



§ 218

Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle Uusimaa-kaava 2050 ehdotuksesta

HEL 2017-001704 T 10 03 00

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi seuraavan lausunnon kaupunginhallitukselle Uusimaa-kaava 2050 ehdotuksesta.

Uusimaa-kaava 2050 on ollut yritys siirtyä aiempaa strategisempaan maakuntakaavaan. Kaava ja sen valmisteluaineisto on ollut useaan kertaan lausunnoilla; joka kierroksella rohkea strateginen ote on hie- man pienentynyt ja vanha tarkkoihin aluevarauksiin perustuva merkin- tätapa on saanut suuremman roolin. Tästä huolimatta uusi maakunta- kaavaehdotus vastaa monilta osin aiempia maakuntakaavoja parem- min muuttuvan toimintaympäristön aiheuttamiin vaatimuksiin. Uusi stra- tegisempi ote on välttämätön.

Maakuntakaava pyrkii hiilineutraaliin Uusimaahan vuoteen 2035 men- nessä. Tavoite on yhdenmukainen Helsingin kaupungin hiilineutraalius- tavoitteen kanssa, ja luo osaltaan raamit maakunnan yhdyskuntaraken- teen kehitykselle. Kaava on luonteeltaan mahdollistava. Yleismääräyk- sissä todetaan, että kaikessa alueidenkäytön suunnittelussa tulee edis- tää ympäristön kannalta kestäviä ratkaisuja.

On tärkeää, että Uusimaa-kaava 2050 mahdollistaa sekä koko seudun että Helsingin kaupungin kasvun. Helsinki on koko valtakunnan talous- kasvun moottori, joten sen toimintaedellytyksistä huolehtiminen on maakunnankin näkökulmasta tärkeää. Helsingin kaupunki pitää kaavan esitystapaa pääosin hyvänä, joitakin merkintöjä lukuun ottamatta. Jois- sakin kohdissa maakuntakaavaehdotus on esitystavaltaan tarkempi kuin Helsingin yleiskaava, mikä ei ole tarkoituksenmukaista eikä perus- teltua. Liian tarkat aluevarausmerkinnät voivat vaikeuttaa tarkoituk- senmukaisen maankäytön kehittämistä. Tältä osin maakuntakaavaeh- dotuksessa on edelleen tarkennustarpeita.

Maakuntakaavan liikenteellinen ratkaisu on perusteltu ja hyvä. Esitys- tapa antaa hyvät lähtökohdat maankäytön ja liikenteen yhteensovitta- miseen tähtäävälle jatkosuunnittelulle.

Kaavassa osoitettu Tallinnan tunnelin linjaus on Helsingin kaupungin ja laajan asiantuntijanäkemyksen mukainen. Ratkaisu on lisäksi yhtene- väinen Helsingin yleiskaavan ja Vantaan valmisteilla olevan yleiskaa- van kanssa. Yksi, Helsingin keskustan kautta kulkeva linjaus antaa yh-



teyden jatkosuunnittelulle ja hankkeistukselle hyvän lähtökohdan ja tukevan selkänojan – riippumatta valittavista rahoitus- ja toteutusvaihtoehdoista.

Kaavan keskeisenä tavoitteena on tukea kansainvälisen lento- ja meriliikenteen toiminta- ja kehittämisedellytyksiä turvaamalla Helsinki–Vantaan lentoaseman ja kansainvälisesti merkittävien satamien sekä logistiikka-alueiden yhteydet ja alueidenkäytölliset tarpeet. Tämä on tärkeä asia. Kehä I:n sisäpuoliset pääkadut ja tiet on merkitty maakuntakaavan ehdotuksessa joukko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta merkittävinä katuina tai teinä. Helsinki varmistaa tarkemmassa suunnittelussa pitkänmatkaisen joukkoliikenteen sekä satamien tarpeiden näkökulmasta toimivat yhteydet sekä tie- että katuverkolla. Tämän varmistamiseksi on tehty tiivistä yhteistyötä Helsingin sataman ja muiden kaupungin toimijoiden kesken.

Kaupan sijoittamisen tavoitteet ovat Uusimaa 2050-kaavassa pääpiirteissään yhteneväiset Helsingin yleiskaavan tavoitteiden kanssa. Kaupan ratkaisun kannalta oleellista on Helsingin osalta valtakunnankeskuksen ja muiden keskusta-alueiden sijainti ja rajaukset. Seudullisesti merkittäviä keskustoja on Helsingin osalta merkitty enemmän kuin nyt voimassa olevassa maakuntakaavassa, sillä Viikki, Kontula ja Vuosaari sekä Östersundomin Sakarinmäki on lisätty seudullisesti merkittäviksi keskustoiksi. Seudullisesti merkittävää kauppaa voidaan sijoittaa keskustatoimintojen alueille ilman mitoitusta tai laadun rajoitusta. Kaupan säätelyn näkökulmasta merkittävin muutos Helsingin osalta ovat keskustojen ulkopuoliset laaturajoittamattomat kaupan alueet.

Östersundomin alueen maakuntakaavaratkaisu on osittain ristiriitainen hyväksytyin Östersundomin yhteisen yleiskaavan kanssa ja sitä on syytä tarkistaa.

Tarkennustarpeet maakuntakaavan sisältöön

On erittäin tärkeää, että maakuntakaavan merkinnät eivät ole ristiriidassa Helsingin uuden yleiskaavan tai Östersundomin yhteisen yleiskaavan merkintöjen kanssa. Maakuntakaavan merkintöjen tulee mahdollistaa em. yleiskaavojen mukaisen maankäytön toteuttaminen.

Merkintöjen ja määräysten yleispiirteisen tulkinnan periaate on Helsingin kannalta erityisen tärkeää, koska maakuntakaavan esitystapa on joissakin kohdissa tarkempi kuin Helsingin uudessa yleiskaavassa.

