



9.12.2024

Asia/15

## 15

### Munkkiniemenbaanan yleissuunnitelman osat 1, 3 ja 4

Pöydälle 02.12.2024

HEL 2024-009864 T 08 00 04

#### Päätösehdotus

Kaupunginhallitus hyväksyy Munkkiniemenbaanan yleissuunnitelman osat 1,3 ja 4 ja näiden toteuttamisen vaiheittain siten, että sen kokonaiskustannusarvio on 6,3 milj. euroa (MAKU 128,4 2020=100).

#### Esittelijän perustelut

##### Yleissuunnitelman keskeinen sisältö

Munkkiniemenbaanan yleissuunnitelmassa määritellään Munkkiniemenbaanaksi nimetyn pyöräliikenteen runkoyhteyden toteuttamisperiaatteet ja kustannusarvio osuudella Mechelininkadulta Tarvoon. Munkkiniemenbaanan 6,5 kilometrin kokonaispituudesta noin 2,0 kilometriä on jo baanatavoitteiden mukaisesti rakennettu tai rakenteilla.

Munkkiniemenbaanan rakentamisen yleisenä tavoitteena on lisätä pyöräliikenteen määrää Helsingin keskustan ja Munkkiniemen ja edelleen Leppävaaran suunnan välisillä matkoilla. Munkkiniemenbaana hyödyntää pääpiirteissään nykyisiä katulinjauksia. Nykyiset liikennejärjestelyt ovat pyöräliikenteen näkökulmasta paikoin katkonaiset ja alimitoitettut nykyisille liikennemäärille. Reitti on nykyisin yksi vilkkaimmista pyöräliikenteen reiteistä Helsingissä ja sitä parantamalla nähdään liikennejärjestelmässä merkittävä pyöräliikenteen lisäyspotentiaali. Nykyistä laadukkaammat liikennejärjestelyt baanareitillä parantavat pyöräliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta, yleistä liikenneturvallisuutta ja selkeän erotelun myötä jalankulun ja pyöräilyn miellyttävyyttä.

Munkkiniemenbaanan yleissuunnitelma koostuu neljästä osuudesta: 1 (Hietaniemenkatu-Merikannontie), 2 (Humallahti-Oksakoskenpolku ja Mississipinraitti), 3 (Paciuksenkatu-Munkinpuisto) ja 4 (Ritokalliontie). Kaupunkiympäristölautakunnan 10.9.2024 § 431 valmisteluun palauttamaan osuuteen 2 (Humallahti-Oksakoskenpolku ja Mississipinraitti) liittyvät asiat on yleissuunnitelmaraportissa korostettu punaisella värillä.

Yleissuunnitelma on laadittu siten, että eri osa-alueet (1–4) ovat omia kokonaisuuksiaan. Baanan osien rakentaminen tai käyttö eivät ole toisistaan riippuvaisia, vaan jokainen osio voidaan toteuttaa omassa aikataulussaan ja liittää osaksi olemassa olevaa infrastruktuuria. Baanarei-



tistä saadaan kuitenkin suurimmat hyödyt vasta, kun kaikki osuudet ovat käytössä.

### Nykytilan kuvaus ja suunnitelma

Pyöräliikenteen pääyhteys Helsingin niemeltä kohti Munkkiniemeä kulkee seuraten ranta-alueiden läheisiä katu- ja pyörätieyhteyksiä. Nykyinen reitti on yksi Helsingin vilkkaimpia, mutta ei laatutasoltaan vastaa baanaverkon tavoitteita reitin sujuvuuden, turvallisuuden ja miellyttävyyden osalta. Hietaniemen alueella pyöräily ajoradalla tuntuu monille turvattomalta vilkkaan autoliikenteen takia. Munkkiniemensillan kohdalla yhdistetty pyörätie- ja jalkakäytävä on erittäin kapea, mikä lisää konflikteja jalankulkijoiden ja pyöräliikenteen kesken sekä aiheuttaa talvikunnossapidolle haastetta lumitilojen ollessa olemattomat. Munkkiniemen puistotien pyörätiellä haasteita on risteyksissä, ja jalankulkuyhteydet pyörätien poikki ovat paikoin epäselvät.

