



**§ 547**

**Lausunto Espoon kaupungille Espoon yleiskaavan 2060 luonnoksesta**

HEL 2024-008037 T 10 03 01

**Päätös**

Kaupunginhallitus antoi Espoon kaupungille seuraavan lausunnon:

Espoon yleiskaavaluonnos on huolellisesti laadittu ja perustuu Espoon kaupunginhallituksen 13.3.2023 hyväksymiin yleiskaavan tavoitteisiin. Uusi rakentaminen pyritään ohjaamaan ensisijaisesti nykyisten ja tulevien raiteiden sekä merkittävimpien joukkoliikennereittien varrelle. Tiivistyvien alueiden välisiä alueita kehitetään pääosin pientalovaltaisina alueina. Merkittäviä innovaatiokeskittymiä vahvistetaan ja pyritään turvaamaan monipuolisen elinkeinotoiminnan tarpeet. Kaavaratkaisu perustuu Espoon ja pääkaupunkiseudun monikeskukseen rakentamiseen.

MAL 2023 -suunnittelun yhteydessä on todettu, että väestön kasvaessa ja asumisväljyyden lisääntyessä Helsingin seudulla tarvitaan asuinkerrosalaa 1,5-kertainen määrä nykyisestä vuoteen 2060 mennessä. Yleiskaavaluonnos vastaa osaltaan tähän tarpeeseen.

Espoon yleiskaavaluonnos antaa kattavan kuvan Espoon kaupunkikehityksen suunnasta. Espoon väkiluku oli vuoden 2023 lopussa lähes 315 000 asukasta ja yleiskaava mahdollistaa kaupungin väkiluvun kasvun vähintään 500 000 asukkaaseen ja työpaikkojen kasvun 210 000 työpaikkaan. Näin merkittävällä kasvulla on suuri vaikutus koko seudun liikennejärjestelmän toimivuuteen ja on välttämätöntä, että kasvu tukeutuu pääosin kestäviin kulkumuotoihin.

Yleiskaavan koko kaava-alueita koskeissa määräyksissä painotetaan, että asemakaavoituksessa pientalokaavoitusta priorisoidaan niin, että pientalorakentamisen osuus kasvaa merkittävästi. Kaavan A- ja AP-alueille suunnataan kasvusta noin 30 prosenttia. On selvää, että laajoilla, suurelta osin yksityisautoiluun tukeutuvilla alueilla on vaikutuksia koko seudun liikennejärjestelmän toimivuuteen, matka-ajan ennakoitavuuteen, ruuhkautuvuuden hallintaan sekä tavaraliikenteen ja pitkämatkaisen linja-autoliikenteen toimivuuteen. Uusien laajojen pientalovaltaisten alueiden vaikutuksia on syytä arvioida ja pyrkiä lieventämään kaavaehdotusta laadittaessa myös esimerkiksi yhdyskuntarakenteen hajautumisen, luontokadon ja ilmastovaikutusten kannalta.



Yleiskaavaluonnoksen vaikutusten arvioinnissa todetaan autoliikenteen suoritteiden kasvavan kokonaisuudessaan noin 45 - 50 %. Espoon ja Helsingin välisillä merkittävimmillä katu- ja tieosuuksilla autoliikenteen määrän ennustetaan kasvavan 34 - 85 %. Yleiskaavan vaikutus liikennemäärien kasvuun Helsingin rajoilla aiheuttaisi kestäättömän tilanteen Helsingin katuverkkoon eikä se ole valtakunnallisten alueidenkäytötavoitteiden tai maakuntakaavan tavoitteiden mukaista kehitystä. Helsingillä ei myöskään ole omissa maankäytön suunnitelmissaan sellaisia ratkaisuja, jotka mahdollistaisivat tämän mittaluokan ajoneuvoliikenteen vastaanottamisen sisääntuloväylille ja kantakaupungin katuverkkoon, eikä sellaiseen myöskään löytyisi toteutuskelpoisia teknisiä ratkaisuja. Jatkosuunnittelussa tulee varmistaa, että yleiskaavaratkaisusta johtuva autoliikenteen määrän kasvu ei johda seudullisen liikennejärjestelmän kuormittumiseen ja että kaava täyttää tältä osin yleiskaavalle maankäyttö- ja rakennuslaissa osoitetut sisältövaatimukset. Jatkosuunnittelussa tulisikin vielä arvioida tarkemmin seudullisia liikennevaikutuksia. Seudullisia liikennevaikutuksia arvioitaessa tulee autoliikenteen lisäksi tarkastella myös joukkoliikenteen toimivuuteen ja taloudelliseen kannattavuuteen kohdistuvia vaikutuksia etenkin metron laajennuksien ja uusien pikaratikkayhteyksien osalta. Myös liikenteen ympäristövaikutuksiin, kuten liikenteen CO<sub>2</sub>-päästöihin, meluun ja ilmanlaatuun sekä liikenneturvallisuuteen liittyvät vaikutusarviointit tulee tehdä huolellisesti kaavan laajalla vaikutusalueella. Arvioinnin perusteella tulee tarvittaessa etsiä kaavaratkaisua, joka vähentää merkittävästi arvioitua autoliikenteen suoritetta.