Kaavan yleispiirteisyyden tavoitteesta poiketen kaavassa on osoitettu tarkoilla aluevarausmerkinnöillä virkistysalueet, Östersundomin virkistysalueet, suojelualueet, liikennealueet mm. satamat sekä puolustusvoimien alueet. Kartan kaavamääräyksistä ja kaavakartasta ei käy riit-



tävän selvästi ilmi kaavan esitystapaa koskeva tavoite, että kaavamerkintöjä tulee tulkita yleispiirteisesti ja että kaavaan sisältyy oikeusvaikutteisia määräyksiä.

Jotta kaavan merkintöjä voidaan tulkita yleispiirteisesti, Helsingin seudun kartan määräysosioon tulee lisätä yleiset suunnittelumääräykset, jotka löytyvät Merkinnät ja määräykset -asiakirjasta: "Maakuntakaavan merkinnät ovat yleispiirteisiä. Maakuntakaavan yleispiirteisyys koskee sekä kaavan sisältöä, esitystapaa että tulkintaa. Alueiden käytön ratkaisujen tulee tarkentua yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Kaavamääräykset on esitetty erillisessä Merkinnät ja määräykset -osiossa, joka on oikeusvaikutteinen." Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan kartassa todetaan nyt vain: Merkintöihin liittyy maakuntakaavamääräyksiä.

Virkistysalueita ja Östersundomin virkistysalueita koskeviin kaavamääräyksiin tulee liittää kaavaselostuksen tulkintaohjeissa oleva lause: "Rakentamisrajoituksesta huolimatta virkistysalueet ovat yleispiirteisiä aluevarauksia, jotka tarkentuvat yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa." Östersundomin virkistysalueiden osalta on lausuttu lisää lausunnon kohdassa "Östersundom".

Helsingin osalta suojelualueisiin on otettu yleiskaavassa ja Helsingin luonnonsuojeluohjelmassa jo rauhoitettuja ja lisäksi suojeltavaksi tarkoitettuja alueita. Suojelualueita on osoitettu myös ulkokunnissa Helsingin omistamille maille. Myös suojelualueiden määräykseen tulee ottaa lause: "Uusien suojelualueiden tarkka raja-
aus on selvitettävä tarkemmassa suunnittelussa."

Helsingin ulkokunnissa sijaitsevista alueista merkittävin uusi luonnonsuojelualue-ehdotus on Kauhalan ulkoilualueelle sijoittuva 204 hehtaarin alue Kauhalan metsät ja suot. Alue rajautuu Ämmäsuon kaatopaikkaan ja osa suojelualueeksi tarkoitettusta alueesta on asemakaavassa varattu suojaviheralueeksi, jonka Helsingin kaupunki on myynyt HSY:lle vuonna 2019. Suojelualueen tarkempi raja-
aus on tehtävä ottaen huomioon luonnonsuojeluarvot, virkistyskäyttötarpeet ja muun maankäytön yhteensovittaminen. Suojelualueen raja-
aus tulee tarkistaa luontoarvojen eikä maanomistus- ja kiinteistötietojen perusteella. Helsingin kaupungin omistamalla alueella sijaitsee myös viljeltyjä peltoja ja läheisen asutuksen yksityis- ja rasiteteitä.

Helsingin omistaman, Lohjalla sijaitsevan, Outamon alueen rajausta on maakuntakaavaehdotuksessa tarkistettu siten, että oppilaskodin alue on kaupungin pyynnöstä pääosin poistettu luonnonsuojelualueen rajauksesta. Rajausta tulee kuitenkin tarkistaa vielä siten, että oppilasko-



tialueen etelärantaa ei merkitä suojelualueeksi, sillä alue on oppilaskodin toiminnan kannalta tärkeä.

Helsingin yleiskaavan ja merellisen strategian mukaisen virkistyskäytön kehittäminen on Helsingin kannalta tärkeää. Vallisaari ja Kuninkaansaari tulee merkitä virkistyskäytön kohdealueiksi ja Itä-Villinki EP-merkinnän sijasta EP/v -merkinnällä vastaavasti kuin Melkki.

Liikenne

Uusimaa 2050 -kaavan liikkumisen ja logistiikan keskeiset tavoitteet ja suunnitteluperiaatteet vastaavat hyvin Helsingin kaupungin tavoitteita kestävästä liikkumisesta edistämiseksi ja kuljetusten toimivuuden turvaamiseksi seudulla. Ne antavat myös hyvät lähtökohdat maankäytön ja liikenteen yhteensovittamiseen tähtäävälle jatkosuunnittelulle ja maankäytön tiivistämiselle.

Kaavassa esitetty periaate, jossa Kehä III ja sen ulkopuolinen runkoverkko esitetään valtakunnallisesti merkittävänä maanteinä ja Kehä III:n sisäpuolen tieverkolle, jonne runkoverkko ei enää ulotu, esitetään tavoitella, vastaa hyvin Helsingin kaupungin tavoitteita. Kehä III:n runkoverkko-osuuden tulee jatkaa Vuosaaren satamaan asti. Kehä III:n sisäpuolella kaavassa on käytetty Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet -selvityksen verkkoluokittelua, joka vastaa hyvin Helsingin yleiskaavassa esitettyjä tie- ja katuverkon kehittämissuunnitelmia. Selvitys laadittiin Liikenneviraston toimeksiannosta laajassa yhteistyössä Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupunkien, HSL:n, Uudenmaan liiton ja Uudenmaan Ely-keskuksen kanssa. Työssä muodostettiin kaupunkien ja valtio-osapuolten yhteinen käsitys pääkaupunkiseudun tie- ja katuverkon jäsentelystä 2030 ja visio vuodelle 2050. Työssä valtakunnallisesti merkittävät tiejaksot päättyvät Kehä III:een ja sen sisällä olevat maantiet määriteltiin joko seudullisesti merkittäviksi tiejaksoiksi tai ydinalueen lähestymisjaksoiksi. Maakuntakaavassa esitetty ratkaisu on yhteneväinen myös Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelman liikennejärjestelmäratkaisun kanssa. On hyvä, että sekä maakunnan että seudun tason suunnitelmat ohjaavat kehitystä tarkoituksenmukaiseen suuntaan ja takaavat kunnille riittävän liikkumavaran.

