



## § 49

### Valtuutettu Petrus Pennasen aloite Kruunusiltojen avaamisesta yöaikaan takseille ja sähköbussuille

HEL 2018-009101 T 00 00 03

#### Päätös

Kaupunginvaltuusto katsoi valtuutettu Petrus Pennasen aloitteen loppuun käsitellyksi.

#### Käsittely

Valtuutettu Petrus Pennanen ehdotti valtuutettu Atte Kalevan kannattamana hyväksyttäväksi seuraavan toivomusponnen:

Valtuusto pyytää selvittämään mahdollisuudet avata älykkäällä, liikennemäärät sopiviksi säätävällä liikenteenohjauksella Kruunusillat sähköbussien ja taksien liikennöinnille. Selvityksessä on syytä arvioida rakenteellisten ja teknisten ratkaisujen lisäksi kustannusvaikutukset.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi ensin yksimielisesti kaupunginhallituksen ehdotuksen.

#### 7 äänestys

Valtuutettu Petrus Pennasen ehdottama toivomusponsi JAA, vastustus EI

JAA-ehdotus: Valtuusto pyytää selvittämään mahdollisuudet avata älykkäällä, liikennemäärät sopiviksi säätävällä liikenteenohjauksella Kruunusillat sähköbussien ja taksien liikennöinnille. Selvityksessä on syytä arvioida rakenteellisten ja teknisten ratkaisujen lisäksi kustannusvaikutukset.

EI-ehdotus: Vastustaa

Jaa-äännet: 29

Toni Ahva, Ted Apter, Sirpa Asko-Seljavaara, Eva Biaudet, Harry Bogomoloff, Mika Ebeling, Laura Finne-Elonen, Atte Kaleva, Arja Karhivaara, Tapio Klemetti, Kauko Koskinen, Terhi Koulumies, Heimo Laaksonen, Björn Månsson, Dani Niskanen, Mia Nygård, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Jaana Pelkonen, Petrus Pennanen, Marcus Rantala, Mari Rantanen, Laura Rissanen, Wille Rydman, Mirita Saxberg, Juhani Strandén, Ulla-Marja Urho, Laura Varjokari, Mauri Venemies



**Ei-äännet: 38**

Maija Anttila, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Jussi Chydenius, Fatim Diarra, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Sandra Hagman, Eero Heinäluoma, Kaisa Hernberg, Veronika Honkasalo, Abdirahim Husu Hussein, Nuutti Hyttinen, Emma Kari, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Joonas Kolehmainen, Pia Kopra, Otto Meri, Silvia Modig, Elina Moisio, Sami Muttilainen, Jarmo Nieminen, Alekski Niskanen, Johanna Nuorteva, Maria Ohsalo, Hannu Oskala, Sara Paavolainen, Amanda Pasanen, Terhi Peltokorpi, Tuomas Rantanen, Nasima Razmyar, Satu Silvo, Anni Sinnemäki, Leo Stranius, Reetta Vanhanen, Anna Vuorjoki, Ozan Yanar

**Tyhjä: 16**

Zahra Abdulla, Silja Borgarsdottir Sandelin, Atte Harjanne, Eveliina Heinäluoma, Jukka Järvinen, Dan Koivulaakso, Laura Kolbe, Pia Pakarinen, Matti Parpala, Nelli Ruotsalainen, Daniel Sazonov, Johanna Sydänmaa, Ilkka Taipale, Thomas Wallgren, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa

**Poissa: 2**

Juha Hakola, Risto Rautava

Kaupunginvaltuusto ei hyväksynyt valtuutettu Petrus Pennasen ehdottamaa toivomuspontta.

**Esittelijä**

Kaupunginhallitus

**Lisätiedot**

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

**Liitteet**

- 1 Valtuutettu Petrus Pennasen aloite
- 2 Kaupunginvaltuuston päätös 1.3.2017 § 145 valtuutettu Seija Muurisen aloitteeseen

**Muutoksenhaku**

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

**Päätösehdotus**

Päätös on ehdotuksen mukainen.