Suunnittelun lähtökohtana on ollut kehittää järjestelyitä olemassa olevia rakenteita hyödyntäen ja parantaa reitin keskeisimpiä laatupuutteita. Munkkiniemenbaana toteutetaan baanujen suunnitteluperiaatteiden mukaisesti lähtökohtaisesti kaksisuuntaisena pyörätienä, jossa tavoiteleveys on 4,0 metriä. Jalankululle suunnitellaan pyörätien viereen jalkakäytävä, tai jalankulun reitti linjataan omalle väylälleen selkeästi. Suunnitteluperiaatteiden mukaan baana voidaan toteuttaa myös pyöräkatuna, jos kokonaisuuden kannalta ratkaisu nähdään toimivimpana.

Munkkiniemenbaanan suunnitelmassa pyöräkatuja toteutetaan Hietaniemenkadulle, Hietakannaksentielle, Merikannontielle, Oksakoskenpolulle sekä Ritokalliontielle. Pyöräkatu on soveltuva ratkaisu kaduille, joissa on vähän läpiajavaa autoliikennettä ja paljon pyöräliikennettä. Merikannontien autoliikenteestä enimmillään noin 60 % on kaupungin tekemän läpiajotutkimuksen (2023) perusteella läpiajoa, mikä suuntautuu Paciuksenkadulta Hietaniemenkadun kautta kohti Mechelininkatua. Suunnitelmassa esitetään, että Merikannontie muutetaan moottoriajoneuvoliikenteelle yksisuuntaiseksi pohjoisen suuntaan välillä Kesäkatu–Rajasaarentie. Myös Eteläisen Hesperiankadun ajorata muutetaan yksisuuntaiseksi Hietakannaksentien ja Merikannontien uuden linjauksen välillä.

Merikannontie on hyväksytyssä katusuunnitelmassa (kaupunkiympäristölautakunta 20.12.2022 § 727) linjattu suoraan rannan suuntaisesti vanhan yhteyden jäädessä Hesperian esplanadin puistoon osaksi baanareittiä. Yleissuunnitelman toimenpiteet estävät läpiajoliikenteen, rauhoittaen siten alueen paikalliskadut vain paikallisen moottoriajoneuvoliikenteen käyttöön ja muodostaen otolliset olosuhteet pyöräkatu- ja ratkaisu. Muutos myös parantaa kadun ajettavuutta, koska nykyisin pysä-



köidyt autot ja vastaantuleva liikenne muodostavat hyvin ahtaita kohtia autoliikenteelle. Ennen pandemiaa Merikannontie muutettiin kesäkaupunkina yksisuuntaiseksi, jolla varmistettiin kesäaikaan lisääntyvän autoliikenteen toimivuus.

Paciuksenkadulla Munkkiniemensillan yhteyteen rakennetaan uusi jalankulun ja pyöräliikenteen silta. Munkkiniemenaukiolla pyöräliikenne ja jalankulku erotellaan selkeästi omille väylilleen ja linjataan linja-autopysäkkien takaa. Järjestelyt yhteensovitetään Länsi-Helsingin raitiotien järjestelyihin jatkosuunnittelussa. Munkkiniemen puistotiellä baana toteutetaan kehittämällä nykyistä pyörätiejärjestelyä puukujan keskeellä. Puukujanne on tarkoitus säästää. Tästä syystä baana jää tavoitelevyyttä kapeammaksi. Munkkiniemenaukiolla ja Laajalahden aukiolla pyörätien jatke ja suojatie toteutetaan korotettuina.

Suunnittelun luonnosvaiheessa esitettiin Solnantien ja Kadetintien kohdalla Munkkiniemen puistotien ylittämisen estämistä moottoriajoneuvo liikenteeltä. Tämä parantaisi jalankulun, pyöräliikenteen ja raideliikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta. Ratkaisua varten todettiin kuitenkin tarvittavan lisätietoa verkollisista vaikutuksista ja vaihtoehdoista ennen kuin suunnitelmaratkaisusta voidaan päättää. Nykytilanteeseen perustuva yleissuunnitelman ratkaisu ei siis poissulje myöhemmin mahdollisesti tehtäviä muutoksia. Munkkiniemen puistotien raitiovaunupysäkeille johtavia jalankulkuyhteyksiä kehitetään selkeyttämällä jalankulkureittejä.