Pyöräliikenne on huomioitu hyvin Uusimaa 2050 kaavan selostuksessa, mikä on erinomainen asia. Kehä I:n sisäpuolella on suuri potentiaali saada autoliikenteestä siirtymää pyöräliikenteeseen ja näin helpottaa myös autoliikenteen ruuhkia ja mahdollistaa sujuvampi autoliikenne pidemmällä seutumatoilla, joita ei ole aina mahdollista kulkea pyörällä.

Kaavassa esitetyt raskaan liikenteen uudet taukopaikat ovat Helsingin kaupungin ja koko Helsingin seudun kannalta erittäin tärkeitä. Taukopaikkojen toteutuksella on merkittävä vaikutus sekä elinkeinoelämän



toimintoihin ja kuljetuksiin että pääkaupunkiseudun koko liikennejärjestelmän toimivuuteen. Autoliikenteen liityntäpysäköintipaikkamerkinnot vastaavat hyvin Helsingin liityntäpysäköinnin kehittämistavoitteita.

Hakamäentien ja Turunväylän välisen tieyhteyden merkintä on kaavakartassa väärässä paikassa Niemenmäen kohdalla.

Kauppa

Ehdotuksessa on kolme eri keskustamerkintää, valtakunnan keskus, keskus ja pieni keskus. Kaikille keskusta-alueille voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullista vähittäiskauppaa ilman rajoituksia. Kaikkien keskusta-alueiden ja pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeen sekä taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen sijainti, laajuus ja toteutustapa täsmentyvät yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Tämä on tuotu esiin myös oikeusvaikutteisessa Merkinnät ja määräykset -osiossa.

Kaupan näkökulmasta merkittävin muutos Helsingin seudun vaihekaavassa Helsingin osalta ovat keskustojen ulkopuoliset kaupan alueet. Östersundomin Sakarinmäen aluetta lukuun ottamatta näitä ei ole kaavaluonnoksessa enää rajattu tilaa vaativan kaupan toimialoille, kuten aikaisemmin, vaan niillä sallitaan kaikkia kaupan laatuja. Laaturajoittamattoman kaupan alueen yksikkökoon (30 000 k-m²) poisto oli kuitenkin hyvä ratkaisu, sillä yksikköä tärkeämpää on kaupan alueen kokonaisuuden tarkastelu.

Suutarilan, Konalan ja Roihupellon alueille osoitetun vähittäiskaupan ylärajoja on nostettu johtuen muutoksesta sallia näillä myös keskusta- maista kauppaa. Maakuntakaavatasolla oleellista on ollut arvioida laaturajoittamattomien kaupan alueiden vaikutuksia maakuntakaavassa määritelyihin seudullisiin keskuksiin. Kuntakaavoituksessa on kuitenkin olennaista arvioida näitä keskustojen ulkopuolisia kaupan alueita arkiasioinnin osalta paikallisen kävelysaavutettavuuden näkökulmasta sekä lähialueen asukkaiden luoman kysynnän näkökulmasta. Jos nykyisille kaupan alueille sijoittuu runsaasti keskustahakuista kauppaa, voi se vaikeuttaa lähikeskustojen ja asuinalueiden lähipalvelujen kehittämistä. Avainasemassa on siis kaupan tarvittavan volyymin salliminen lähialueiden keskuksissa.

Maakuntakaavan selostuksen mukaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa voidaan osoittaa tarvittaessa maakuntakaavaa tarkempia ja tiukempia määräyksiä kaupalle. Tämä tulisi kirjata myös Helsingin seudun kartan oikeusvaikutteiseen Merkinnät ja määräykset -osioon.

Maakuntakaavan viherrakenne



Maakuntakaava tunnistaa viherrakenteen jatkuvuuden tarpeen, mikä on hyvä asia. Koska maakuntakaavaehdotuksen tavoitevuosi ja Helsingin yleiskaavan tavoitevuosi on sama vuosi 2050, maakuntakaavan viherrakennetta ei tule osoittaa Helsingin alueella tarkemmin kuin Helsingin uusi yleiskaava on osoittanut. Helsingin yleiskaavan toteuttaminen edellyttää kaupunkirakenteen ja viherrakenteen yhteensovittamista. Maakuntakaavan tavoitteet on otettu huomioon Helsingin uuden yleiskaavan viherrakenteessa. Viheraluemerkintöjen siirtäminen sellaisinaan selvästi tarkemman mittakaavan Uudenmaan IV-vaihemaakuntakaavasta ei ole perusteltua eri maankäyttötarpeiden yhteensovittamisen tarpeen kanssa eikä ole linjassa kaavan strategisuudelle asetettujen tavoitteiden kanssa.

Helsingin saariston virkistyskäytön painopisteet ovat Helsingin yleiskaavan (2016) ja merellisen strategian (2019) mukaan seuraavissa kohteissa: Ilosaari, Vallisaari, Kuninkaansaari, Vasikkasaari, Suomenlinna ja Pihlajasaari. Villinki ja Itä-Villinki ovat myös jatkossa kehittämiskohteita. Kuninkaansaari ja Vallisaari Helsingin edustalla on osoitettu maakuntakaavaluonnoksessa samalla suojelumerkinnällä kuin luonnonsuojelualueet. Helsingin yleiskaavassa ne ovat merellisen virkistys- ja matkailun alueita. Nämä kohteet olisi perusteltua merkitä myös virkistyskäytön kohdealueiksi, sillä ne ovat avautumassa virkistyskäytön saariksi, ja niissä on asemakaavoitus vireillä. Asemakaavoituksessa ja sen kanssa rinnan edenneessä luonnonsuojelulain mukaisen rauhoituspäätöksen valmistelussa on huomioitu alueen luontoarvot ja alueelle esitetään merkittävän virkistyskäytön mahdollistavia luonnonsuojelualue-eräjäyksiä.

