



14.01.2019

Asia/3

§ 15

V 30.1.2019, Kansalaistori–Kaisaniemi jalankulun ja polkupyöräilyn alikulkuyhteyden yleissuunnitelma

HEL 2017-013338 T 10 05 02

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

Asian aikana kuultavina olivat liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö Reetta Putkonen sekä projektinjohtaja Olli-Pekka Aalto. Asiantuntijat poistuivat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Daniel Sazonovin ehdotuksesta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus esittää kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää hyväksyä Kansalaistori–Kaisaniemi jalankulun ja polkupyöräilyn alikulkuyhteyden yleissuunnitelman siten, että hankkeen kokonaiskustannusarvio on 23 milj. euroa (alv 0 %, MAKU indeksi 110,6, 2010=100).

Esittelijän perustelut

Kaupunkiympäristölautakunnan esitys

Kaupunkiympäristölautakunta esittää 6.11.2018 Kansalaistori–Kaisaniemi jalankulun ja polkupyöräilyn alikulkuyhteyden yleissuunnitelman hyväksymistä ja hankkeen toteuttamista siten, että hankkeesta laaditaan hyväksytyn yleissuunnitelman ja kokonaiskustannusarvon mukainen tarkempi toteuttamiseen tähtäävä suunnitelma.



Kaupunkiympäristölautakunnan esitys on liitteenä 1, yleissuunnitelman suunnitteluperiaatteet, suunnitelmaselostus ja piirustukset liitteinä 2–5 sekä rakennettavuusselvitys liitteenä 6.

Taustaa

Nykyinen keskeinen pyöräliikenteen yhteys kaupungin länsi- ja itäpuolen välillä Helsingin keskustassa kulkee Kaivokadulla vilkasliikenteisen päärautatieaseman editse. Baanalta tulevasta pyöräliikenteestä noin 40 % kulkee Kaivokadun kautta itään tai etelään ja noin 13 % kohti Itäbaanaa ja itää. Nykyistä suuremmalle ja sujuvammalle yhteydelle, joka samalla parantaa päärautatieaseman edustan ja Kaivokadun jalankulun olosuhteita, on tarve. Jalankululle tarkoitettu nykyinen tunneli ratapihan alitse on liian ahdas muutettavaksi myös pyöräilyliikenteen tarpeisiin.

Erilaisia pääradan ylittäviä tai alittavia polkupyöräilyn reittejä päärautatieaseman ja Töölönlahden läheisyydessä on tutkittu erityisesti kymmenen viime vuoden aikana. Pyöräliikenteen ja jalankulun yhteyttä on tarkasteltu sekä radan ylittävänä siltana että radan alittavana ratkaisuna. Yleissuunnitelmatasoinen luonnos radan alittavasta pyöräyhteydestä on laadittu vuonna 2011 ja uudelleen vuonna 2017. Kaupunkiympäristölautakunta käsitteli vuoden 2017 luonnokseen perustuvaa alikulkuratkaisua helmikuussa 2018, mutta palautti asian uudelleen valmisteltavaksi myös siltavaihtoehtojen arvioimiseksi.

Radan ylittävä reittilinjaus on ollut esillä vuonna 2010 Kaisaniemenpuiston maisema-arkkitehtuurikilpailun yhteydessä (ns. bumerangisilta) sekä viimeksi vuoden 2018 aikana tehdyssä Kansalaistori–Kaisaniemi pyörä- ja jalankuluyhteyden rakennettavuusselvityksessä. Lisäksi eräät yksityiset toimijat ovat esittäneet omia ajatuksiaan ja ideoitaan radan ylittävistä vaihtoehdoista.

Rakennettavuusselvityksessä esitetyistä vaihtoehdoista

Rakennettavuusselvityksessä 2018 on kuvattu Kansalaistori–Kaisaniemi -yhteyden liikenteellisiä tavoitteita, liikenteen ja rakennettavuuden reunaehdoja ja kriteereitä sekä tarkasteltuja vaihtoehtoja. Tarkasteltaviksi vaihtoehdoiksi on selvityksessä valittu rakenteellisesti toteutettavissa olevat ja liikennettä parhaiten palvelevat ratkaisut. Vaihtoehtojen vaikutusten arvioinnissa on hyödynnetty liikenteellisten ja rakennettavuuteen liittyvien kriteereiden lisäksi myös kaupunkikuvallisia ja maise-mallisia kriteereitä.