**Esittelijän perustelut**

Kaupunginvaltuutettu Petrus Pennanen ja 15 muuta valtuutettua esittävät aloitteessaan, että selvitetään Kruunusiltojen varustamista älypuomeilla tms. taksi- ja bussiliikenteen sallimiseksi yöaikaan.



Hallintosäännön 30 luvun 11 §:n 2 momentin mukaan kaupunginhallitus esittää valtuuston käsiteltäväksi aloitteen, jonka on allekirjoittanut vähintään 15 valtuutettua.

Kaupunginhallitus viittaa saatuihin lausuntoihin ja toteaa, että kaupunginvaltuusto käsitteli 1.3.2017 valtuutettu Seija Muurisen vastaavanlaisen aloitteen Kruunusiltojen käytön sallimisesta yöaikaan joukkoliikenteelle. Kaupunginvaltuusto merkitsi tiedoksi kaupunginhallituksen vastauksen, jossa puomijärjestelmää lukuun ottamatta käsiteltiin vastaavia asioita kuin nyt esillä olevassa vastauksessa. Kaupunginhallituksen vastaus päätöshistorioineen on liitteenä 2.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 31.8.2016 Kruunusillat -hankkeen hankesuunnitelman ja raitiotien yleissuunnitelman, joiden mukaan Kruunusillat on suunniteltu ajokelpoiseksi raitioliikenteen lisäksi vain kiireellisille hälytysajoneuvoliikenteelle. Hanke samoin kuin siihen eri tavoin liittyvä muu suunnittelu on edennyt tästä lähtökohdasta käsin.

Kruunusillat -yhteyden siltaosuuksilla Merihaasta Nihtiin ja Nihdistä Korkeasaaren kautta Kruunuvuorenrantaan on suunniteltu liikennöitävän raitiovaunuilla päivittäin noin kello 5.30 - 2.00. Liikennöintiajan ulkopuolellakin radalla ajetaan kalustosiirtoja varikoiden välillä ja tehdään kunnossapitotöitä.

Kuten jo vastauksessa valtuutettu Seija Muurisen aloitteeseen on aiemmin todettu, taksi- ja bussiliikenteen salliminen yöaikaan tarkoittaisi reitin liikennejärjestelyjen toteuttamista katumaisina ja säännöllisen ajoneuvoliikenteen mahdollistavina. Katutilan mitoitus tulisi muuttaa ajoneuvoliikenteen vaatimusten mukaiseksi. Jo hyväksytyjä katu- ja rakennussuunnitelmia, Hakaniemen ja Nihdin alueen asemakaavoja ja liikennesuunnitelmia sekä Kruunuvuoren liikennesuunnitelmaa jouduttaisiin muuttamaan. Uusien suunnitelmien valmistelu- ja käsittelyprosessi merkitsisi aikatauluriskejä Kruunusillat -hankkeen valmistumiselle.

Liikenteen rajoittaminen puomijärjestelmällä vaatisi useita puomeja raitiotien varrelle, puomien aukaisutekniikkaan liittyvän varustuksen asentamista kaikkiin reittiä mahdollisesti käyttäviin ajoneuvoihin sekä puomilaitteiston ohjaus- ja seurantajärjestelmää ym. investointeja. Ajoneuvoliikenteen tuominen Kruunusilloille kasvattaisi raitioradan kunnossapitotarvetta ja kustannuksia. Puomijärjestelmä lisäisi osaltaan häiriöalttiutta reitin raitioliikenteessä.

Puomijärjestelmän toteuttamiseen liittyvien investointien arvioiminen edellyttäisi tarkempaa suunnittelua, jota ei kaupunginhallituksen mielestä voida pitää perusteltuna. Kaupunkiympäristölautakunnan käsittelyssä 4.11.2018 oli vastaehdotuksena esillä tarkemman selvityksen te-



keminen, mutta äänestyksen tuloksena lautakunta päätyi kielteiselle kannalle lisäselvityksen tekemisen suhteen.

