminen sekä Helsingin keskusta-alueen strategisten linjausten toteuttaminen.

### 4.2 Suunnitteluperiaatteet, -vaatimukset ja -ohjeet

Suunnittelulle on asetettu tässä luvussa suunnitteluperiaatteet, joita tulee noudattaa suunnitteluratkaisua laadittaessa.

#### 4.2.1 Kaupunkirakenne ja -kuva

Suunnittelualue sijoittuu Eteläisen Rautatiekadun kaupunkijulkisivuun, joka on katutilan avoimen luonteen takia arvokas. Suunnitelman tulee täydentää julkisivunäkymää sekä yhtenäistää alueen rakennukset kaupunkikuvallisesti laadukkaaksi kokonaisuudeksi. Suunnittelussa tulee huomioida ympäröivien kortteleiden kaupunkitilallinen asema.

Autotalokorttelin jalustaosuus Fredrikinkadun puolella ja tornien maa-merkinomaisuus kaupunkirakenteessa tulee edelleen olla tunnistettavissa ja rakennuksen arvokas suurmuoto tulee hahmottua.

Uudisrakentamisen lähtökohtana tulee olla alueen rakennetun kulttuuriympäristön huomioon ottaminen. Suunnitelman tulee muodostaa kortteliin uusi historiallinen kerrostumansa huomioiden olemassa olevat rakennuksen arvokkaimmat kaupunkikuvalliset ominaispiirteet ja maa-merkkimäinen luonne nykyisessä muodossaan. Laajennuksen suhde Autotalokorttelin rakennuskokonaisuuteen tulee huomioida kaikilta osin.

#### 4.2.2 Toimintosisältö ja kytkeytyminen kortteliin

Uudisrakentaminen on toiminnoiltaan modernia liike- ja toimistotilaa. Tilaratkaisussa tulee huomioida muuntojoustavuus ja kestävyys. Maantason tulee olla pääosin kadulle aukeavaa liiketilaa ja muut kerrokset pääosin toimistotilaa. Tilojen tulee mittakaavaltaan huomioida nykyaikaiset tilavarausvaateet. Uudisrakentamisesta vähintään 85 %:a tulee olla toimistotilaa. Kokonaisuuteen ei voi sijoittaa asumista.

Uudisrakentamisen liiketilojen on kytkeydyttävä hyvin olemassa olevaan korttelirakenteeseen. Tavoitteena on, että korttelin pohjoiset tornit ja uudisrakennus muodostavat loppukäyttäjien näkökulmasta kokonaisuuden. Kilpailuehdotuksessa on esitettävä vähintään maantason kaupallinen ja toiminnallinen suunnitelma, josta käy ilmi toimintosisältö, layout ja sisäyhteydet olemassa olevan korttelin pohjoisosan sekä uudisrakennuksen muodostaman maantason kokonaisuuden osalta. Suunnitelmassa tulee esittää edellä mainitun kokonaisuuden liittyminen Autotaloon sivun 14 kaavioon merkitystä kohdasta.

## Liittyminen Autotaloon



Alue, jolle voidaan osoittaa uuden ja olemassa olevien rakennusten välinen sisäyhteys tai -yhteydet



Poistumistie



Käytöstä poistuva poistumistie



Mahdollinen uusi poistumistie

Maantason konseptia laatiessa on huomioitava sivun 14 kaavioon merkityt lähtökohdat, muun muassa liittymäkohta Autotalon puolelle sekä poistumistiejärjestelyt. Sen sijaan nykyisten maantason liiketilojen tilajako ei tarvitse huomioida.

Uudisrakennukseen tulee suunnitella yksi kellarikerros, johon sijoitetaan autopysäköinnin lisäksi VSS-, huolto-, sosiaali- ja teknisiä tiloja. Kellarikerroksen liikenteelliseen suunnitteluun on ohjeistettu tarkemmin kappaleessa 4.2.3.

#### **4.2.3 Kävelyn, pyöräilyn ja muun liikenteen huomiointi**

Autotalokortteli on osa käveltvää keskustaa. Suunnittelussa tulee erityisesti varmistaa korttelin liittyminen läheisiin kävelyalueisiin.