Selvityksessä tutkittiin kahta siltavaihtoehtoa (eteläinen ja pohjoinen vaihtoehto) alikulun lisäksi. Kaikista kolmesta vaihtoehdosta tehtiin myös kustannusarvio.



14.01.2019

Asia/3

Sekä radan ylittävillä että alittavalla linjauksella saataisiin rakennettavuusselvityksen mukaan toteutettua pyöräilyreitistön kannalta toimiva yhteys. Pyöräliikenteen houkuttelevuuden kannalta merkityksellinen tekijä eli reitin korkeusero on alikulkuvaihtoehdossa parempi kuin siltavaihtoehdoissa. Ylikulkuvaihtoehdoissa korkeuseroa on 8,3–8,5 m, kun alikulkuvaihtoehdossa korkeuseroa on enintään 5,3 m.

Ylikulkuvaihtoehdoissa ongelmallisimmat asiat liittyvät haastavaan rakennuspaikkaan Oodin, Sanomatalon ja Kiasman läheisyydessä sekä alueen toimintojen yhteensovittamiseen mm. Töölönlahden rakennettuun ympäristöön ja Kaisaniemen kulttuurihistorialliseen ympäristöön. Lisäksi ylikulkuvaihtoehdot edellyttävät kaavamutoksia molemmin puolin rataa niin Kaisaniemen puistossa kuin Töölönlahdella.

Rakennettavuusselvityksen mukaan siltavaihtoehdot ovat rakentamiskustannuksiltaan (11–13 milj. euroa ja 12–15 milj. euroa) edullisempia kuin alikulkuyhteys (23 milj. euroa), mutta kaupunkikuvallisilta, maisemallisilta ja toiminnallisilta vaikutuksiltaan haasteellisempia kuin alikuku. Siltavaihtoehtojen ylläpitokustannukset (eteläinen vaihtoehto 130 000 euroa sulanapitojärjestelmällä, 25 000 euroa ilman sulanapitojärjestelmää ja vastaavasti pohjoinen 172 000 euroa ja 21 000 euroa) ovat korkeammat kuin alikulkuyhteyden (15 000 euroa alikäytävä ja päätyjen tasonvaihtorakenteet).

Vaihtoehtoja ja niiden vaikutuksia on tarkasteltu seikkaperäisesti liitteenä olevassa rakennettavuusselvityksessä.

Kaupunkiympäristölautakunnan esitys 6.11.2018 perustuu alikulkuvaihtoehtoon, jota koskevat liitteenä olevat suunnitelmat ovat vuodelta 2017.

Vuorovaikutus ja viranomaisyhteistyö

Yleissuunnitelman ja rakennettavuusselvityksen laatimisen aikana on käyty vuoropuhelua mm. kulttuurin ja vapaa-ajan toimialan sekä Liikenneviraston ja Senaatti -kiinteistöjen kanssa.

Kaupunkilaisilta on saatu palautetta useista eri kanavista, mm. avoimessa keskustelutilaisuudessa Kaisaniemenpuistossa sekä Kerro kantasi -palvelun kautta.

Hankkeen sisällöstä

Kansalaistori–Kaisaniemi jalankulun ja polkupyöräilyn alikulkuyhteys on kaupungin länsi- ja itäpuolen tärkeimmät pyöräliikenteen sisääntuloväylät yhdistävä alikulkuyhteys. Alikulkuyhteys sijoittuu nykyisen vain jalan-



kulkijoille tarkoitetun, Kaisaniemenpuistosta Elielinaukiolle johtavan alikulkuyhteyden pohjoispuolelle.

