



07.03.2022

Asia/18

§ 190

Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelma 2022-2026

HEL 2021-003269 T 08 00 00

Päätös

Kaupunginhallitus hyväksyi Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman 2022–2026 (liite nro 1) ohjeellisena noudatettavaksi.

Kaupunginhallitus korosti, että nopeusrajoituksen mukaiseen ajamiseen tulee pyrkiä ennen kaikkea kadun nopeusrajoitusta vastaavalla kadun fyysisellä rakenteella. Tämä koskee erityisesti tilanteita, joissa pääkatujen varrella on kouluja, päiväkoteja tai muita oppilaitoksia.

Kaupunginhallitus kehotti jatkossa selvittämään erityisesti keinoja, joilla jalankulkijoiden turvallisuutta voitaisiin parantaa saamalla jalkakäytävillä tapahtuva sähköpotkulautailu ja luvaton pyöräily vähenemään.

Käsittely

Asian käsittelyn aikana kuultavana oli liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö Reetta Putkonen. Asiantuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 36154
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Helsingin_liikenneturvallisuuden_kehittämisohjelma_2022-2026, korjattu 2.2.2022
- 2 Yritysvaikutusten arviointi
- 3 Vuorovaikutusraportti

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Lausunnon antaneet tahot

Otteen liitteet

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

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

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



Liite 1

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Lähtökohdat

Helsingin edellinen liikenneturvallisuuden kehittämisohjelma valmistui vuonna 2014 ja se hyväksyttiin kaupunginhallituksessa vuonna 2015 ohjeellisena noudatettavaksi. Ohjelmassa esitetyt toimenpiteet oli ohjelmoitu aloitettavaksi pääosin vuosina 2015–2017. Kehittämisohjelmassa kaupunki sitoutui valtakunnalliseen liikenneturvallisuuden nollavisioon, jonka mukaan kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Samalla kaupunki on sitoutunut seudulliseen tavoitteeseen, jonka mukaan liikkuminen on vastuullista ja koetaan turvalliseksi. Määrällisiksi tavoitteiksi vuodelle 2020 kehittämisohjelmassa asetettiin, että tieliikenteessä kuolleiden määrä Helsingissä on enintään 4 henkeä vuodessa ja loukkaantuneiden määrä enintään 490 henkeä vuodessa. Määrällinen alentumistavoite on saavutettu loukkaantumisten osalta 2014 ja lukumäärä on pysynyt sen jälkeen selkeästi tavoitteen alapuolella. Liikenteessä kuolleiden osalta vähenemistavoite on saavutettu vuosina 2016, 2018 ja 2019. Toteutuneita onnettomuusmääriä on käsitelty tarkemmin uuden kehittämisohjelman raportin liitteessä.

Määrällisten tavoitteiden konkretisoimiseksi edellisessä liikenneturvallisuuden kehittämisohjelmassa luotiin neljä painopistettä, joille kullekin määritettiin osatavoitteet, toimenpiteet sekä tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumisen seurantatapa. Toimenpiteet jakoutuivat yhteensä 34 osatoimenpiteeseen, jotka ohjelmoitiin pääosin vuosille 2015–2017. Kevääseen 2021 mennessä 30 toimenpidettä oli valmistunut tai vähintään aloitettu. Tarkempi erittely toimenpiteiden tilanteesta on uuden kehittämisohjelman raportin liitteessä.

Kaupunginjohtaja päätti johtajistokäsittelyssä 3.8.2016 asettaa Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman toimenpiteitä koordinoivan työryhmän, jonka puheenjohtajana on toiminut kaupunkiympäristön toimialan apulaispormestari. Työryhmän tehtävänä oli Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman toimenpidekokonaisuuksien toteutumisen edistäminen ja seuranta. Työryhmän tehtäväksi asetettiin myös liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman päivityksen laadinta, johon se on osallistunut merkittäväällä panoksella. Työryhmään ovat kuuluneet edustajat kaupunkiympäristön toimialalta (maankäyttö ja kaupunkirakenne sekä rakennukset ja yleiset alueet - palvelukokonaisuuksista), kasvatuksen ja koulutuksen toimialalta, sosi-



aali- ja terveystoimialalta, kaupunginkanslian turvallisuus- ja valmiusyksiköstä, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymästä, Helsingin poliisilaitokselta, Liikenneturvasta, Helsingin liikenneturvallisuusyhdistyksestä ja Uudenmaan ELY-keskuksesta. Työryhmän toimikausi päättyi 31.5.2021.