Itä-Villinki on merkitty kaavaehdotuksessa Puolustusvoimien alueeksi (EP). Alue tulee osoittaa maakuntakaavassa vastaavasti kuin Melkki merkinnällä EP/v (Puolustusvoimien alue, jonka toissijainen käyttö on virkistys-, matkailu- ja koulutustoiminta). Alueelle on laadittu asemakaavaehdotus, jossa Itä-Villinki on osoitettu virkistykseen, loma-asumiseen ja matkailuun.

Seudun viherkehän tavoitteita pidetään hyvinä. Erityisesti virkistysveroston seudullista jatkuvuutta pidetään koko seudun vetovoiman kannalta tärkeänä.

Kaavassa voitaisiin ottaa kantaa Uudenmaan läpi kulkevaan vaellusreittiin. Uudeltamaalta puuttuu pitkä yhtenäinen vaellusreitti joka palvelisi paikallisia ja matkailijoita. Reitti voisi lähteä Porvoosta ja päättyä Hankoon. Välissä olisi mm. Nuuksion ja Sipoonkorven kansallispuistot, Tuusulanjärven kulttuurikohteet, Fiskarsin Ruukkikylä ja paljon muuta. Hyvin toteutettuna reitistä voisi helposti tulla kansainvälisesti tunnettu vaellusreitti jota voitaisiin verrata esim. Karhunkierrokseen tai Santiago



de Compostelaan. Reitin monipuolisuus, palvelurakenne ja saavutettavuus olisivat omaa luokkaansa. Toteuttaminen olisi verrattain helppoa jo olemassa olevien reittien ja palveluiden varaan ja reitti olisi myös rai-deyhteyksillä saavutettavissa.

Östersundom

Uusimaa-kaavan ehdotuksen ja hyväksytyn, Östersundomin kuntien yhteisen yleiskaavan välillä on merkittävä ristiriita, joka tulee korjata. Uusimaa-kaava 2050:n taajama- ja virkistysalueiden rajaukset Länsisalmessa tulisi muuttaa Östersundomin yleiskaavaa vastaaviksi.

Uusimaa-kaava on perustelujen mukaan ratkaistu hyväksytyn Östersundomin maakuntakaavan mukaisena. Muilta osin periaate on toimiva, mutta kaavojen eri aikajänne tulee ottaa huomioon. Östersundomin hyväksytyn maakuntakaavan ja Uusimaa-kaavan ehdotuksen taajama- ja viheraluerakenne Länsisalmessa ei vastaa yhteisen yleiskaavan ratkaisua. Östersundomin maakuntakaavan osalta ero oli perusteltu, koska kaavojen aikatahtäin oli erilainen, mutta Uusimaa-kaavan 2050 osalta ei. Yhteisessä yleiskaavassa on esitetty alueen kaupunki- ja viherrakenne tavoitevuonna 2060, mikä vastaa Uusimaa-kaavan 2050 aikatahtäintä.

Metron laajennuksen varaan rakentuva uusi Länsisalmen keskus on yleiskaavassa sijoitettu tiiviisti tulevan Länsisalmen metroaseman yhteyteen, ja tärkeä Natura-alueet yhdistävä ekologinen yhteys ja merkittävin vihersormi on linjattu taajamarakenteen länsipuolelle suoraan Mustavuoresta kohti Sipoonkorpea. Westerkullan kulttuurimaisema-alue ja ekologinen yhteys muodostavat arvokkaan maisemakokonaisuuden ja laajan seudullisesti merkittävän vihersormen. Tämä ratkaisu on löydetty pitkän ja monivaiheisen suunnitteluprosessin ja useiden selvitysten kautta.

Uusimaa-kaavassa Länsisalmen ja Östersundomin taajamarakenteen osien väliin on osoitettu virkistysalue V1, joka merkitykseltään vastaa edellä kuvattua yleiskaavan ekologista yhteyttä. Esitämme virkistysalueen osoittamista lännemmäksi, yleiskaavassa osoitettuun sijaintiin. V1-merkinnän määräystä tulisi myös muuttaa siten, että alue tarkempien selvitysten ja suunnitelmien perusteella voidaan sijoittaa toiseen paikkaan, kunhan ekologisen yhteyden jatkuvuus turvataan. Uusimaa-kaavan ehdotuksen ratkaisu ja V1-merkintään liittyvä MRL 33 § mukainen rakentamisrajoitus voisi olla vahingollinen sekä Östersundomin yhteisen yleiskaavan, että Vantaan vireillä olevan yleiskaavan toteuttamisen kannalta.

Östersundomin alueelle on osoitettu uusi keltainen aluevarausmerkintä, joka on vaikeatulkintainen ja jolle ei ole määritelty käyttötarkoitusta.



Myös merkinnän alueellinen ulottuminen etäälle Natura-alueista on merkillepantavaa.

Norrbergetin alueelle Porvoonväylän pohjoispuolelle suunnitellaan kiertotalouteen perustuvaa biotalousintegraattia. Alueen asemakaavoitus on vireillä. Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa alue on osoitettu elinkeinotoiminnan alueena / teollisuusalueena ja Östersundomin maakuntakaavassa työpaikka-alueena. Uusimaa-kaavan ehdotuksessa keltainen aluevarausmerkintä ei osoita alueen tarkoitettua käyttöä. Sama koskee Mt 170 / Kehä III risteyksen eteläpuoleista työpaikka-aluetta. Alueiden tarkempi suunnittelu ja toteuttaminen yleiskaavan tavoitteiden mukaisena tulee varmistaa myös maakuntakaavassa.

Länsisalmi-Majvik viheryhteystarve tulisi poistaa, koska alue tulee olemaan osa Östersundomin tiiveintä kaupunkia ja tiiviisti rakennettavassa kaupunkiympäristössä lajiston liikkumismahdollisuudet ja yhteyden toimivuus osana ekologista verkostoa ovat rajalliset. Yleiskaavassa alueelle on esitetty virkistysyhteystarve ja seudullinen rantaraitti, jonka tavoitteena on olla urbaani ja merellinen virkistysreitti.