Alikulkuyhteyden linjaus on yleiskaavan pyöräliikenteen baanaverkon sekä kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkko 2025:n mukainen. Suunnitelmassa lähtökohtana ovat Helsingin pyöräliikenteen baanaverkon suunnittelukriteerien mukaiset ratkaisut. Yleissuunnitelmassa oleva alikulkuratkaisu ei edellytä asemakaavamuutosta.

Alikulkuyhteydessä on 4 metriä leveä pyöräkaista ja siitä reunakivillä erotettu 3,5 metriä leveä jalankulkukaista sekä molemmin puolin tunnelia reunakivillä korotetut reuna-alueet, jolloin kokonaisleveys on 8,3 metriä. Pääosalla tunnelia alikulkukorkeus on yli 3,2 metriä ja luiskasuuksilla 3,0 metriä, mikä mahdollistaa sairaankuljetusajoneuvon ajamisen tunneliin. Uusi noin 220 metriä pitkä alikulku yhdistyy nykyiseen jalankulkutunneliin yhdyskäytävällä.

Radan itäpuolella yhteys kulkee katutasoon loivalla rampilla ja se yhdistetään nykyiseen jalankulkijoiden alikulkuyhteyden sisäänkäyntiin. Radan länsipuolella yhteys katutasoon sijoittuu Töölönlahdenkadulle hotellirakennuksen ja toimistorakennuksen väliselle katualueelle. Yhteys on suunniteltu pyöräliikenteelle kierrerrampilla ja jalankulkijoille porras- ja hissiyhteytenä. Kierrerrampin kaltevuus ulkoreunassa on sisäreunaa loivempi, mikä parantaa turvallisuutta ja helpottaa pyöräilyä ylämäessä. Alikulkuyhteyden läntisen rampin ratkaisuihin kiinnitetään jatkosuunnittelussa erityistä huomiota, jotta verrattain tiukan rampin (halkaisija 19 metriä, kaltevuus sisäkaarteessa 10,5 %) toimivuus voidaan varmistaa.

Tarkempi kuvaus alikulkuyhteyden rakenteista on yleissuunnitelman suunnitelmaselostuksessa.

Kansalaistori-Kaisaniemi pyöräilyn alikulkuyhteyden yleissuunnitelman suunnitelmaselostuksessa hankkeeseen oli sisällytetty noin 200 pyörän maanalainen pyöräparkki alikulun yhteyteen. Sen kustannusarvio on 3 milj. euroa.

Nyt esitettävään yleissuunnitelmaratkaisuun pyöräparkki ei sisälly. Kaupunkiympäristön toimiala selvittää erikseen kevään 2019 aikana laajemmin päärautatieaseman alueen pyöräpysäköinnin kokonaisuutta. Työssä kartoitetaan polkupyörien pysäköintiin edullisemmin toteutettavia ja paremmin soveltuvia paikkoja ja niiden sijoittumista alueella. Siinä yhteydessä tarkastelun kohteena on vielä myös maanalainen pyöräparkki ja sen toiminnallinen ja taloudellinen järkevyys.

Rahoitus ja aikataulu



Hankkeen arvonlisäverottomat rakentamiskustannukset (ilman pyöräparkkia) ovat 23 milj. euroa (MAKU indeksi 110,6 2010=100).

Kustannuserittely pääkohdittain:

| | |
|---|------------------|
| Rakenteet | 9 170 000 euroa |
| Maanrakennustyöt | 2 400 000 euroa |
| Työnaikaiset tuennat | 2 950 000 euroa |
| Rakentamisen edellyttämät ratatyöt | 3 170 000 euroa |
| Valaistus, sähkö, opastus | 1 000 000 euroa |
| LVIA | 375 000 euroa |
| Yhteensä (sis. urakoitsijan yleiskust. 20%) | 19 065 000 euroa |
| Tilajatehtävät (20 %) | 3 805 000 euroa |
| Yhteensä | 22 870 000 euroa |

Kokonaishintoihin on laskettu kaikki rakentamiseen liittyvät kustannukset, kuten suunnittelu ja urakoitsijan juoksevat kulut sekä varaus rata-alueen ympäristön muodostamien erityisten riskien osittaiseen toteutumiseen.