Kaupunkiympäristön toimiala käynnisti syksyllä 2020 hankkeen, jossa päivitettiin Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelma. Ohjelmassa esitettävät toimenpiteet ajoittuvat pääosin vuosille 2022–2026, mutta liikenneturvallisuustyön tavoitteet määritellään pidemmälle aikavälille ulottuen aina vuoteen 2030. Kehittämisohjelman laadinnasta on vastannut kaupunkiympäristön toimiala ja ohjelmaa on valmisteltu liikenneturvallisuustyöryhmässä yhteistyössä kaupungin muiden toimialojen ja ulkoisten sidosryhmien kanssa.

Uuden kehittämisohjelman tavoitteet ja kohderyhmät

Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman vuosille 2022–2026 päätavoitteena on parantaa Helsingin liikenneturvallisuutta. Lisäksi tavoitteena on tulevien vuosien liikenneturvallisuushankkeiden ohjelmointi, jotta Helsingin liikenneturvallisuustyö on hyvin perusteltua ja suunnitelmallista. Korkean tason tavoitteisiin vastaaminen edellyttää liikenneturvallisuustyön entistä vaikuttavampaa suuntaamista ja keskittämistä tehokkaisiin toimenpiteisiin. Uuden kehittämisohjelman raporttiluonnos on listatekstin liitteenä 1.

Kehittämisohjelmassa on asetettu uudet liikenneturvallisuustavoitteet. Helsingin liikenneturvallisuustavoitteet pohjautuvat Euroopan Unionin asettamiin tavoitteisiin. Euroopan laajuisena pitkän aikavälin tavoitteena on saavuttaa liikennekuolemien ja vakavien onnettomuuksien nollassa vuoteen 2050 mennessä (Vision Zero -tavoite). Strategian välitavoitteena on vähentää kuolonuhrien ja vakavien loukkaantumisten määrää 50 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Myös Suomen valtakunnalliseen liikenneturvallisuusstrategiaan on kirjattu samat tavoitteet. Kaupunki on antanut lausunnon liikenne- ja viestintäministeriölle luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenneturvallisuusstrategiasta 31.1.2022, ja se löytyy esityksen oheismateriaaleista.

Helsingin liikenneturvallisuustavoitteiden lähtötasona eli nykytilanteena ovat viimeisimmät vahvistetut onnettomuustiedot (2015–2019). Nykytilanteessa Helsingissä on tapahtunut keskimäärin 371 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta vuosittain. Liikenteessä on kuollut vuosittain keskimäärin 6 ja loukkaantunut 443 henkilöä, joista vakavasti 20 henkilöä (poliisin tietoihin perustuvan tilaston mukaan).

Pitkän tähtäimen tavoitteeksi Helsingissä on asetettu, että liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä puolitetaan vuoteen 2030 men-



nessä vuoden 2020 tasosta. Tavoitteen mukaan vuonna 2030 Helsingin liikenteessä kuolee vähemmän kuin kolme ja loukkaantuu alle 222 henkilöä, joista enintään 10 vakavasti. Euroopan Unionin asettama uhrimäärän puolittamistavoite koskee liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia, mutta Helsingin kaupungin asettama tavoite koskee kaikkia loukkaantumisia.

Helsingin liikenneturvallisuustyön pitkän tähtäimen visio ulottuu vuoteen 2050. Sen mukaisesti Helsingin liikennejärjestelmä on kaikille liikkujaryhmille niin turvallinen, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikkuminen on vastuullista ja koetaan turvalliseksi.

Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman erityisiä kohderyhmiä ovat ikäryhmistä lapset ja nuoret sekä liikkujaryhmistä jalankulkijat ja pyöräilijät. Ohjelmalla pyritään vaikuttamaan kaikkien Helsingissä liikkuvien turvallisuuteen, mutta toimenpiteissä erityistä huomiota kiinnitetään näiden kohderyhmien liikenneturvallisuuteen. Mahdollistamalla näiden kohderyhmien turvallinen liikkuminen edistetään kaikkien liikenneturvallisuutta: lapsille ja nuorille sekä jalankulkijoille ja pyöräilijöille turvallinen liikenneympäristö on turvallinen myös ikäihmisille ja erityisryhmiin kuuluville.

Uuden kehittämisohjelman toimenpiteet

Liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman tavoitteelliseksi toteutusajaksi on esitetty vuosia 2022–2026 eli toimenpiteet sijoittuvat hyvin tiiviille jaksolle. Tästä syystä toimenpideluetteloon on valittu vain konkreettisia toimenpiteitä, joista suurin osa kuuluu kaupunkiympäristön toimialan ja erityisesti sen liikenne- ja katusuunnittelupalvelun vastuulle (alaluku 3.2). Näin mahdollistetaan tehokas toimenpiteiden toteuttaminen osana kaupungin talousarvion mukaisia toimintasuunnitelmia.