#### Yhteys kaupunkistrategiaan ja muihin päätöksiin

Helsingin kaupunkistrategiassa vuosille 2021 - 2025 tavoitellaan kaupungin kestävää kasvua. Munkkiniemenbaanan yleissuunnitelma edistää siinä esitettyjä tavoitteita. Kaupunkistrategiassa tavoitellaan vartin kaupunkia, jossa lähipalvelut löytyvät viidentoista minuutista kävelyn, pyöräilyn tai julkisen liikenteen matkan päästä. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan. Baanaverkon ja kantakaupungin tavoiteverkon rakentumista vauhditetaan.

Yleissuunnitelma on linjassa Helsingin liikenteen kehittämisperiaatteiden kanssa. Pyöräliikenteen laatukäytävien (baanojen) verkkosuunnitelma (kaupunkisuunnittelulautakunta 5.3.2013) esittää pyöräliikenteen runkoväylät, jotka yhdistävät seudun suurimmat asuinalueet suuriin työpaikkakeskittyymiin ja mahdollistavat nopean, suoran ja tasavauhtisen pyöräliikenteen kaupungissa. Vuonna 2016 baanaverkko sisällytettiin osaksi yleiskaavaa. Yleiskaavan mukainen tarkistettu verkko korvasi vuoden 2013 verkkosuunnitelman ja se hyväksyttiin vuonna 2016 osana Pyöräliikenteen tavoiteverkkoa esikaupunkialueille (kaupunkisuunnittelulautakunta 13.12.2016).



Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman 2020 - 2025 (kaupunginhallitus 2.11.2020 § 727) yltäavoitteen mukaan Helsinki on kaiken ikäisille soveltuva ympärivuotinen pyöräilykaupunki, ja pyöräliikenteen kulkumuoto-osuus on vähintään 20 % vuoteen 2030 mennessä. Yleissuunnitelma myös tukee päivitetyn Hiilineutraali Helsinki - päästövähennysohjelman (kaupunginhallitus 22.8.2022 § 559) toteutusta.

Kävelyn kehittämissuunnitelma (kaupunginhallitus 14.3.2022 § 206) keskittyy kävelyn edistämiskeinoihin. Yleissuunnitelma edistää kulkumuotojen erottelua ja siten ohjelman tavoitteita.

### Vaikutusarviointi

Yleissuunnitelman vaikutusarviointia on tehty hankkeen alkuvaiheessa vertailemalla linjausvaihtoehtoja toisiinsa. Lopullisen linjauksen arvioinnissa vaikutuksia on arvioitu suhteessa nykyisen reitin järjestelyihin. Hankekokonaisuuden lisäksi myös eri osuuksien merkitystä on arvioitu erikseen.

Munkkiniemenbaanan rakentamisella on merkittäviä positiivisia vaikutuksia pyöräliikenteen sujuvuuteen, houkuttelevuuteen ja turvallisuuteen. Yleissuunnitelmaratkaisu parantaa reitin jatkuvuutta, selkiyttää risteämistäjärjestelyitä sekä väistämismuutoksia ja parantaa reitin kunnossapidettävyyttä. Suunnitelmaratkaisu edistää tavoitetta lisätä pyöräliikenteen määriä reitillä. Pyöräliikenteen ennustemallin mukaan pyöräliikenteen määrät ovat karkeasti kaksinkertaiset vuoden 2030 ennusteessa nykytilanteeseen verrattuna. Merkittävin kasvu kohdistuu Munkkiniemensillan eteläpuolisille osuuksille. Kokonaisuudessaan Munkkiniemenbaanan reitillä pyöräilyn miellyttävyys paranee muutosten myötä.

Suunnitelmalla on positiivisia vaikutuksia myös jalankulun turvallisuuteen ja miellyttävyyteen, kun baanalla jalankulku erotellaan selkeästi jalkakäytävälle ja kadunylitysjärjestelyitä kehitetään. Munkkiniemensillan kohdalla jalankulun miellyttävyys paranee, koska uusi silta on etäällä autoliikenteestä.