Mikäli rakentaminen toteutetaan ennen kuin lähijunaliikenteessä siirrytään pääosin kolmerunkoiseen kalustoon, voidaan laitureita lyhentämällä rakentaa osa tunnelista vapaasti junien pysähtymisalueen ulkopuolella, jolloin on saavutettavissa kustannussäästöjä ja rakentamisaika lyhenee. Tätä mahdollista kustannussäästöä ei kuitenkaan ole huomioitu hankkeen kustannusarviossa.

Alikulkuyhteyden rakentamisajaksi on arvioitu kaksi vuotta. Kaupungin talousarvion 2019 liitteenä olevassa investointiohjelmassa on varauduttu hankkeen toteuttamiseen vuosina 2019–2023 siten, että suunniteltuun on varattu 1,15 milj. euroa vuodelle 2019 ja rakentamiseen yhteensä 21,85 milj. euroa vuosille 2020–2023. Suunnittelun tarkentuesssa on ilmennyt, että hankkeen toteutus olisi mm. rautatieliikenteelle aiheutuvien poikkeusjärjestelyjen minimoimiseksi perusteltua tehdä nopeammassa aikataulussa, joten se pyritään huomioimaan seuraavaa investointiohjelmaa laadittaessa. Kaupunki on hakenut hankkeelle valtion investointitukea. Liikennevirasto on 20.12.2018 antamallaan päätöksellä hylännyt hakemuksen.

Alikulun rakentaminen etenee alkaen molemmista päistä yhtä aikaa. Alikulku rakennetaan apusilloja ja työnaikaisia tukiseiniä hyödyntäen,



jolloin aiheutetaan mahdollisimman vähän haittaa juna- ja matkustajaliikenteelle.

Arvioidut vuosittaiset ylläpitokulut alikulkuyhteydelle ja päätyjen tasonvaihtorakenteille ovat 15 000 euroa. Kustannuksiin on sisällytetty ylläpidon juoksevat kulut, jotka voivat muodostua esim. siivouksesta, sulanapitojärjestelmän lämmityksestä, hissien huollosta ja videovalvonnasta.

Hankkeen vaikutukset

Kansalaistori–Kaisaniemi -yhteyden tärkeimmäksi tavoitteeksi on suunnittelutyössä asetettu pyöräliikenteen baanaverkon täydentäminen siten, että yhdistetään Helsingin keskustaan idästä ja lännestä johtavat pyöräily- ja jalankulkuyhteydet toisiinsa ja saadaan vähennettyä rautatien estevaikutusta.

Pyöräliikenteen tavoiteverkon näkökulmasta tavoitteena on tarjota suora, sujuva yhteys Mannerheimintien ali tulevalta Länsibaanalta radan itäpuolelle Kaisaniemenpuistoon ja siitä itään ja pohjoiseen. Reitti on Helsingin keskustan pyöräliikenteen pääyhteys. Tulevaisuudessa baanaverkon on ajateltu laajenevan radan itäpuolella Kaisaniemenpuistosta pohjoiseen radan vartta kulkevalla Pohjoisbaanalla sekä Kaisaniemenpuiston pohjoislaitaa itään ja Hakaniemen suuntaan kulkevalla Itäbaanalla.

Uuden alikulkuyhteyden myötä yhteydet kantakaupungin eri suuntiin, Töölönlahden ja Kaisaniemen puistoon sekä asemanseudun liityntäpysäköintiin paranevat. Alikulku yhdistää pääosin autoliikenteestä erotellut baanayhteydet toisiinsa ja lisää näin pyöräilyn turvallisuutta.

Rakennettavuusselvityksen mukaan pyöräliikenteen alikulkuyhteys toteuttaa parhaiten päärautatieaseman pyöräliikenteen eritasoyhteydelle asetettuja tavoitteita, mm. houkuttelevaa ja turvallista reittiä kaikenikäisille ja -kuntoisille. Se edistää parhaiten tavoitetta vähentää Kaivokadun pyörätien kuormitusta ennen kantakaupungin pyöräteiden tavoiteverkon laajempaa rakentamista.