Yleiskaavaluonnoksessa on esitetty ohjeellisella merkinnällä ns. Tallinna-tunneli. Merkintä perustuu Finest Bay Area Development Oy:n vuonna 2019 käynnistyneen keskeneräisen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) vaihtoehtoihin linjauksiin, joista kaksi kulkee Otaniemen kautta. Lainvoimaisessa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa Tallinna-tunneli on osoitettu Tallinnasta Helsingin keskustan ja Pasilan kautta lentoasemalle. 4. vaihemaakuntakaavan yhteydessä laaditussa esiselvityksessä todettiin tunnelin suurimpien taloudellisten ja kasvua tuottavien hyötyjen muodostuvan Helsingin ja Tallinnan työssäkäyntialueiden yhteen kytkeytymisestä, missä työmatkojen matkajalla on ensisijainen merkitys. Kiinteän yhteyden tulee tästä syystä kulkea radan seudulliseen joukkoliikenteeseen parhaiten kytkevien solmujen, eli Helsingin rautatieaseman, Pasilan aseman ja Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta. Espoon kautta kulkevat linjausvaihtoehdot eivät kytkeydy riittävän hyvin Suomen valtakunnalliseen liikennejärjestelmään, niistä ei ole riittävän kattavia selvityksiä, eivätkä ne tue Helsingin ja Tallinnan välistä kaksoiskaupunkikehitystä. Tallinna-tunnelia koskeva ohjeellinen merkintä on syytä poistaa yleiskaavoitusta ohjaavan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan vastaisena.



Vermon alue on kaavaluonnoksessa osoitettu palveluiden alueeksi. Alue on myös merkitty osaksi joukkoliikenteen poikittaisyhteyden tukeutuvaa kehittämisvyöhykettä. Kehittämisvyöhykemerkintä puoltaisi Vermon alueen voimakasta kehittämistä toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkina Leppävaaran ja Perkkaan jatkeena, kuten Helsingin kaupunki alueen maanomistajana on 27.4.2023 päivätysssä maanomistajan aloitteessa yleiskaavan muuttamisesta esittänyt. Helsingin kaupunki esittää, että nykyinen raviradan alue osoitetaan Espoon yleiskaavassa 2060 tiiviiksi ja houkuttelevaksi kaupunginosaksi, mikä tukisi molempien kaupunkien kestävästä kehitystä. Helsinki ei jatka alueella nykyisin toimivan raviradan vuokrasopimusta vuoden 2030 jälkeen. Espoo ja Helsinki valmistautuvat väkilukunsa voimakkaaseen kasvuun. Liikenteen sujuvuuden, ilmastopäästöjen ja rakentamisen taloudellisuuden näkökulmasta uusia asuinalueita on järkevää keskittää hyvien joukkoliikenneyhteyksien ja palveluiden varrelle. Vermon alue sijaitsee seudullisesti keskeisellä paikalla Leppävaaran monipuolisten palveluiden lähellä. Alueen vierestä kulkee pikaraitiolinja 15 ja alue sijaitsee Mäkky-län rautatieaseman välittömässä läheisyydessä. Alustavien kaavata-loudellisten tarkastelujen perusteella alueen toteuttaminen näyttäisi kummallekin kaupungille taloudellisesti kannattavalta.