On hyvä, että Vt7 uusi eritasoliittymä Östersundomin kohdalla on mukana maakuntakaavan toteuttamisohjelmassa.

Tekninen huolto

Suunniteltu voimajohto: Helsingin kaupungin, Fingrid Oyj:n ja Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa on parhaillaan käynnissä Länsimäki-Viihkinmäki 400 kV:n sähkömaakaapelin yhteissuunnittelu. Johtokäytävälle on vielä useita vaihtoehtoja, ja parhaillaan selvitetään, millaisilla suunnitelmilla, viranomaispäätöksillä, vaikutusarvioinneilla ja vuorovaikutuksella johtokäytävä voidaan sijoittaa herkkään ympäristöönsä. Suunnittelumääräystä ehdotetaan muutettavaksi muotoon: Voimajohdon sijainti ja tekninen toteutus tarkentuvat yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja viranomaismenettelyissä. Tarkemmassa suunnittelussa tulee turvata linjauksen toteuttamismahdollisuudet.

Maakaasun runkoputki: Helsingin kaupungin ja Gasum Oy:n kesken on suoritettu Helsinkiä halkovan korkeapaineisen kaasuputken siirtosuunnittelua Malmilla ja Oulunkylässä, minkä tarkoituksena on vapauttaa putken varaamaa maapinta-alaa Helsingin uuden yleiskaavan osoittamaan kaupunkirakentamiseen. Vastaavia tarpeita kaasuputken siirtämiseen voi olla tulossa myös jatkossa. Maakuntakaavan suunnittelumääräystä ehdotetaan muutettavaksi muotoon: Korkeapaineisen maakaasun siirtoputken sijainti ja tekninen toteutus tarkentuvat yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja viranomaismenettelyissä. Tarkemmassa suunnittelussa tulee turvata linjauksen toteuttamismahdollisuudet.



Raakavesitunneli: Pitkäkosken ja Vanhankaupungin vedenpuhdistuslaitosten välinen, seudullista vedenhankintaa ja -jakelua tulevaisuudessa palveleva vesitunneli tulisi osoittaa Helsingin alueella olevalla v-merkinnällä. Merkinnän kuvausta tulisi täydentää kyseisen johtovälin nimellä, sillä se ei ole osa Päijänne-tunnelia. Tunnelille ei toistaiseksi ole määritetty suunnittelumääräyksessä kerrottua, Päijänne-tunnelin tyypistä suojavyöhykettä.

Teknisen huollon tunneli: Ehdotetaan uutta merkintää suunniteltaville ylikunnallisille merkittäville maanalaisille teknisen huollon tunneleille: Tunneleiden toteutettavuuden varmistaminen edellyttää kuntarajat ylittävää pitkäjänteistä maanalaisten tilojen tilavaraussuunnittelua.

Yhdyskuntateknisen huollon alue: ET-merkinnän piiriin tulisi ottaa myös Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitoksen suunnitellun maanalaisen ja seutua palvelevan laajennuksen merkintä. Maanalaisen vedenpuhdistuslaitoksen sijoituspaikkaan vaikuttavat mm. korkeustasot, alueen kallioolosuhteet ja laitoksen tarvitsemat yhteydet. Merkinnän kuvaus tulisi päivittää koskemaan myös tätä laitosta. Suunnittelu-määräys voi pysyä ennallaan. Kaavaehdotuksessa Östersundomin jätevedenpuhdistamo osoitetaan ET-kohdemerkinnällä Porvoonväylän pohjoispuolelle. Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa jätevedenpuhdistamo on osoitettu aluevarauksena kallioalueelle, joka sijoittuu Porvoonväylän pohjois- ja eteläpuolelle. Maakuntakaavan kaavamerkinnän tulee mahdollistaa toteuttaminen väylän molemmille puolille. Puhdistamolta mereen johtavalle jätevesitunnelille on olemassa kaksi vaihtoehtoista linjausta. Ohjeellisen linjauksen sijainti tulee varmistaa HSY:ltä. Myös jätevedenpuhdistamolte johtavalle jätevesitunnelille on olemassa yhteystarve.

Melualueiden merkitseminen kaavakartalle on epätarkoituksenmukaista, sillä melualueet voivat muuttua esim. toiminnanharjoittajan kehitysnäkymien muuttuessa tai ympäristölupapäätösten myötä. Sen sijaan esitetään harkittavaksi informaatio-tyyppistä merkintää. Kaavan laatimisajankohtana käytettävissä olevat melualueet voitaisiin esittää lähdeviitteineen osana kaavan selvitysaineistoa tai selostuksen liitekartoilla. Mikäli puolustusvoimien melualueita koskien annetaan suunnittelumääräys, siihen tulisi palauttaa luonnosvaiheen määräys, joka ohjaa toiminnanharjoittajaa siten, että sen toiminnasta aiheutuvat meluhäiriöt ovat mahdollisimman vähäiset. Vastaavan määräyksen tulisi koskea myös lentoasematoimintoja.

Käsittely

Palautusehdotus:

Mai Kivelä: Lausunto palautetaan valmisteluun, niin että siihen sisältyvät esitykset luontoalueiden suojelun heikennyksistä poistetaan.



Mai Kivelän palautusehdotusta ei kannatettu, joten se raukesi.

Vastaehdotus:

Nuutti Hyttinen: Lisätään kappaleeseen 3 uusi viimeinen lause: ”Osana hiilineutraaliustavoitetta tulee huomioida esirakentamisesta ja rakentamisesta aiheutuvat päästöt ja keskittää rakentaminen sellaisille alueille, joissa rakentaminen pystytään toteuttamaan pienimmillä kokonaispäästöillä.”