Uuden alikulkuyhteyden on arvioitu lisäävän pyöräilyn houkuttelevuutta ja pyöräliikenteen verkon kattavuutta. Pyöräliikenteen ennustemalli arvioi alikulun kautta kulkevan 4 900 pyöräilijää vuorokaudessa vuoden 2025 lokakuun arkena (lokakuu edustaa vuoden keskimääräistä vuorokautta). Pyöräilijöiden määrän ollessa suurimmillaan tulee pyöräilijöitä olemaan jopa 10 000 vuorokaudessa. Myös talvella alikulun arvioidaan olevan yksi Helsingin seudun vilkkaimmista pyöräliikenteen yhteyksistä.

Rakennettavuusselvityksen mukaan alikulku lyhentää matkaa radan puolelta toiselle noin 600 metriä verrattuna nykyiseen pyöräilyn reittiin



Kaivokadun kautta. Nykyinen reitti kulkee Helsingin vilkkaimman jalankulkuaukion Elielinaukion läpi ja Kaivokadulla risteävän jalankulkuliikenteen läpi. Nykyisellä reitillä on myös viivytyksiä aiheuttavia liikennevaloja neljässä risteyksessä. Ilman viivytysten huomioimista alikulku lyhentää keskimääräistä matka-aikaa arviolta kaksi minuuttia.

Pyöräliikenteen uuden yhteyden lisäksi alikulku tarjoaa uuden ja sujuvan jalankulun yhteyden radan itäpuolelta länsipuolelle.

Hankkeen arviointi

Kaupunginhallitus toteaa, että kaupunkistrategian 2017–2021 mukaan liikenneinvestoinneilla huolehditaan koko liikennejärjestelmän toimivuudesta ja kestävien liikennemuotojen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan. Nyt esillä oleva hanke toteuttaa hyvin kaupunkistrategian tavoitteita.

Uuden suoran ja sujuvan yhteyden rakentaminen pääradan alitse on pyöräliikenteen tavoiteverkko 2025:n, pyöräilyn edistämishjelman ja Helsingin liikkumisen kehittämissuunnitelman tavoitteiden ja toimintalinjausten mukainen hanke. Pyöräliikenteen tavoiteverkko 2025 on hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa 22.5.2012 ohjeellisesti suunnittelussa noudatettavaksi ja tavoiteverkon toteutusohjelma 18.6.2013. Pyöräilyn edistämishjelma on hyväksytty kaupunginhallituksessa 27.1.2014 ja Helsingin liikkumisen kehittämissuunnitelma 12.1.2015.

Hanke parantaa paitsi baanaverkoston yhteyksiä, myös kantakaupungin erään keskeisen alueen, päärautatieaseman ympäristön, pyöräilyn ja jalankulun olosuhteita. Näin hanke tukee myös vireillä olevan kävelykeskustahankkeen tavoitteita.

Kaupunginhallitus toteaa, että vaikka alikulku-yhteyden rakentaminen on kustannuksiltaan kallis pyöräilyhanke, on se haasteellisessa ydinkeskustan ja rautatieradan ympäristössä liikenteellisesti paras vaihtoehto. Alikulku-yhteydellä on myös vähemmän vaikutuksia ympäristönsä kuin tarkastelluilla siltavaihtoehtoilla, joten sitä voidaan pitää myös kaupunkikuvallisesta ja maisemallisesta näkökulmasta parhaiten toimivana vaihtoehtona.

Kaupunginhallitus katsoo, että toteutuskelpoisista vaihtoehtoista on rakennettavuusselvityksessä tehty riittävän monipuolinen ja kattava vaikutusten arviointi.

Asia on valmisteltu yhteistyössä kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosaston ja elinkeino-osaston kanssa.

Jatkotoimenpiteet



14.01.2019

Hankkeen seuraavassa vaiheessa laaditaan yksityiskohtaiset rakentamisen mahdollistavat suunnitelmat sekä tehdään toteuttamissopimus Liikenneviraston kanssa. Seuraavassa vaiheessa laaditaan myös suunnitelma hankkeen toteutusmuodosta, toteutustavasta sekä mahdollisista suunnittelukilpailuista.