Espoon ja Helsingin välisen rajan ylittävät luonto- ja virkistysyhteydet on huomioitu hyvin. Myös seudullisten rajat ylittävien liikenneyhteyksien jatkuvuus on varmistettu. Helsinki laatii parhaillaan osayleiskaavaa Länsiväylän ympäristöön. Suunnitteluperiaatteiden mukainen asukas-määrän lisäystavoite on vähintään 10 000 - 15 000 asukasta. Osayleis-kaavatyössä tarkastellaan myös Länsiväylän luonnetta, Länsisataman liikenteen sujuvuuden varmistamista ja joukkoliikenne ratkaisua. Kaa- van valmistelun yhteydessä on tehty ja tehdään yhteistyötä Espoon kanssa.

Valtakunnallisen ja seudullisen junaliikenteen kehityksen näkökulmasta on välttämätöntä, että seudulle toteutetaan kolme uutta lähijunaliiken- teen varikkoa junaliikenteen tarpeisiin perustuen Uusimaa 2050 - kaavaan. Lännen suunnan varikon liikennöinnin kannalta perusteltu si- jainti on Espoon ja Kirkkonummen rajan tuntumassa Rantaradan var- rella.

Esittelijä

kansliapäällikkö  
Jukka-Pekka Ujula

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 36154  
tanja.sippola-alho(a)hel.fi  
Anna Villeneuve, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 36045  
anna.villeneuve(a)hel.fi



09.09.2024

Asia/22

## Liitteet

1 Lausuntopyyntö 31.5.2024

## Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

## Otteet

### Ote

Espoon kaupunki

## Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

## Esittelijän perustelut

Espoon koko kaupungin yleiskaava katsoo vuoteen 2060. Se osoittaa askelmerkit koko kaupungin kehittämiseksi seuraaviksi vuosikymmeniksi. Yleiskaava 2060 on luonteeltaan aluevarauskaava. Se osoittaa selkeästi kehityksen isot linjat ja antaa väljyyttä yksittäisten alueiden kehittämiseen. Yleiskaavan tärkeimpänä tehtävänä on varautua kaupungin kasvuun ja ohjata se kestävästi osaksi kaupunkirakennetta. Yleiskaava ohjaa kasvun nykyisten ja uusien joukkoliikenteen runkoyhteyksien varrelle, pääosin nykyistä rakennetta tiivistäen ja tehostaen.

Samalla yleiskaava turvaa keskeisen ekologisen verkoston säilymisen ja hyvät edellytykset lähivirkistysmahdollisuuksien kehittämiseksi jatkosuunnittelussa. Yleiskaavan oikeusvaikutteisuus ei koske seuraavia osayleiskaava-alueita: Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaava, Bloominmäki, Kera, Kaitaa-livisniemi, Kiviruukki, Finnoo ja Skataholmen–Svartholmen–Braskarna. Yleiskaava ei korvaa myöskään seuraavia osayleiskaavoja, mikäli ne tulevat voimaan ennen tätä yleiskaavaa: Saariston osayleiskaava ja Stora Bodö – Lilla Bodö. Yleiskaava korvaa Soukanniemi-Suvisaariston osayleiskaavan vain Soukanniemen ja Svinön alueilla.

## Käsittely kaupunkiympäristölautakunnassa

Kaupunkiympäristölautakunta päätti äänin 7 - 5 lisätä lausuntoon Anni Sinnemäen ehdotuksen, joka kuuluu seuraavasti: "Yleiskaavan vaikutus liikennemäärien kasvuun Helsingin rajoilla aiheuttaisi kestävämmän tilanteen Helsingin katuverkkoon eikä se ole valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tai maakuntakaavan tavoitteiden mukaista kehitystä. Helsingillä ei myöskään ole omissa maankäytön suunnitelmissaan sellaisia ratkaisuja, jotka mahdollistaisivat tämän mittaluokan



09.09.2024

Asia/22

ajoneuvoliikenteen vastaanottamisen sisääntuloväylille ja kantakaupungin katuverkkoon, eikä sellaiseen myöskään löytyisi toteutuskelpoisia teknisiä ratkaisuja."