Kannattaja: Atte Kaleva

Vastaehdotus:

Nuutti Hyttinen: Lisätään tekstiin uusi kappale 8 nykyisten kappaleiden 7 ja 8 väliin, jolloin seuraavien kappaleiden numerointi siirtyy yhdellä eteenpäin: ”Kaavassa on laiminlyöty kevytilmailun edellytysten varmistaminen liikennejärjestelmän osana koko kaava-alueella. Helsingin tulee yhteistyössä naapurikuntien kanssa varmistaa, että kevytilmailun edellytykset pääkaupunkiseudulla turvataan ja siten mahdollistetaan ilmailualan sekä siihen liittyvien innovaatioiden kehitys.”

Kannattaja: Atte Kaleva

Vastaehdotus:

Nuutti Hyttinen: Poistetaan tekstistä pohjaesityksen kappale 12: ”Kaavan yleispiirteisyyden tavoitteesta poiketen kaavassa on osoitettu tarakoilla aluevarausmerkinnöillä virkistysalueet, Östersundomin virkistysalueet, suojelualueet, liikennealueet mm. satamat sekä puolustusvoimien alueet. Kartan kaavamääräyksistä ja kaavakartasta ei käy riittävän selvästi ilmi kaavan esitystapaa koskeva tavoite, että kaavamerkin-
töjä tulee tulkita yleispiirteisesti ja että kaavaan sisältyy oikeusvaikutteisia määräyksiä.”

Kannattaja: Atte Kaleva

Vastaehdotus:

Nuutti Hyttinen: Muutetaan pohjaesityksen kappaleen 19 ensimmäinen lause ”Uusimaa 2050 -kaavan liikkumisen ja logistiikan keskeiset tavoitteet ja suunnitteluperiaatteet vastaavat hyvin Helsingin kaupungin tavoitteita kestävästä liikkumisesta edistämiseksi ja kuljetusten toimivuuden turvaamiseksi seudulla.” muotoon ”Uusimaa 2050 -kaavan liikkumisen ja logistiikan keskeiset tavoitteet ja suunnitteluperiaatteet vastaavat hyvin Helsingin kaupungin tavoitteita kestävästä liikkumisesta edistämiseksi ja kuljetusten toimivuuden turvaamiseksi seudulla kevytilmailua lukuun ottamatta.”

Kannattaja: Atte Kaleva



07.05.2019

Vastaehdotus:

Nuutti Hyttinen: Lisätään pohjaesityksen kappaleen 20 loppuun lause: "Tästä huolimatta on varmistettava liikenteen sujuva jatkuminen Kehä III:lta keskeisiä väyliä pitkin Helsingin keskustaan asti ja kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, etteivät Helsingissä toimivien yritysten toimintaedellytykset vaarannu ja helsinkiläisten työssäkäynti Kehä III:n ulkopuolella on mahdollista myös tulevaisuudessa."

Kannattaja: Atte Kaleva

Vastaehdotus:

Nuutti Hyttinen: Lisätään pohjaesityksen kappaleen 21 loppuun: "Tavoitellun siirtymän autoliikenteestä pyöräliikenteeseen osalta on huomioitava realistisesti kaupunkilaisten eroavaisuudet fyysisen kunnan suhteen, liikuntarajoitteiset kaupunkilaiset sekä erityisesti vuodenaikojen vaikutus ja talvipyöräilyn olosuhteet Helsingissä. Kaupunkilaisten sujuva ja turvallinen liikkuminen on varmistettava myös lumisina ja liukkaina vuodenaikoina. Samoin on varmistettava, että niille kaupunkilaisille, joiden terveydentila tai muut tekijät eivät mahdollista polkupyörällä liikkumista, taataan riittävät mahdollisuudet sujuvaan liikkumiseen myös Kehä I:n sisäpuolisella alueella."

Kannattaja: Atte Kaleva

Vastaehdotus:

Nuutti Hyttinen: Lisätään pohjaesityksen kappaleen 22 loppuun: "Liityntäpysäköinnin mahdollisuuksia keskeisten juna- ja metroasemien läheisyydessä tulee lisätä merkittävästi, jotta saadaan siirrettyä nykyistä suurempi osa kehyskunnista Helsingin keskustaan suuntautuvasta työmatkaliikenteestä raiteille Kehä III:n sisäpuolisella alueella."

Kannattaja: Atte Kaleva

Vastaehdotus:

Nuutti Hyttinen: Lisätään tekstiin uusi kappale pohjaesityksen kappaleen 32 jälkeen: "Malmin lentokentän alueen ainutlaatuiset luontoarvot tulee huomioida Uusimaa-kaava 2050:n osana ja huomioida samassa yhteydessä aluekokonaisuuden merkitys rakennusperinnön suojelemisesta annetun lain näkökulmasta."

Kannattaja: Atte Kaleva

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisätään kappaleeseen 3 uusi viimeinen lause: "Osana hiilineutraaliustavoitetta tulee huomioida esirakentamisesta ja rakentami-



sesta aiheutuvat päästöt ja keskittää rakentaminen sellaisille alueille, joissa rakentaminen pystytään toteuttamaan pienimmillä kokonaispäästöillä.”

Jaa-äännet: 9

Eveliina Heinäluoma, Mai Kivelä, Jape Lovén, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Laura Rissanen, Anni Sinnemäki, Mikko Särelä

Ei-äännet: 3

Sirpa Asko-Seljavaara, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva

Poissa: 1

Silvia Modig

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi esittelijän ehdotuksen äänin 9-3 (1 poissa).

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisätään tekstiin uusi kappale 8 nykyisten kappaleiden 7 ja 8 väliin, jolloin seuraavien kappaleiden numerointi siirtyy yhdellä eteenpäin: ”Kaavassa on laiminlyöty kevytilmailun edellytysten varmistaminen liikennejärjestelmän osana koko kaava-alueella. Helsingin tulee yhteistyössä naapurikuntien kanssa varmistaa, että kevytilmailun edellytykset pääkaupunkiseudulla turvataan ja siten mahdollistetaan ilmailualan sekä siihen liittyvien innovaatioiden kehitys.”