Edellä tarkoitetut rakentamisen mahdollistavat suunnitelmat on laadittava ja hanke toteutettava kaupunginvaltuuston hyväksymän kustannusarvion puitteissa. Kaupunginhallitus tulee täytäntöönpanopäätöksensä kehottamaan kaupunkiympäristön toimialaa laatimaan hankkeesta erillisen kustannusseurantaraportin, jossa arvioidaan kustannusarvion toteutumista ja mahdollisiin poikkeamiin johtaneita syitä. Raportti luovutetaan pormestarille hankkeen valmistuttua.

Kaupunkiympäristölautakunta edellytti 6.11.2018 esityksestä päättäessään, että kaupunkiympäristön toimiala selvittää Töölönlahden puiston ja Kaisaniemenpuiston yhdistävän sillan toteuttamismahdollisuuksia Oodin pohjoispuolelle. Tämä selvitys tehdään nyt esillä olevasta hankkeesta erillisenä.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Kaupunkiympäristölautakunnan esitys 30.11.2018
- 2 Yleissuunnitelma, Suunnitteluperiaatteet
- 3 Yleissuunnitelma, Suunnitelmaselostus
- 4 Piirustus 30855/11
- 5 Piirustus 30855/400
- 6 Kansalaistori-Kaisaniemi pyörä- ja jalankulkuyhteyden rakennettavuusselvitys 21.9.2018

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunginhallitus

Tiedoksi

Kaupunkiympäristön toimiala

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 06.11.2018 § 539

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



14.01.2019

Asia/3

HEL 2017-013338 T 10 05 02

Esitys

Kaupunkiympäristölautakunta esitti kaupunginhallitukselle Kansalaistori–Kaisaniemi jalankulun ja polkupyöräilyn alikulkuyhteyden yleissuunnitelman hyväksymistä ja hankkeen toteuttamista siten, että hankkeesta laaditaan hyväksytyn yleissuunnitelman ja kokonaiskustannusarvon mukainen tarkempi toteuttamiseen tähtäävä suunnitelma. Jatkosuunnittelussa voidaan tehdä hankkeeseen vähäisiä muutoksia ja tarkastuksia, jotka eivät olennaisesti muuta yleissuunnitelman sisältöä ja tässä jatkosuunnittelussa varmistetaan erityisesti tunnelin läntisen ulostulon toimivuus.

Hankkeen kokonaiskustannusarvio on 23 milj. euroa (alv. 0 %) MAKU indeksi 110,6.

Hyväksyessään esityksen, kaupunkiympäristölautakunta päätti, että lisäksi selvitetään Töölönlahden puiston ja Kaisaniemen puiston yhdistävän sillan toteuttamismahdollisuuksia Oodin pohjoispuolelle. Selvityksessä erityisinä näkökohtina ovat puistojen toiminnallinen yhdistäminen ja suurtapahtumien turvallisuus.

Käsittely

06.11.2018 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Vastaehdotus:

Risto Rautava: Esitän esitysehdotukseen lisättäväksi ensimmäisen kappaleen viimeisen lauseen loppuun " ja tässä jatkosuunnittelussa varmistetaan erityisesti tunnelin läntisen ulostulon toimivuus."

Lisäksi uudeksi viimeiseksi kappaleeksi seuraava teksti: Hyväksyessään esityksen, kaupunkiympäristölautakunta päätti, että lisäksi selvitetään Töölönlahden puiston ja Kaisaniemen puiston yhdistävän sillan toteuttamismahdollisuuksia Oodin pohjoispuolelle. Selvityksessä erityisinä näkökohtina ovat puistojen toiminnallinen yhdistäminen ja suurtapahtumien turvallisuus.

Kannattaja: Anni Sinnemäki

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Risto Rautavan vastaehdotuksen.

30.10.2018 Pöydälle

27.02.2018 Palautettiin

13.02.2018 Pöydälle

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



14.01.2019

Asia/3

06.02.2018 Pöydälle

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Olli-Pekka Aalto, projektinjohtaja, puhelin: 310 39681
ollipekka.aalto(a)hel.fi