Kaupunginhallituksen lausunto on kaupunkiympäristölautakunnan lausunnon mukainen.

#### Lausuntopyyntö

Espoon kaupunki on pyytänyt lausuntoa Espoon yleiskaavan 2060 luonnoksesta 3.9.2024 mennessä. Lausunnot on saatu lisää aikaa 18.9.2024 saakka.

#### Esittelijä

kansliapäällikkö  
Jukka-Pekka Ujula

#### Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 36154  
tanja.sippola-alho(a)hel.fi  
Anna Villeneuve, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 36045  
anna.villeneuve(a)hel.fi

#### Liitteet

1 Lausuntopyyntö 31.5.2024

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Otteet

**Ote**  
Espoon kaupunki

#### Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 20.08.2024 § 381

HEL 2024-008037 T 10 03 01

#### Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon :

Espoon yleiskaava-alue on huolellisesti laadittu ja perustuu Espoon kaupunginhallituksen 13.3.2023 hyväksymiin yleiskaavan tavoitteisiin. Uusi rakentaminen pyritään ohjaamaan ensisijaisesti nykyisten ja tule-



vien raiteiden sekä merkittävimpien joukkoliikennereittien varrelle. Tiivistyvien alueiden välisiä alueita kehitetään pääosin pientalovaltaisina alueina. Merkittäviä innovaatiokeskittymiä vahvistetaan ja pyritään turvaamaan monipuolisen elinkeinotoiminnan tarpeet. Kaavaratkaisu perustuu Espoon ja pääkaupunkiseudun monikeskuksiseen rakentamiseen.

MAL 2023 -suunnittelun yhteydessä on todettu, että väestön kasvaessa ja asumisväljyyden lisääntyessä Helsingin seudulla tarvitaan asuinkerrosalaa 1,5-kertainen määrä nykyisestä vuoteen 2060 mennessä. Yleiskaavaluonnos vastaa osaltaan tähän tarpeeseen.

Espoon yleiskaavaluonnos antaa kattavan kuvan Espoon kaupunkikehityksen suunnasta. Espoon väkiluku oli vuoden 2023 lopussa lähes 315 000 asukasta ja yleiskaava mahdollistaa kaupungin väkiluvun kasvun vähintään 500 000 asukkaaseen ja työpaikkojen kasvun 210 000 työpaikkaan. Näin merkittäväällä kasvulla on suuri vaikutus koko seudun liikennejärjestelmän toimivuuteen ja on välttämätöntä, että kasvu tukeutuu pääosin kestäviin kulkumuotoihin.

Yleiskaavan koko kaava-alueita koskeissa määräyksissä painotetaan, että asemakaavoituksessa pientalokaavoitusta priorisoidaan niin, että pientalorakentamisen osuus kasvaa merkittävästi. Kaavan A- ja AP-alueille suunnataan kasvusta noin 30 prosenttia. On selvää, että laajoilla, suurelta osin yksityisautoiluun tukeutuvilla alueilla on vaikutuksia koko seudun liikennejärjestelmän toimivuuteen, matka-ajan ennakoitavuuteen, ruuhkautuvuuden hallintaan sekä tavaraliikenteen ja pitkämatkaisen linja-autoliikenteen toimivuuteen. Uusien laajojen pientalovaltaisten alueiden vaikutuksia on syytä arvioida ja pyrkiä lieventämään kaavaehdotusta laadittaessa myös esimerkiksi yhdyskuntarakenteen hajautumisen, luontokadon ja ilmastovaikutusten kannalta.