Munkkiniemenbaanan vaikutukset auto- ja joukkoliikenteeseen ovat kokonaisuudessaan vähäiset ja paikalliset. Merikannontien muuttaminen yksisuuntaiseksi Kesäkadun ja Rajasaarentien välillä edellyttää, että Merikannontietä pohjoisesta nykyisin tulevan autoliikenteen tulee jatkossa kulkea Mechelininkadun kautta. Tämä vähentää alueen kautta kulkevaa läpiajoliikennettä, mutta edellyttää myös tonteille pohjoisesta saapuvien kulkevan Mechelininkadun ja Kesäkadun kautta. Ratkaisu on linjassa kaupungin katuverkon jäsentelyperiaatteiden (kaupunkiympäristölautakunta 12.10.2021 § 548) kanssa, jossa autoliikennettä ohja-



taan tonttikatuverkolta pääkatuverkolle. Ratkaisu parantaa Merikannontien ajettavuutta, sillä nykyisin autoliikenteen kohtaaminen on kadun mitoituksen ja pysäköityjen autojen vuoksi hyvin ahdas.

Autoliikenteen pysäköintijärjestelyt säilyvät nykyisenkaltaisina, mutta paikkamäärä vähenee hieman. Hietaniemenkadulla ja Eteläisellä Hesperiankadulla pysäköintipaikkoja poistuu noin 11. Merikannontielle pysäköintipaikkoja voidaan lisätä nykyiseen nähden 8 lisää. Suojatie- ja ylityspaikkajärjestelyiden myötä Munkkiniemen puistotieltä ja Laajalahdenaukiolta vähenee noin 12 autopaikkaa. Ritokalliontiellä laskennallinen pysäköintimahdollisuuksien poistuminen on suurinta; noin 36 autopaikkaa. Ritokalliontiellä pysäköinti on nykyään ajoradan reunassa sallittu neljän tunnin ajan. Pyöräkadulla ajoradan reunassa ei ole tilaa erillisiin pysäköintipaikkoihin. Havaintojen perusteella pysäköinnin kysyntä Ritokalliontiellä on kuitenkin vähäistä. Jatkosuunnittelussa arvioidaan tarkemmin pysäköinnin järjestämisen tarvetta.

Munkkiniemenbaanan järjestelyt parantavat joukkoliikenteen olosuhteita etenkin matkustajan näkökulmasta, koska jalankulkuyhteyksiä pysäkeille kehitetään ja pyöräliikenne erotellaan selkeästi pysäkkialueista. Joukkoliikenteen pysäkkijärjestelyt paranevat Hietaniemenkadulla, Paciuksenkadulla sekä Munkkiniemen puistotiellä. Baanalle esitetyt korotetut suojatiet ja pyörätien jatkeet sekä ryhmittymiskaistan poisto Munkkiniemenaukiolla voivat hieman hidastaa joukkoliikenteen kulkua.

Munkkiniemenbaanan vaikutukset liikkumiseen ja saavutettavuuteen ovat positiivisia etenkin ihmisryhmissä, joilla nykyisessä liikennejärjestelmässä on keskimääräistä heikommat osallistumismahdollisuudet arkielämän aktiviteetteihin. Munkkiniemenbaana edistää sosiaalista tasa-arvoa näillä ihmisryhmillä liikenneturvallisuuden kehityksen, suurempien yhteyksien ja aktiivisen liikunnan lisäämisen myötä. Lapsiin kohdistuvat vaikutukset ovat positiivisia. Etenkin Merikannontien reitillä vähentyvä autoliikenne lisää koulumatkojen turvallisuutta ja edistää myös sitä, että koulumatkoja tehtäisiin jalan tai pyörällä suunnittelualueen varrella sijaitsevaan Taivallahden peruskouluun. Positiivisia vaikutuksia lapsiin on myös Munkkiniemessä, jossa kadunylitykset muodostuvat turvallisemmiksi kävellen ja pyörällä. Suunnittelun yhteydessä on tunnistettu keskeisiä koulureittejä, jotka risteävät baanan pyöräliikenteen kanssa. Jatkosuunnittelussa kiinnitetään ylityskohtien turvallisuuteen erityistä huomiota.