Jo aikaisemmassa vastauksessa kaupunginvaltuustolle todettiin, että katuyhteys Laajasaloon Herttoniemen kautta on käytössä ympäri vuorokauden ja yöaikaan ruuhkaton. Bussi- ja taksiliikenteen salliminen siltoja pitkin nopeuttaisi matkoja erityisesti Kruunuvuorenrannan alueelle, muualla Laajasalossa vaikutus olisi vähäinen. Raitiovaunumatkat sen sijaan todennäköisesti hidastuisivat autoliikenteen mahdollistavien ratkaisujen takia. Raitiovaunumatkojen hidastumisesta aiheutuvien haittojen voidaan kaupunkiympäristön toimialan mukaan arvioida olevan huomattavasti suuremmat siihen matka-aikasäästöön nähden, joka bussi- ja taksimatrustajille öiseen aikaan koituisi.

Kaupunginhallitus katsoo edellä sanotun perusteella, ettei Kruunusillat -yhteyden muuttamista taksi- ja bussiliikenteen käytön mahdollistavaksi yöaikaan eikä puomijärjestelmän toteuttamista edelleenkään voida katsoa taloudellisesti ja teknisesti perustelluksi.

**Esittelijä**

Kaupunginhallitus

**Lisätiedot**

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

**Liitteet**

- 1 Valtuutettu Petrus Pennasen aloite
- 2 Kaupunginvaltuuston päätös 1.3.2017 § 145 valtuutettu Seija Muurisen aloitteeseen

**Muutoksenhaku**

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

**Päätöshistoria**

Kaupunginhallitus 28.01.2019 § 79

HEL 2018-009101 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää katsoa valtuutettu Petrus Pennasen aloitteen loppuun käsitellyksi.



21.01.2019 Pöydälle

Esittelijä

kansliapäällikkö  
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Kaupunkiympäristölautakunta 04.12.2018 § 613

HEL 2018-009101 T 00 00 03

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Kruunusillat-hankkeen taustaa ja tavoitteita

Kruunusillat -hankkeen hankepäätöksen (kaupunginvaltuusto 31.8.2016) mukaisesti joukkoliikenneyhteyttä on suunniteltu siitä lähtökohdasta, että siltayhteyksiä Merihaasta Nihtiin ja Nihdistä Korkeasaaren kautta Kruunuvuorenrantaan saavat käyttää vain raitiovaunut, pyöräliikenne ja jalankulkijat, joiden lisäksi reittiä voivat käyttää hälytysajoneuvot kiireellisissä tehtävissä.

Hankkeen tavoitteena on toteuttaa nopea ja luotettava joukkoliikenneyhteys Kruunuvuorenrantaan ja muualle Laajasaloon. Siksi raitiotie on suunniteltu omalle muusta liikenteestä erotellulle väylälleen. Rata-alueella kulkeva muu ajoneuvoliikenne olisi riski pikaraitioliikenteen turvallisuudelle ja sujuvuudelle ja pelkkänä raitiotienä yhteyden maise-mointi ja liittäminen nykyiseen katuverkkoon on helpompaa ja vähemmän haittoja aiheuttavaa. Yhteys on myös edullisempi toteuttaa, kun rata-alueita ja sen liittymiä katuverkkoon ei tarvitse mitoittaa bussiliikenteen vaatimusten mukaisesti.

Raitiotien pinta toteutetaan maisemoituna nurmirataratkaisuna Korkeasaarella, Merihaan edustalla ja Kruunuvuorenrannassa. Ratkaisu mahdollistaa hälytysajoneuvojen kulun rata-alueella tarvittaessa, mutta ei sovellu jatkuvalla kumipyöräliikenteelle. Liittymät muotoillaan siten, että ajoneuvoliikenne ei ohjaudu raitiotielle. Tarkoituksena on osoittaa selvästi, että kyseessä ei ole yleinen ajoreitti, vaikka hälytysajoneuvojen onkin mahdollista sitä tarpeen vaatiessa käyttää.