Jaa-äännet: 9

Eveliina Heinäluoma, Mai Kivelä, Jape Lovén, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Laura Rissanen, Anni Sinnemäki, Mikko Särelä

Ei-äännet: 3

Sirpa Asko-Seljavaara, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva

Poissa: 1

Silvia Modig

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi esittelijän ehdotuksen äänin 9-3 (1 poissa).

3 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Poistetaan tekstistä pohjaesityksen kappale 12: ”Kaavan yleispiirteisyyden tavoitteesta poiketen kaavassa on osoitettu tarkoilla



07.05.2019

aluevarausmerkinnöillä virkistysalueet, Östersundomin virkistysalueet, suojelualueet, liikennealueet mm. satamat sekä puolustusvoimien alueet. Kartan kaavamääräyksistä ja kaavakartasta ei käy riittävän selvästi ilmi kaavan esitystapaa koskeva tavoite, että kaavamerkintöjä tulee tulkitä yleispiirteisesti ja että kaavaan sisältyy oikeusvaikutteisia määräyksiä.”

Jaa-äännet: 9

Eveliina Heinäluoma, Mai Kivelä, Jape Lovén, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Laura Rissanen, Anni Sinnemäki, Mikko Särelä

Ei-äännet: 3

Sirpa Asko-Seljavaara, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva

Poissa: 1

Silvia Modig

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi esittelijän ehdotuksen äänin 9-3 (1 poissa).

4 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Muutetaan pohjaesityksen kappaleen 19 ensimmäinen lause ”Uusimaa 2050 -kaavan liikkumisen ja logistiikan keskeiset tavoitteet ja suunnitteluperiaatteet vastaavat hyvin Helsingin kaupungin tavoitteita kestävän liikkumisen edistämiseksi ja kuljetusten toimivuuden turvaamiseksi seudulla.” muotoon ”Uusimaa 2050 -kaavan liikkumisen ja logistiikan keskeiset tavoitteet ja suunnitteluperiaatteet vastaavat hyvin Helsingin kaupungin tavoitteita kestävän liikkumisen edistämiseksi ja kuljetusten toimivuuden turvaamiseksi seudulla kevytilmailua lukuun ottamatta.”

Jaa-äännet: 9

Eveliina Heinäluoma, Mai Kivelä, Jape Lovén, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Laura Rissanen, Anni Sinnemäki, Mikko Särelä

Ei-äännet: 3

Sirpa Asko-Seljavaara, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva

Poissa: 1

Silvia Modig

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi esittelijän ehdotuksen äänin 9-3 (1 poissa).



5 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisätään pohjaesityksen kappaleen 20 loppuun lause:
"Tästä huolimatta on varmistettava liikenteen sujuva jatkuminen Kehä III:lta keskeisiä väyliä pitkin Helsingin keskustaan asti ja kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, etteivät Helsingissä toimivien yritysten toimintaedellytykset vaarannu ja helsinkiläisten työssäkäynti Kehä III:n ulkopuolella on mahdollista myös tulevaisuudessa."

Jaa-äännet: 9

Eveliina Heinäluoma, Mai Kivelä, Jape Lovén, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Laura Rissanen, Anni Sinnemäki, Mikko Särelä

Ei-äännet: 3

Sirpa Asko-Seljavaara, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva

Poissa: 1

Silvia Modig

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi esittelijän ehdotuksen äänin 9-3 (1 poissa).

6 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisätään pohjaesityksen kappaleen 21 loppuun: "Tavoitellun siirtymän autoliikenteestä pyöräliikenteeseen osalta on huomioitava realistisesti kaupunkilaisten eroavaisuudet fyysisen kunnan suhteen, liikuntarajoitteiset kaupunkilaiset sekä erityisesti vuodenaikojen vaikutus ja talvipyöräilyn olosuhteet Helsingissä. Kaupunkilaisten sujuva ja turvallinen liikkuminen on varmistettava myös lumisina ja liukkaina vuodenaikoina. Samoin on varmistettava, että niille kaupunkilaisille, joiden terveydentila tai muut tekijät eivät mahdollista polkupyörällä liikkumista, taataan riittävät mahdollisuudet sujuvaan liikkumiseen myös Kehä I:n sisäpuolisella alueella."

Jaa-äännet: 9

Eveliina Heinäluoma, Mai Kivelä, Jape Lovén, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Laura Rissanen, Anni Sinnemäki, Mikko Särelä

Ei-äännet: 3

Sirpa Asko-Seljavaara, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva

Poissa: 1

Silvia Modig



Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi esittelijän ehdotuksen äänin 9-3 (1 poissa).

7 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisätään pohjaesityksen kappaleen 22 loppuun: ”Liityntä-pysäköinnin mahdollisuuksia keskeisten juna- ja metroasemien läheisyydessä tulee lisätä merkittävästi, jotta saadaan siirrettyä nykyistä suurempi osa kehyskunnista Helsingin keskustaan suuntautuvasta työmatkaliikenteestä raiteille Kehä III:n sisäpuolisella alueella.”

Jaa-äännet: 7

Mai Kivelä, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Laura Rissanen, Anni Sinnemäki, Mikko Särelä

Ei-äännet: 5

Sirpa Asko-Seljavaara, Eveliina Heinäluoma, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva, Jape Lovén

Poissa: 1

Silvia Modig

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi esittelijän ehdotuksen äänin 7-5 (1 poissa).

8 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisätään tekstiin uusi kappale pohjaesityksen kappaleen 32 jälkeen: ”Malmin lentokentän alueen ainutlaatuiset luontoarvot tulee huomioida Uusimaa-kaava 2050:n osana ja huomioida samassa yhteydessä aluekokonaisuuden merkitys rakennusperinnön suojelemisesta annetun lain näkökulmasta.”

Jaa-äännet: 9

Eveliina Heinäluoma, Mai Kivelä, Jape Lovén, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Laura Rissanen, Anni Sinnemäki, Mikko Särelä

Ei-äännet: 3

Sirpa Asko-Seljavaara, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva

Poissa: 1

Silvia Modig

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi esittelijän ehdotuksen äänin 9-3 (1 poissa).



Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

Heikki Salmikivi, tiimipäällikkö: 310 37483
heikki.salmikivi(a)hel.fi
Raisa Kiljunen-Siirola, maisema-arkkitehti, puhelin: 310 37209
raisa.kiljunen-siirola(a)hel.fi
Jouni Kilpinen, diplomi-insinööri, puhelin: 310 37251
jouni.kilpinen(a)hel.fi
Saija Miettinen-Tuoma, diplomi-insinööri, puhelin: 310 37374
saija.miettinentuoma(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 21.3.2019, Uudenmaan liitto
- 2 Kaavakartta, Uusimaa-kaavan ehdotus
- 3 Merkinnät ja määräykset, Uusimaa-kaavan ehdotus
- 4 Selostus, Uusimaa-kaavan ehdotus
- 5 Uudenmaan rakennesuunnitelma, Uusimaa-kaavan ehdotus
- 6 Toteuttamisohjelma, liikenne ja maankäyttö, Uusimaa-kaavan ehdotus

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus

Lausunto on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan asiasta lausunnon kaupunginhallitukselle 7.5.2019 mennessä.

Uusimaa-kaava on laadittu koko Uudenmaan alueelle ja sen aikatahtain on vuodessa 2050. Kaava muodostuu kolmesta maakuntakaavasta, jotka laaditaan Helsingin seudulle, Itä-Uudellemaalle ja Länsi-Uudellemaalle. Tätä kolmesta eri kaavasta muodostuvaa kokonaisuutta kutsutaan nimellä Uusimaa-kaava 2050. Valmisteluvaiheessa Uusimaa-kaavaan kuului myös Uudenmaan rakennekaava, josta myös Helsingin kaupunki lausui keväällä 2018. Annetun palautteen perusteella rakennekaava muutettiin rakennesuunnitelmaksi eikä sillä ole enää maakuntakaavojen tapaan oikeusvaikutuksia. Uusimaa-kaavan luonnos oli lausunnoilla syksyllä 2018.

Uusimaa-kaavan 2050 laadintaa ohjaavat päätavoitteet ovat kasvun kestävä ohjaaminen ja alueiden välinen tasapaino, ilmastonmuutok-



07.05.2019

seen vastaaminen sekä luonnon ja luonnonvarojen kestävä käyttö, hyvinvoinnin ja vetovoimaisuuden lisääminen sekä kestävä kilpailukyky. Näitä päätavoitteita tarkentavat alatavoitteet, kaavan suunnitteluperiaatteet sekä kunkin seudun vaihekaavan omat erityiskysymykset. Tavoitteet, suunnitteluperiaatteet ja erityiskysymykset on muodostettu yhteistyössä sidosryhmien kanssa.

Ehdotusvaiheen lausuntoaineisto koostuu seutujen vaihemaakunta-kaavojen ehdotuksista, joihin kuuluvat kaavakartat (oikeusvaikutteisia), merkinnät ja määräykset (oikeusvaikutteisia) sekä kaavaselostus liitekarttoineen ja liiteaineistoineen. Lausunnonantajilla on mahdollisuus antaa palautetta myös kaavan taustaselvityksistä.

Kaavakartan merkintöihin liittyy määräyksiä, minkä lisäksi on yleisiä koko maakuntaa koskevia suunnittelumääräyksiä. Yleisissä suunnittelumääräyksissä todetaan, että maakuntakaava on yleispiirteinen ja merkinnät ovat yleispiirteisiä. Maakuntakaavan aluerajauksia ei voi tulkita sellaisenaan. Kaavassa käytetään aluevaraus-, kohde- ja viiva-, ominaisuus- sekä kehittämisperiaatemerkintöjä, joista annetaan määräykset ja tulkintaohjeet.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Heikki Salmikivi, tiimipäällikkö: 310 37483
heikki.salmikivi(a)hel.fi
Raisa Kiljunen-Siirola, maisema-arkkitehti, puhelin: 310 37209
raisa.kiljunen-siirola(a)hel.fi
Jouni Kilpinen, diplomi-insinööri, puhelin: 310 37251
jouni.kilpinen(a)hel.fi
Saija Miettinen-Tuoma, diplomi-insinööri, puhelin: 310 37374
saija.miettinentuoma(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 21.3.2019, Uudenmaan liitto
- 2 Kaavakartta, Uusimaa-kaavan ehdotus
- 3 Merkinnät ja määräykset, Uusimaa-kaavan ehdotus
- 4 Selostus, Uusimaa-kaavan ehdotus
- 5 Uudenmaan rakennesuunnitelma, Uusimaa-kaavan ehdotus
- 6 Toteuttamisohjelma, liikenne ja maankäyttö, Uusimaa-kaavan ehdotus

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Postiosoite
PL 58200
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunkiymparisto@hel.fi

Käyntiosoite
Sörnäistenkatu 1
Helsinki 10
<https://www.hel.fi/>

Puhelin
09 310 1691
Faksi

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
FI06 8000 1200 0626 37
Alv.nro
FI02012566



07.05.2019

Kaupunkiympäristölautakunta 16.04.2019 § 210

Kaupunkiympäristölautakunta 13.11.2018 § 564

Kaupunkiympäristölautakunta 06.11.2018 § 542

Kaupunkiympäristölautakunta 27.03.2018 § 166

Kaupunkiympäristölautakunta 20.03.2018 § 150

Kaupunginhallitus 03.12.2018 § 791

Kaupunginhallitus 26.11.2018 § 771

Kaupunginhallitus 16.04.2018 § 219

Kaupunginhallitus 09.04.2018 § 202

Kaupunginkanslia Kaupunkisuunnittelu- ja kiinteistötointa johtava apulaiskaupunginjohtaja 06.03.2017 § 13

Kaupunkisuunnitteluvirasto 23.2.2017