##### Alueen kadut

Alueen kadut ja aukiot tulee suunnitella kävelypainotteisesti ja laadullisesti kaupunkikuvaan sopiviksi. Alueen rakentaminen ei saa heikentää alueen kävely-yhteyksiä ja niille on varattava riittävät tilat.

Fredrikinkatu: Katu toimii pääosaltaan joukkoliikennekatuna ja se palvelee lähinnä raitiotielinjoja.

Runeberginkatu: Katu toimii kokoojakatuna. Pyöräliikenteen järjestelyt tulee huomioida korttelin laajennuksen yhteydessä.

Salomonkatu: Salomonkadulle nykyisen metroaseman paikalle tullaan rakentamaan terveys- ja hyvinvointikeskus. Katu rakennetaan kävelypainotteiseksi (katuaukio ja saattoliikenteen ajorata). Kadulla mahdollistetaan myös itä-länsisuuntainen pyöräliikenne.

Eteläinen Rautatiekatu: Korttelin edustalla oleva matkailuliikenteen busipysäköinti poistuu. Varsinainen autoliikenteelle varattu ajorata tulee säilyttää nykyisen kaltaisena.

##### Jalankulku

Jalkakäytävät ja jalankulkureitit tulee suunnitella laadukkailla rakenteilla. Koska alue tulee liittymään käveltvään keskustaan, tulee jalankululle varata riittävät tilat. Katutason hengittävyyden ja jalankulkujavirtoihin kytkytymisen varmistamiseksi tulee osana maantason toiminnallista suunnitelmaa esittää riittävät korttelin läpäisevät sisäyhteydet.

##### Pyöräliikenteen järjestelyt ja laatutaso

Autotalokorttelin ympäristössä on pyöräliikenteen pääverkkoa merkitty Runeberginkadulle (yksisuuntainen järjestely) ja Rautatiekatujen välisellä Baanalla on pyöräilyn baanaverkon pyörätie. Pyöräliikenteen reitit tulee huomioida alueen suunnittelussa. Pyöräliikennejärjestelyjä suunniteltaessa on noudatettava Pyöräliikenteen suunnitteluohjetta, jossa pyöräliikennejärjestelyjen viitenä keskeisenä suunnittelukriteerinä ovat turvallisuus, suoruus, kattavuus, vaivattomuus ja miellyttävyys. Kaikki pyöräliikenteen järjestelyt on lisäksi suunniteltava Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman 2020-2025 päätavoitteen mukaisesti: Helsinki on kaiken ikäisille sopiva ympärivuotinen pyöräilykaupunki.

Polkupyörien ajoyhteyttä ja pyöräpysäköinnin järjestämistä Baanan suunnalta suunnittelualueelle voi tutkia.

Kävelypainotteisuuden varmistamiseksi pyöräliikenne on selkeästi osoitettava omalle väylälleen rakenteellisesti erillään jalankulusta ja autoliikenteestä. Tavoitteena on, että kaikille käyttäjille on selkeä, mikä funktio kadun milläkin osalla on. Pyöräpysäköintipaikoille on varattava esteetön kulku pyöräliikenteelle.

##### Matkailuliikenteen linja-autopysäköinti

Helsingin kaupungin liikenteenohjaussuunnitelmassa Autotalokorttelin pohjoispuolelle on merkitty turistibusseille pysäköintitilaa (15 pysäköintipaikkaa). Kilpailussa ei tarvitse ratkaista turistibussien korvaavia

pysäköintipaikkoja. Kaupunki tulee merkitsemään Eteläiselle Rautatiekadulle tarvittavan määrän turistibussipysäköintiä.