Raitioliikenteen liikennöinti-aikojen ulkopuolelle jäävä liikenne



Kruunusillat-yhteyden siltaosuuksilla Merihaasta Nihtiin ja Nihdistä Korkeasaaren kautta Kruunuvuorenrantaan, eli keskustan ja Laajasalon välisillä linjoilla, liikennöidään raitiovaunuilla tämänhetkisen suunnitelman mukaan päivittäin noin kello 5.30 – 2.00, eli liikennettä on varhaisaamusta yöhön asti. HSL ei ole sulkenut pois liikennöintiaikojen laajentamista, jos se osoittautuu kustannustehokkaaksi tavaksi hoitaa Laajasalon yöliikennettä. Liikennöintiajan ulkopuolellakin radalla ajetaan kalustosiirtoja varikoiden välillä sekä tehdään raitiotien kunnossapitoon liittyviä töitä.

Aamuyöllä Laajasalon joukkoliikenne on tarkoitus hoitaa Herttoniemen kautta kulkevin bussilinjoin. Nykyisin Laajasalon alueen yöbussilinjat kulkevat arkipäivisin noin kahteen asti yöllä, viikonloppuisin lähes viiteen aamulla. Raitioliikenteen kulkuajkojen ulkopuolella on siis käytännössä bussiliikennettä vain viikonloppuisin, nykytilanteessa 9 vuoroa yössä Laajasalon suuntaan. Yöaikaisen taksiliikenteen määrästä ei ole tutkittua tietoa.

Katuyhteys Laajasaloon Herttoniemen kautta on käytössä ympäri vuorokauden ja yöaikaan reitti on ruuhkaton ja sujuva. Aikasäästö siltayhteyden kautta liikennöitäessä ei siten ole niin merkittävä kuin päiväaikaan liikenteen ollessa vilkkaampaa. Aamuyön bussi- ja taksiliikenteen salliminen Kruunusillat-yhteyden raitiotietä ja siltoja pitkin nopeuttaisi matkoja lähinnä Kruunuvuorenrannan alueelle, mutta muualla Laajasalossa vaikutus olisi vähäinen. Nopeutuvien matkojen vähäinen määrä ei perustelee raitiotien muuttamista bussi- ja taksiliikenteelle sopivaksi kaduksi.

Taksi- ja bussiliikenteen muuttaminen sähkövoimalla kulkeväksi on kannatettava tavoite niiden reitistä riippumatta.

#### Yhteyden muuttaminen ajoneuvoliikenteelle sopivaksi

Taksi- ja bussiliikenteen salliminen Kruunusillat -yhteydellä raitioliikenteen liikennöintiaikojen ulkopuolella eli öisin noin kello 02.00 – 05.30 välisenä aikana tarkoittaisi käytännössä raitiotien rata-alueen muuttamista normaaliksi kaduksi ja ei-sallitun liikenteen pääsyn estämistä tälle kadulle puomijärjestelyin.

Jos raitiotieyhteydellä sallittaisiin moottoriajoneuvoliikenne, vaikka vain raitiotien liikennöintiaikojen ulkopuolella ja puomeilla rajoitettuna, tulisi myös reitin liikennejärjestelyt toteuttaa jatkuvan moottoriajoneuvoliikenteen mahdollistavina katuina eli käytännössä normaalina katuna. Katutilan mitoitusta tulisi kasvattaa bussiliikenteen vaatimusten mukaiseksi ja ajorata päällystää asfaltilla koko pituudeltaan, niin Merihaan edustalla kuin Korkeasaarressakin. Koko väylän leveys ja liittymäjärjestelyt tulisi tarkistaa ja tarpeen mukaan suunnitella uudestaan, huomioiden



myös puomijärjestelmien tilantarve. Ajoratojen leventäminen voi johtaa esimerkiksi kävelyalueiden ja istutusalueiden kaventamiseen tai siltojen leventämiseen.

Vastaavasti myös liikenteenohjauksessa tulisi ottaa huomioon reittiä käyttävä ajoneuvoliikenne, mikä tekisi mm. liikennevalojärjestelyistä monimutkaisempia. Ajoneuvoliikenteen tuominen yhteydelle kasvattaisi raitioradan kunnossapitotarvetta ja -kustannuksia ja kasvattaisi myös kadun muuta kunnossapitotarvetta.