Liikenneturvallisuuden edistäminen on laajasti poikkihallinnollista työtä, minkä vuoksi toimenpideluettelossa on esitetty toimenpiteitä myös muille toimialoille ja sidosryhmille (alaluku 3.3). Toimenpiteet ovat vastuu-
tahojen itse kirjaamia ja niiden sisällöstä ja edistämisestä on sovittu kunkin toteutustahon vastuuhenkilöiden kanssa.

Kaupunkiympäristön toimialan vastuulla olevat toimenpiteet on jaoteltu kahdeksaan toimenpidekokonaisuuteen. Toimenpidekokonaisuuksissa toimenpiteet on suunniteltu siten, että niistä voidaan helposti muodostaa hallittavan kokoisia projekteja. Toimenpidekokonaisuudet jakaantuvat vielä 22 tarkempaan toimenpiteeseen, joiden kuvaukset on esitetty raportin luvussa 3.2. Kustakin toimenpiteestä esitetään tiivis kuvaus, alustava aikataulu ja vastuullinen edistämistaho, joissain tapauksissa myös yhteistyötahot. Toimenpidekokonaisuudet ovat:



- Liikenneturvallisuuslähtöinen katuverkko
- Liittymien ja risteysten turvallisuuden parantaminen
- Kadunylitysten turvallisuuden parantaminen
- Liikenteen rauhoittaminen
- Liikenneturvallisuuden tilannekuva
- Liikenneturvallisuusinvestointien ohjelmointi
- Turvallisuuslähtöinen valaistus ja kunnossapito
- Työmaiden liikennejärjestelyjen turvallisuuden parantaminen

Muista tahoista ohjelmaan ovat kirjanneet toimenpiteitään Helsingin kaupungin osalta kaupunginkanslian turvallisuus- ja valmiustoiminto, kulttuuri- ja vapaa-ajan toimiala, sosiaali- ja terveystoimiala sekä kasvatuksen ja koulutuksen toimiala. Ulkoisista sidosryhmistä ohjelmaan ovat kirjanneet toimenpiteitään Uudenmaan ELY-keskus, Helsingin seudun liikenne, Liikenneturva, Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys ja Helsingin poliisilaitos. Tarkat toimenpidekuvaukset on esitetty luvussa 3.3.

Vaikutusten arviointi

Kehittämisohjelman vaikuttavuutta on arvioitu raportin luvussa 4. Jo-kaista luvun 3 toimenpidekokonaisuutta on arvioitu ohjelman päätavoit-teiden (uhrien määrä puolitetaan, liikkuminen koetaan turvalliseksi, ajantasainen tilannekuva) saavuttamisen kannalta. Tavoitteiden saa-vuttamisen lisäksi arvioidaan kunkin toimenpidekokonaisuuden vaikut-tavuutta vaikuttavuusteemojen kautta, joita ovat vaikutukset turvallisuu-teen ja käytettävyyteen sekä taloudelliset, sosiaaliset, ekologiset ja yri-tysvaikutukset. Yritysvaikutusten arviointi on käsitelty erikseen kaupun-gin arviointiohjeen mukaisesti ja arviointi on listatekstin liitteenä 2.

Toimenpiteiden tarkkuustason vuoksi vaikutusten arviointi on laadullista arviointia tässä vaiheessa käytettävissä olevilla tiedoilla. Toimenpitei-den sisältö tarkentuu niihin liittyviä projekteja käynnistettäessä, jolloin arvioidaan tarkemmin vaikutuksia. Yhteenvetona ohjelman arvioidut vaikutukset ovat positiivisimpia turvallisuuteen ja siihen, että liikkumi-nen koetaan turvalliseksi. Merkittäviä negatiivisia vaikutuksia ei tunnis-tettu, ja vähiten ohjelmalla arvioidaan olevan ekologisia vaikutuksia.

Seuranta

Ohjelmaa esitetään seurattavaksi neljällä mittarilla, joita ovat onnetto-muuksien ja niiden uhrien lukumäärä, koetun turvallisuuden taso, lii-kennekäyttäytyminen ja toteutuma (käynnistettyjen toimenpiteiden lu-kumäärä).