### Pysäköinti

Uuden maankäytön autojen ja polkupyörien pysäköintipaikkamäärä mitoitetaan hyväksytyin pysäköintipaikkojen laskentaohjeen mukaisesti. Ohje (ap tai pp/ k-m<sup>2</sup>) on autopaikkojen osalta maksimimääräys ja pyöräpaikkojen osalta minimimääräys:

|                        | Autopaikat (max/k-m <sup>2</sup> ) | Pyöräpaikat (min/k-m <sup>2</sup> ) |
|------------------------|------------------------------------|-------------------------------------|
| • Toimistotilat        | 1 ap / 500                         | 1 pp / 50                           |
| • Muut vähittäiskaupat | 1 ap / 200                         | 1 pp / 40                           |
| • Erikoistavarakauppa  | 1 ap / 200                         | 1 pp / 50                           |

Autopaikat ja pääosa pyöräpysäköintipaikoista tulee sijoittaa maanalaiseen pysäköintilaitokseen mukaillen liitteessä 3 luonnosteltuja pysäköintiratkaisuvaihtoehtoja (WSP Finland Oy 9.5.2023) muun muassa sijoittelun, mitoituksen ja sisäänajon osalta. Kilpailija voi myös esittää oman ehdotuksensa pysäköinnin järjestämisestä. Tavoite on saada aikaiseksi mahdollisimman paljon autopaikkoja ottaen kuitenkin huomioon suunnittelualueen rajat, mahdollisuus rakentaa vain yksi kellarikerros sekä uudisrakennuksen tekniset tilatarpeet kellarissa.

### Huoltoliikenne

Alueen maankäytön huoltoliikenne tulee järjestää joko maanalaisten tilojen kautta tai tontin sisällä. Huoltoalue ei saa muodostaa kiinteistölle takapihamaista julkisivua.

#### **4.2.4 Teknisten ja taloudellisten lähtökohtien huomiointi**

Toteutettavuuden edellytyksenä on 6 000 neliömetrin vuokrattavan pinta-alan aikaansaaminen. Suunnitelmassa on pyrittävä kustannustehokkuuteen huomioiden keskustalle ominainen laatutasovaatimus.

Olemassa olevien rakennusten tilat ovat käytössä pitkäaikaisilla vuokrasopimuksilla. Uudisrakennusta suunniteltaessa on pyrittävä minimoimaan muutoksia olemassa oleviin rakennuksiin sekä niissä olevien tilojen käyttökelpoisuuteen ja nykyisiin ominaisuuksiin (pois lukien maantaso ja toinen kerros). Katolle ei tule esittää lisärakentamista.

Pohjarakenneteknisiä lähtökohtia kuvaava raportti on tämän kilpailuohjelman liitteenä (Sitowise 15.12.2022). Ehdotusta tehdessä on huomioitava erityisesti raportista selviävä suunnittelualueen koilliskulmassa sijaitseva kunnallistekniikan merkittävä solmukohta, jonka päälle ei voida uudisrakennusta perustaa. Rakennusmassa voidaan ulottaa ko. alueelle, mutta perustaminen ja maanalainen rakentaminen ei ole mahdollista.

#### **4.2.5 Kestävän rakentamisen periaatteiden huomiointi**

Suunnittelussa on noudatettava kestävän rakentamisen periaatteita. Helsingin kaupungin vaatimusten mukaisesti uudisrakentamisen energiatehokkuuden tulee olla vähintään 20 % parempi kuin voimassa olevissa säädöksissä toimistorakennukselle energiatehokkuuden vähimmäistaso on asetettu.

Kilpailijoiden on huomioitava edellä mainittu energiatehokkuusvaatimus sekä LähiTapiolan tavoite A-energialuokan rakennuksen toteuttamisesta sekä uusiutuvan energian tuotannon hyödyntämisestä mahdollisuuksien mukaan. Kohde tulee suunnitella erityisen muuntojoustavaksi, resurssitehokkaaksi ja uudelleenikäytön ja kierrätyksen mahdollistamisen kautta kiertotaloutta edistäväksi ISO-standardin 20887 mukaisesti.

Kilpailijoiden on osana selostusta lyhyesti kuvattava, miten kilpailuehdotus huomioi kestävän rakentamisen periaatteet suunnitteluvaihe huomioiden.



# 5 KILPAILUEHDOTUSTEN ARVOSTELU

## 5.1 Kilpailuehdotusten vertailu ja voittajan valinta

Kilpailuohjelman vastaiset suunnittelemaehdotukset voidaan sulkea kilpailusta. Tuomaristo voi jättää voittajan nimeämättä perustellusta syystä.