Muutos toisi öistä läpiajavaa moottoriajoneuvoliikennettä Merihaan rantaan, Nihtiin, Korkeasaaren pohjoisrannalle ja Kruunuvuoren alueelle. Vaikka käyttöoikeus olisi rajattu sähkökäyttöisiin ajoneuvoihin, toisi liikenne kuitenkin lisähaittaa näille alueille yön hiljaisina tunteina.

#### Liikenteen rajoittaminen puomijärjestelyin

Liikennettä rajoittavan puomijärjestelmän tulisi kattaa raitiotien varsi Merihaan ja Kruunuvuorenrannan välillä. Puomeja tarvittaisiin alustavasti noin kuuteen kohtaan yhteyden varrella: Merihaassa sekä Sörnäisten rantatien että Haapaniemenkadun liittymiin, Nihdissä Merihaansillan ja Finkensillan päihin, Korkeasaassa pysäkkialueen itäpuolelle ja Kruunuvuorenrannassa Koirasaarentien länsipäähän.

Puomien aukaisutekniikkaan liittyvä varustus pitäisi asentaa kaikkiin reitillä potentiaalisesti käytettäviin raitiovaunuihin (osuus Merihaan ja Nihdin välillä on mahdollisesti myös kaupunkiraitioliikenteen reitti) ja huoltokalustoon, hälytysajoneuvoihin jotka käyttäisivät siltayhteyttä (paolautot, ambulanssit, poliisiautot ym.), yöliikenteessä käytettävään busikalustoon ja lisäksi varustuksen pitäisi olla saatavilla kaikille taksiyrittäjille, jotka sen haluavat käyttöönsä. Nykyisen lainsäädännön mukaan taksilupien määrää ei ole rajoitettu, joten potentiaalisia käyttäjiä laitteistolle olisi tuhansia. Ajo-oikeuden myönnölle pitäisi laatia selkeät kriteerit. Puomien tulisi olla hallittavissa myös liikenteenohjauskeskuksesta, jossa seurattaisiin niiden mahdollisia vikatilanteita ja reagoitaisiin niihin.

Puomijärjestelmän toimintavarmuudella on suuri vaikutus raitioliikenteeseen. Jos puomijärjestelmä vikaantuu, aiheuttaa se helposti merkittäviä viiveitä raitioliikenteeseen. Vikatilanteessa puomit voidaan joutua nostamaan pysyvästi auki -asentoon, mikä mahdollistaa raitioliikenteen toiminnan, mutta myös luvattoman ajoneuvoliikenteen raitiotielle. Puomijärjestelmä nostaisi yhteyden häiriöalttiutta uuden teknisen järjestelmän myötä.

Raitiovaunun tunnistamisen tulisi tapahtua vauhdissa siten, ettei vaunun tarvitse hidastaa puomin kohdalla aukeamista odotellessa, mikä tarkoittaa vaunun tunnistustarvetta melko kaukana puomista. Todennä-



köisesti puomien avaaminen aiheuttaisi normaalikäytössäkin pieniä viiveitä raitiovaunuille. Bussi- ja taksiliikenteen osalta hidastaminen puomin kohdalla voidaan sallia, tosin tällöin tulee huomioida puomien sijoittaminen mm. liittymien yhteydessä niin, ettei odottava ajoneuvo häiritse muuta liikennettä. Puomin tulisi sulkeutua heti raitiovaunun tai ajoneuvon kuljettua sen ali, ettei perässä pääse ajamaan luvattomia ajoneuvoja.

Puomijärjestelmän kustannukset koostuisivat itse puomilaitteistoista kaapelointeineen ja asennuksineen, raitiovaunuihin ja yhteyttä käyttäviin muihin ajoneuvoihin asennettavista tunnistinlaitteista, puomilaitteiston ohjausjärjestelmästä ja valvomo-asennuksista sekä järjestelmän toiminnan jatkuvasta seuraamisesta ja huoltovalmiudesta. Kustannuksen arvioiminen vaatisi tarkempaa suunnittelua.