Vaikutukset elinkeinoelämän toimintaan kohdistuvat etenkin Merikannontien ja Munkkiniemen puistotien yrityksiin. Osa alueen yrityksistä voi hyötyä alueiden paremmasta saavutettavuudesta polkupyörällä, ja viihtyisämpi katuympäristö houkuttelee kulkemaan palveluihin enemmän myös jalan ja joukkoliikenteellä. Baana parantaa yhteyksiä kantakau-



pungin ja Länsi-Helsingin välillä, millä on positiivinen vaikutus työntekijöiden liikkumiseen. Suunnitelmalla ei ole merkittävää vaikutusta pääkatujen auto- ja joukkoliikenteeseen. Autoliikenteen ja jakeluliikenteen osalta nykyisin käytetyt reitit voivat muuttua ja saavutettavuus siten heikentyä hieman. Suunnittelualueella säilyvät pääosin nykyiset pysäköintipaikat, joista osa toimii myös lastauspaikkoina.

Valmistelussa on arvioitu Munkkiniemenbaanan rakentamisen maise- ma-, ympäristö- ja ilmastovaikutuksia. Baana sijoittuu pääosin nykyisille katu- ja puistoalueille, jolloin vaikutukset luontoon ja luontoarvoihin ovat vähäisiä ja paikallisia. Jatkosuunnittelussa tutkitaan mahdollisuutta säilyttää nykyisiä puita erikoisratkaisuille sekä mahdollisuutta istuttaa esitettyä enemmän puita.

Baanayhteyden rakentamisessa suurimmat osuuskohtaiset ilmasto- päästöt tulevat siltarakentamisesta. Yleissuunnitelmassa on esitetty erilaisia toimenpiteitä ilmastopäästövaikutusten vähentämiseksi.

#### Yhteisvalmistelu ja osallistuminen

Suunnitelma on laadittu kaupunkiympäristön toimialan eri palveluiden yhteistyönä. Kesärannantien ja Humallahden ratkaisuja on käyty läpi Senaatti-kiinteistöjen ja Valtioneuvoston kanslian edustajien kanssa. Ratkaisuista on saatu kommentit pelastuslaitokselta, ja ne on otettu huomioon.

Yleissuunnitelman valmisteluun on voinut osallistua useissa eri vaiheissa. Suunnittelun alkupuolella syksyllä 2023 pidettiin avoin yhteispyöräily suunniteltavalla reitillä. Lokakuussa 2023 toteutettiin karttakysely, jossa kerättiin asukkaiden näkemyksiä linjaus- ja ratkaisuvaihtoehtoista. Kyselyyn vastasi lähes 1 000 henkilöä. Huhtikuussa 2024 toteutettiin karttakysely, jossa valitun linjauksen mukaisesta suunnitelmaluonnoksesta voitiin antaa palautetta. Kyselyyn vastasi noin 800 henkilöä ja kyselyyn annettiin yli 3 000 karttakommenttia. Lisäksi Tavallahden peruskoulun väistötiloissa pidettiin huhtikuussa 2024 asukas- tilaisuus, johon osallistui noin 50 osallistujaa paikalla ja 40 osallistujaa etäyhteydellä. Vuorovaikutuksen aikana selkeä enemmistö annetuista kommentteista koski Humallahden kallioiden kohtaa sekä Munkkiniemen puistotien järjestelyitä. Palautteiden myötä suunnitelmaratkaisuja kehitettiin luonto- ja maisemavaikutuksiltaan vähäisemmiksi.

Suunnitelmasta annettiin kannanottoja syksyllä 2023 sekä keväällä 2024 vuorovaikutuksen ollessa käynnissä. Kannanottoihin on vastattu erillisessä vuorovaikutusmuistiossa. Kannanottojen myötä lopulliseen suunnitelmaan tehtiin muutamia muutoksia.

#### Kustannusarvio ja päätöksenteko



Munkkiniemenbaanan kustannusarvio yleissuunnitelman osuuksilla 1,3 ja 4 on 6,3 milj. euroa (MAKU 128,4, 2020=100).

Kustannusarvio ei sisällä Munkkiniemen baanasillan yhteyteen suunniteltavan tulvaportin kustannuksia, jotka arvioitiin noin 1,2 milj. euron suuruiseksi. Tulvaportista laaditaan myöhemmin erillinen yleissuunnitelma.

#### Jatkotoimenpiteet

Alun perin lautakunnalle esitettiin, että kaupunkiympäristölautakunta esittäisi kaupunginhallitukselle Munkkiniemenbaanan yleissuunnitelman hyväksymistä ja Munkkiniemenbaanan toteuttamista vaiheittain siten, että sen kokonaiskustannusarvio on 12,7 milj. euroa (MAKU 128,4 2020=100).