## 5.2 Arvostelukriteerit

Kilpailuehdotusten arviointi tapahtuu seuraavien arvosteluperusteiden mukaisesti:

### Kaupunkikuvallinen ja arkkitehtoninen laatu

- Arkkitehtoninen kokonaisuus
- Kaupunkikuvallinen merkittävyys, alueen identiteettiä tukeva ratkaisu
- Alueelle tunnusomaisten rakennusten, Tennispalatsin ja Autotalon rakennuskokonaisuuden huomioiminen suunnitteluratkaisussa
- Pohjoisen julkisivun ja katutason luonteva liittyminen osaksi Eteläisen Rautatienkadun katujulkisivua
- Elämyksellisyys

### Toiminnallisuus

- Suunnitteluratkaisun toimintojen sisältö ja sijoittelu
- Tilojen toimiva integroiminen osaksi Autotalokorttelin rakennuskokonaisuutta
- Katutason tilakonseptin toiminnallisuus ja kytkeytyminen luonteviin jalankulkijavirtoihin

### Liikenne

- Pysäköinnin, polkupyöräpysäköinnin ja huoltoliikenteen luonteva, laadukas ja toimiva järjestäminen sekä liittyminen ympäröivään katualueeseen

### Toteutettavuus

- Suunnitteluratkaisun toteuttamiskelpoisuus ja taloudellinen toteutettavuus
- Kustannustehokkuus keskustalle ominainen laatutasotavoite huomioiden, rakennuspaikan erityispiirteiden huomiointi sekä nykytiloille aiheutuvien muutosten vähäisyys

### Kestävä rakentaminen

- Kestävän rakentamisen periaatteiden huomiointi suunnitteluratkaisussa

Arvostelussa tullaan painottamaan ratkaisun yleistä laatua, toimivuutta ja kehityskelpoisuutta. Suunnitteluratkaisun soveltumista ympäristöönsä pidetään tärkeämpänä kuin yksityiskohtien toimivuutta.

# 6 EHDOTUSTEN LAADINTAOHJEET

## 6.1 Vaadittavat suunnitelma-asiakirjat

### Tarkastelualue 1:2500

Tarkastelualueen rakeisuuskuvalla esitetään kilpailuehdotuksen liittymisen ympäröivään kaupunkirakenteeseen.

### Asemapiirustus 1:500

Asemapiirustuksessa esitetään koko kilpailualue. Piirustuksessa esitetään rakennukset kerrosluokineen, keskeiset ulkotilat ja kilpailijan esittämien toimintojen sijoittuminen alueelle. Rakennusmassat esitetään varjostettuina lounaasta 45 asteen kulmassa.

### Aluejulkisivu 1:500

Aluejulkisivu Eteläisen Rautatiekadun suuntaisesti, josta käy ilmi uudisrakennuksen suhde olemassa oleviin rakennuksiin ja ulkotiloihin mukaan lukien maanalaiset tilat.

### Maantasokerroksen pohjapiirustus 1:250

Maantasokerroksen pohjapiirroksessa esitetään myös liittyminen katutiloihin. Ulkotilojen osalta esitetään tasaus pääpiirteissään sekä pintamateriaalit.

### Muut pohjapiirrokset 1:400

Muiden kuin maantasokerroksen osalta esitystapa voi olla viitteellisempi ja mittakaava pienempi. Ainakin kellarin ja yhden tyypillisen kerroksen pohjakaaviot toimintoihin tulee esittää.

### Julkisivut 1:500 ja leikkaukset 1:250

Esitetään suunnitelman arvioimisen kannalta tarpeelliset julkisivu- ja leikkauspiirustukset korkomerkitöineen.

### Viistoilmakuvaus

Annetulle kuvapohjalle (liite 9 ja 10) laadittu viistoilmakuvaus.

### Näkymäkuvat

Esitetään vähintään kaksi perspektiivikuvaa kilpailunjärjestäjän antamista kuvakulmista maantasosta silmän korkeudelta (liite 9 ja 10).

### Selostus

Osana kuvaplanseja tulee esittää selostus, jossa kuvataan ja perustellaan ehdotuksen keskeiset suunnitteluratkaisut. Selostukseen sisällytetään myös laajuustiedot toiminnoittain eriteltyinä.