#### Muutostarpeet Kruunusillat-hankkeen suunnitelmiin

Merihaan ja Kruunuvuorenrannan välisen raitiotien muuttaminen moottoriajoneuvoliikenteelle sopivaksi vaatisi muutoksia Nihti-Kruunuvuorenranta -välin hyväksytyihin katusuunnitelmiin ja valmistumassa oleviin rakennussuunnitelmiin, valmisteilla oleviin Hakaniemen alueen ja Nihdin asemakaavoihin ja liikennesuunnitelmiin sekä hyväksytyyn Kruunuvuoren liikennesuunnitelmaan. Esimerkiksi Merihaan edustalla raitiotien muuttaminen normaaliksi kaduksi olisi suuri periaatteellinen muutos valmisteilla olevaan suunnitelmaan.

Näillä ehdotuksen edellyttämällä katutilan muutoksilla tulisi olemaan Kruunusillat-hankkeeseen toteutus- ja ylläpitokustannuksia nostava vaikutus. Moottoriajoneuvoliikenteen mahdollistamisen vaatimien muutoksien tekeminen tuo myös riskin Kruunusillat-hankkeen valmistumisen viivästymisestä, kun jo päätettyjä suunnitelmia pitää tuoda uudelleen valmisteluun ja päätöksentekoon. Päätöksistä tehtävät valitukset ovat myös merkittävä aikatauluriski Kruunusillat-hankkeessa.

#### Yhteenveto

Kruunusillat-yhteyttä mahdollisesti käyttävän aamuyön bussi- ja taksiliikenteen lyhyt toiminta-aika raitioliikenteen liikennöinti-aikojen ulkopuolella ja yhteyden myötä nopeutuvien matkojen vähäinen määrä suhteessa muutoksista johtuviin rakennus- ja ylläpitokustannuksiin, yhteyden valmistumisen viivästymisriskiin, raitioliikenteen kasvavaan häiriö-riskiin sekä maisemallisiin ja kaupunkitilallisiin muutoksiin ei perustele ehdotettua muutosta.

Näillä perusteilla Kruunusillat-yhteyden siltaosuuksien käyttöä Merihaan ja Kruunuvuorenrannan välillä ei ole tarkoituksenmukaista sallia bussi- ja taksiliikenteelle edes yöaikaan ja puomilaitteistolla ohjattuna.





13.02.2019

Asia/16

## Käsittely

04.12.2018 Ehdotuksen mukaan

Asian aikana kuultavana oli liikenneinsinööri Niko Setälä. Asiantuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Vastaehdotus:

Risto Rautava: Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon: Kaupunkiympäristötoimiala teettää kaupungin ulkopuolisella asiantuntijalla selvityksen siitä, millaisilla ratkaisuilla on mahdollisuus avata Kruunusillat öiseen aikaan sähköbussien ja taksien liikennöinnille. Selvitys tulee sisältämään rakenteellisten ja teknisten ratkaisujen lisäksi kustannusvaikutukset. Selvityksen määräaika on viimeistään 31.3.2019 mennessä.

Kannattaja: Laura Rissanen

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon: Kaupunkiympäristötoimiala teettää kaupungin ulkopuolisella asiantuntijalla selvityksen siitä, millaisilla ratkaisuilla on mahdollisuus avata Kruunusillat öiseen aikaan sähköbussien ja taksien liikennöinnille. Selvitys tulee sisältämään rakenteellisten ja teknisten ratkaisujen lisäksi kustannusvaikutukset. Selvityksen määräaika on viimeistään 31.3.2019 mennessä.

Jaa-äännet: 7

Kaisa Hernberg, Nuutti Hyttinen, Mai Kivelä, Silvia Modig, Tuomas Rantanen, Anni Sinnemäki, Mikko Särelä

Ei-äännet: 6

Sirpa Asko-Seljavaara, Eveliina Heinäluoma, Atte Kaleva, Jape Lovén, Risto Rautava, Laura Rissanen

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi esittelijän ehdotuksen äänin 7-6.

27.11.2018 Pöydälle

20.11.2018 Pöydälle

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Mikko Aho

Lisätiedot

---

**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



13.02.2019

Asia/16

---

Niko Setälä, projektipäällikkö: 310 37031  
niko.setala(a)hel.fi

---

**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