Lautakunta kuitenkin palautti suunnitelman valmisteluun Humallahden sillan osalta (osa 2). Lautakunta pyytää selvittämään mahdollisuudet tehdä sillasta esimerkiksi läheistä Seurasaaren siltaa mukaillen puurakenteinen tai muilla keinoin alentaa sillan rakentamisen hiilijalanjälkeä. Lisäksi suunnittelussa tulee löytää ratkaisuja seuraaviin kysymyksiin:

- maisemaan sopiminen
- arkkitehtoninen laatu
- kauneus
- uinti- ja ajanviettomahdollisuuksien lisäämisen selvittäminen
- puiden kaatojen minimoiminen
- miten hankkeen toteutuksen yhteydessä voidaan parantaa luonnon tilaa lahden ympäristössä suhteessa sen nykyiseen ekologiseen kuntoon
- avataan hankkeen kustannustehokkuus selkeästi

Sillan ohella lautakunta edellytti selvittävän vertailuksi vaihtoehtoisen reitin keskeiset luonto- ja ilmastovaikutukset siten, että näitä kysymyksiä voi kahden vaihtoehdon välillä vertailla tulevassa päätöksenteossa. Hyväksyessään suunnitelman osilta 1, 3 ja 4 lautakunta edellytti, että jatkosuunnittelussa Laajalahden aukion osalta huolehditaan aukion liikenneturvallisuudesta ja aukion munkkiniemeläisten oleiluun tarkoitettun luonteen säilymisestä ja siitä, että Laajalahdenaukiolla sijaitsevat puut sekä Munkkiniemenpuistotie 24:n edustalla sijaitseva puu pyritään säilyttämään. Lisäksi jatkosuunnittelussa varmistetaan liikenteen sujuvuus ja yrittäjien toimintaedellytykset Munkkiniemen alueella.

Yleissuunnitelman hyväksymisen jälkeen osuuksista 1,3 ja 4 laaditaan kaupunkiympäristön toimialalla katu- ja puistosuunnitelmat, joiden suunnittelu voi alkaa 2025 alkaen. Osuutta 2 suunnitellaan vuodesta 2025 alkaen ja tuodaan omana asianaan päätöksentekoon aikaisintaan



9.12.2024

Asia/15

2025 syksyllä. Munkkiniemenbaanan rakentamiseen on varauduttu 10 vuoden investointiohjelmassa.

Esitys on lautakunnan esityksen mukainen ja esityslista on laadittu yhteistyössä kaupunkiympäristön toimialan kanssa.

Esittelijä toteaa lisäksi, että liikennejärjestelyjä tulee jatkosuunnittelussa tarkastella matkailun edistämisen näkökulmasta niin, että busseille varattua tilaa on riittävästi myös lisääntyvän matkailun tarpeisiin.

#### Toimivalta

Hallintosäännön 7 luvun 1 §:n 2 momentin mukaan kaupunginvaltuusto päättää liikenteen, viheralueen tai muun yleisen alueen yleissuunnitelmista, kun kustannusarvio ylittää 10 miljoonaa euroa ja kaupunginhallituksen 18.9.2017 § 865 päättämien toimivaltarajojen mukaan toimialan lautakunta tai sen määräämä viranomainen päättää suunnitelmista, joiden kustannusarvio on enintään 5 miljoonaa euroa. Toimivalta on kaupunginhallituksella.

#### Esittelijä

kansliapäällikkö  
Jukka-Pekka Ujula

#### Lisätiedot

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

#### Liitteet

- 1 Munkkiniemenbaanan yleissuunnitelma raportti
- 2 Yleissuunnitelman asemapiirustukset ja pituusleikkaukset
- 3 Vuorovaikutusmuistio
- 4 Sähköisten kyselyiden vastauskooste
- 5 Havainnekuvat
- 6 Kannanotot (ei julkinen)

#### Oheismateriaali

- 1 Selvitys etenemisestä kansliapäällikölle\_Kymp

#### Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunginhallitus

#### Tiedoksi

Kaupunkiympäristölautakunta  
Kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaosto  
Kaupunkiympäristölautakunnan ympäristö- ja lupajaosto  
Kaupunkiympäristön toimiala





Kaupunginmuseo