Osana selostusta kilpailijoiden on esitettävä maantasoon kaupallinen ja toiminnallinen suunnitelma, josta käy ilmi toimintosisältö, layout ja sisäyhteydet olemassa olevan korttelin pohjoisosan sekä uudisrakennuksen muodostaman maantasoon kokonaisuuden osalta.

Lisäksi kilpailijat voivat kuvata ehdotuksensa toiminnallisuutta yleisesti vapaamuotoisilla kaavioilla ja kuvituksilla.

### Muut materiaalit

Lisäksi kilpailijat voivat halutessaan esittää muuta ehdotuksen havainnollistamiseksi tarpeelliseksi katsomaansa aineistoa sallitun A1-sivujen enimmäismäärän puitteissa.

### Esittelyteksti

Lyhyt (500-1000 merkkiä) esittelyteksti kilpailuehdotuksesta viestinnässä käytettäväksi erillisenä tekstitiedostona.

### **Tulostettava 3d-malli**

Erillisen ohjeen (liite 7) mukainen tulostuskelpoinen 3d-mallitiedosto. Kilpailun järjestäjä tulostaa mallit. Arvostelun yhteydessä tulostettua pienoismallia tarkastellaan laajempaan fyysiseen ympäristömalliin sijoitettuna.

Tuomaristo voi hylätä ehdotukset, joissa on puutteita tai jotka eivät täytä tässä asiakirjassa esitettyjä vaatimuksia.

### **6.2 Esitystapa**

Kilpailuehdotus tulee esittää yhtenä vaakasuuntaisena A1-kokoisena (891x594 mm) PDF-tiedostona (300 dpi) jonka sivumäärä on enintään kuusi. Tiedoston koko enintään 50 Mt.

Lisäksi tulee toimittaa yksi näkymäkuva erillisenä rasterikuvana (jpg-tiedosto, kuvasuhde 4:3, kuvan koko enintään 3 Mt) kilpailun viestinnässä käytettäväksi.

Lyhyt esittelyteksti (500-1000 merkkiä) toimitetaan erillisenä tekstitiedostona.

Tiedostojen nimen alkuosan tulee olla ehdotuksen nimimerkki tai sitä vastaava lyhenne. Tiedostoista on poistettava tekijän tunnistetiedot.

### **6.3 Kilpailusalaisuuden huomiointi ehdotuksessa**

Kilpailu on salainen ja kilpailuehdotusten arviointi suoritetaan nimettömyyden suojassa siten, että tuomaristo ei tiedä ehdotusten tekijöitä ennen kuin voittava ehdotus on valittu. Ehdotukset toimitetaan luottamuksellisina nimimerkillä varustettuna ja kilpailijan on ehdotusta laatiessaan ja lähettäessään poistettava tekijätiedot jokaisesta asiakirjasta.

Kilpailuehdotuksen mukana toimitetaan tekijätiedot erillisenä tiedostona, josta ilmenee:

- ehdotuksen nimimerkki
- kilpailuehdotuksen laatineen arkkitehtitoimiston ja suunnittelijoiden (tekijänoikeuden haltijoiden) sekä työryhmän muiden jäsenten ja avustajien nimet
- yhteys henkilön yhteystiedot (puhelinnumero ja sähköpostiosoite)

Tekijätietotiedosto nimetään: nimimerkki\_nimet.pdf, missä sanan "nimimerkki" kohdalle laitetaan ehdotuksen nimimerkki.

### **6.4 Kilpailuehdotusten sisäänjätö**

Kilpailuaineisto tulee toimittaa kilpailusihteerin sähköisesti ladattavaksi. Aineisto tulee ladata saataville ja tieto aineiston saatavuudesta tulee toimittaa osoitteeseen [mika.korhonen@realidea.fi](mailto:mika.korhonen@realidea.fi) 1.3.2024 klo 16 mennessä.

Sähköposti tulee otsikoida seuraavasti: "Kilpailuehdotuksen toimitus, Autotalokorttelin laajennus".

Kilpailusihteerin huolehtii kilpailusalaisuuden säilymisestä kilpailutöiden vastaanottamisen yhteydessä.