Kehittämishjelman yhtenä toimenpiteenä esitetään poikkihallinnollisen liikenneturvallisuuustyöryhmän toiminnan vakiinnuttamista. Työryhmän vetovastuu on kaupunkiympäristön toimialalla. Työryhmä on avainasemassa kehittämishjelman toteutumisen ja liikenneturvallisuuustilanteen seurannassa sekä laajemmin Helsingin liikenneturvallisuuustyön edistämässä. Työryhmän on hyvä seurata säännöllisesti kehittämishjelmassa määritettyjen tavoitteiden edistymistä edellä kuvatuilla mittareilla.

Vuorovaikutus

Ohjelman valmistelun aikana järjestettiin runsaasti vuorovaikutusta sekä kaupungin sisällä että sidosryhmille ja asukkaille. Lausuntoja pyydettiin seuraavilta tahoilta: Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus), Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL), Helsingin Poliisilaitos, Liikenneturva, Helsingin liikenneturvallisuuusyhdistys, Linja-autoliitto, Helsingin Taksiautoilijat ry, Helsingin polkupyöräilijät ry, Autoliiton Helsingin seudun osasto, Helsingin Vanhusneuvosto, Helsingin Vammaisneuvosto, Helsingin Nuorisoneuvosto, SKAL / Helsingin Seudun Kuljetusyrittäjät ry, Helsingin yrittäjät, Helsingin seudun kauppakamari, Helka ry, Helsingin ja Uudenmaan näkövammaiset, Helsingin Invalidien Yhdistys ry, Helvary (Helsingin vanhemmat ry), Helsingin autokouluyhdistys, Helsingin City markkinointi ry, Helsingin yliopiston ylioppilaskunta, Opiskelijakunta Helga ja Opiskelijakunta METKA. Lausuntoja saatiin yhteensä 13 ja lisäksi yksi kannanotto Kruununhaan asukasyhdistykseltä.

Asukasvuorovaikutuksen pääsisältö, lausunnot ja vastineet niihin sekä lausuntojen pohjalta tehdyt muutokset raporttiin on esitetty listatekstin liitteenä 3 olevassa vuorovaikutusraportissa. Raporttiin on jo tehty lausuntojen ja muun vuorovaikutuksen perusteella ehdotetut muutokset.

Jatkotoimenpiteet, kustannukset ja aikataulu

Kehittämishjelman toimenpiteiden ja niiden jatkotoimien toteuttaminen aiheuttaa kustannuksia. Suurin osa toimenpiteistä liittyy toimintamalleihin, suunnitteluperiaatteisiin, datan käsittelyyn ja yhteistyöhön, joiden kustannukset kaupungille ovat maltillisia. Suurimmat kustannukset tulevat katujen rakentamisesta toimenpiteissä esitettyjen periaatteiden mukaiselle tasolle sekä jalkakäytävien talvihoidon laajentamisesta kaupungin järjestettäväksi. Kaikki toimenpiteet on suunniteltu kuitenkin toteutettavaksi nykyisten määrärahojen puitteissa ja nykyisillä resursseilla.

Toimenpiteiden toteuttaminen on jo käynnissä joidenkin toimenpiteiden osalta ja loputkin toimenpiteistä on suunniteltu käynnistettäväksi vuosien 2022–2026 aikana. Osa toimenpiteistä on luonteeltaan jatkuvaa



toimintaa ja osa on kertaluonteisia projekteja, joiden suunnitellut aloitusvuodet on esitetty raportissa.

Liikenneturvallisuustyöryhmän kokoonpanosta ja nimeämisestä tehdään erillinen päätös. Toiminta on tarkoitus käynnistää vuoden 2022 aikana.

Esittelijä toteaa, että liikenneturvallisuuden kehittäminen sivuaa erityisesti kaupungin keskusta-alueella sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämiskysymyksiä että keskustan elinkeinoelämän elinvoimaa ja logistiikan järjestämistä. Keskustan elinvoimaa vahvistamaan on 1.9.2021 asetettu kaupungin ja elinkeinoelämän yhteistyöryhmä HELY, jonka vetovastuu on kaupunginkanslialla. On tärkeää, että tuleva liikenteen turvallisuustoimenpiteitä koordinoiva ja seuraava työryhmä ja HELY-ryhmä pitävät toisensa riittävällä tavalla informoituna toimenpiteidensä sisällöstä ja ajoituksesta. Sama toteamus koskee em. HELY-ryhmää ja mm. kävelyn edistämishjelman toteutuksen koordinoitua. Keskustan liikenneturvallisuuden ja elinvoiman kysymykset koskettavat laajasti kaupunkia, kaupunkilaisia ja yrityksiä sekä kaikkia liikennemuotoja. Siksi paitsi kaupungin eri toimialojen ja ulkoisten sidosryhmien, myös kaupunginkanslian eri osastojen nykyistä laajempi edustus on tulevassa ryhmässä toivottavaa.

Esittelijä toteaa lisäksi, että lautakunta on aiemmin vuonna 2021 esittänyt kaupunginhallitukselle hyväksyttäväksi Helsingin kävelyn edistämishjelman. Koska se ja nyt kysymyksessä oleva liikenneturvallisuuden kehittämissuunnitelma ovat olleet valmisteltavina samanaikaisesti eikä kävelyn edistämishjelmassa ole otettu erityisenä aihealueena huomioon jalankulun ja jalankulkijoiden turvallisuutta, esittelijä pitää tarkoituksenmukaisena molempien ohjelmien käsittelyä yhtäaikaista.

Esittelijä toteaa lopuksi, että lautakunta hyväksyi yksimielisesti jatko-toimenpiteiksi päätösehdotuksen kohdat 2 ja 3. Esittelijän ehdotus on lautakunnan esityksen mukainen.

Esityksen liitteenä oleva ohjelma-asiakirja on tarkoitus teknisesti viimeistellä kaupunginhallituksen käsittelyn jälkeen.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 36154
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Liitteet

1 Helsingin_liikenneturvallisuuden_kehittämissuunnitelma_2022-2026, korjat-



07.03.2022

Asia/18

- 2 tu 2.2.2022
Yritysvaikutusten arviointi
3 Vuorovaikutusraportti

Oheismateriaali

- 1 Lausunto liikenne- ja viestintäministeriölle luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenneturvallisuusstrategiasta

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Lausunnon antaneet tahot

Otteen liitteet

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Liite 1

Tiedoksi

Kaupunkiympäristölautakunta
Kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaosto
Kaupunkiympäristölautakunnan ympäristö- ja lupajaosto
Kasvatus- ja koulutuslautakunta
Kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunta
Sosiaali- ja terveyslautakunta

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 28.02.2022 § 165

HEL 2021-003269 T 08 00 00

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

28.02.2022 Pöydälle

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Reetta Vanhasen ehdotuksesta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna



07.03.2022

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 36154
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Kaupunkiympäristölautakunta 26.10.2021 § 563

HEL 2021-003269 T 08 00 00

Esitys

Kaupunkiympäristölautakunta esitti kaupunginhallitukselle Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman 2022–2026 (liite nro 1) hyväksymistä ohjeellisena noudatettavaksi.

Kaupunkiympäristölautakunta korostaa, että nopeusrajoituksen mukaiseen ajamiseen tulee pyrkiä ennen kaikkea kadun nopeusrajoitusta vastaavalla kadun fyysisellä rakenteella. Tämä koskee erityisesti tilanteita, joissa pääkatujen varrella on kouluja, päiväkoteja tai muita oppilaitoksia.

Lautakunta kehottaa jatkossa selvittämään erityisesti keinoja, joilla jalankulkijoiden turvallisuutta voitaisiin parantaa saamalla sähköpotkulautailu ja luvaton pyöräily jalkakäytävillä vähenemään.

Käsittely

26.10.2021 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Asian aikana kuultavana oli liikenneinsinööri Jussi Yli-Seppälä. Asian tuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Vastaehdotus:

Anni Sinnemäki: Kaupunkiympäristölautakunta korostaa, että nopeusrajoituksen mukaiseen ajamiseen tulee pyrkiä ennen kaikkea kadun nopeusrajoitusta vastaavalla kadun fyysisellä rakenteella. Tämä koskee erityisesti tilanteita, joissa pääkatujen varrella on kouluja, päiväkoteja tai muita oppilaitoksia.

Kannattaja: Atte Kaleva

Vastaehdotus:

Atte Kaleva: Lisätään päätökseen: ”Lautakunta kehottaa jatkossa selvittämään erityisesti keinoja, joilla jalankulkijoiden turvallisuutta voitaisiin parantaa saamalla sähköpotkulautailu ja luvaton pyöräily jalkakäytävillä vähenemään.”

Kannattaja: Risto Rautava



07.03.2022

Asia/18

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Anni Sinemäen ja Atte Kalevan vastaehdotukset.

12.10.2021 Pöydälle

Esittelijä

va. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

Jussi Yli-Seppälä, liikenneinsinööri, puhelin: 31037054
jussi.yliseppala(a)hel.fi