Yleiskaavaluonnoksen vaikutusten arvioinnissa todetaan autoliikenteen suoritteiden kasvavan kokonaisuudessaan noin 45 - 50 %. Espoon ja Helsingin välisillä merkittävimmillä katu- ja tieosuuksilla autoliikenteen määrän ennustetaan kasvavan 34 - 85 %. Yleiskaavan vaikutus liikennemäärien kasvuun Helsingin rajoilla aiheuttaisi kestävämpään tilanteeseen Helsingin katuverkkoon eikä se ole valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tai maakuntakaavan tavoitteiden mukaista kehitystä. Helsingillä ei myöskään ole omissa maankäytön suunnitelmissaan sellaisia ratkaisuja, jotka mahdollistaisivat tämän mittaluokan ajoneuvoliikenteen vastaanottamisen sisääntuloväylille ja kantakaupungin katuverkkoon, eikä sellaiseen myöskään löytyisi toteutuskelpoisia teknisiä ratkaisuja. Jatkosuunnittelussa tulee varmistaa, että yleiskaavaratkaisusta johtuva autoliikenteen määrän kasvu ei johda seudullisen liikennejärjestelmän kuormittumiseen ja että kaava täyttää tältä osin yleiskaavalle maan-



käyttö- ja rakennuslaissa osoitetut sisältövaatimukset. Jatkosuunnittelussa tulisikin vielä arvioida tarkemmin seudullisia liikennevaikutuksia. Seudullisia liikennevaikutuksia arvioitaessa tulee autoliikenteen lisäksi tarkastella myös joukkoliikenteen toimivuuteen ja taloudelliseen kannattavuuteen kohdistuvia vaikutuksia etenkin metron laajennuksien ja uusien pikaratikkayhteyksien osalta. Myös liikenteen ympäristövaikutuksiin, kuten liikenteen CO<sub>2</sub>-päästöihin, meluun ja ilmanlaatuun sekä liikenneturvallisuuteen liittyvät vaikutusarviointit tulee tehdä huolellisesti kaavan laajalla vaikutusalueella. Arvioinnin perusteella tulee tarvittaessa etsiä kaavaratkaisua, joka vähentää merkittävästi arvioitua autoliikenteen suoritetta.

Yleiskaavaluonnoksessa on esitetty ohjeellisella merkinnällä ns. Tallinna-tunneli. Merkintä perustuu Fin Est Bay Area Development Oy:n vuonna 2019 käynnistyneen keskeneräisen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) vaihtoehtoisiin linjauksiin, joista kaksi kulkee Otaniemen kautta. Lainvoimaisessa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa Tallinna-tunneli on osoitettu Tallinnasta Helsingin keskustan ja Pasilan kautta lentoasemalle. 4. vaihemaakuntakaavan yhteydessä laaditussa esiselvityksessä todettiin tunnelin suurimpien taloudellisten ja kasvua tuottavien hyötyjen muodostuvan Helsingin ja Tallinnan työ- ja elämäntilanteiden yhteen kytkeytymisestä, missä työmatkojen matkajalla on ensisijainen merkitys. Kiinteän yhteyden tulee tästä syystä kulkea radan seudulliseen joukkoliikenteeseen parhaiten kytkevien solmujen, eli Helsingin rautatieaseman, Pasilan aseman ja Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta. Espoon kautta kulkevat linjausvaihtoehdot eivät kytkeydy riittävän hyvin Suomen valtakunnalliseen liikennejärjestelmään, niistä ei ole riittävän kattavia selvityksiä, eivätkä ne tue Helsingin ja Tallinnan välistä kaksoiskaupunkikehitystä. Tallinna-tunnelia koskeva ohjeellinen merkintä on syytä poistaa yleiskaavoitusta ohjaavan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan vastaisena.

Vermon alue on kaavaluonnoksessa osoitettu palveluiden alueeksi. Alue on myös merkitty osaksi joukkoliikenteen poikittaisyhteyden tukeutuvaa kehittämisvyöhykettä. Kehittämisvyöhykemerkitä puoltaisi Vermon alueen voimakasta kehittämistä toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkina Leppävaaran ja Perkkään jatkeena, kuten Helsingin kaupunki alueen maanomistajana on 27.4.2023 päivätysssä maanomistajan aloitteesta yleiskaavan muuttamisesta esittänyt. Helsingin kaupunki esittää, että nykyinen raviradan alue osoitetaan Espoon yleiskaavassa 2060 tiiviiksi ja houkuttelevaksi kaupunginosaksi, mikä tukisi molempien kaupunkien kestävästä kehitystä. Helsinki ei jatka alueella nykyisin toimivan raviradan vuokrasopimusta vuoden 2030 jälkeen. Espoo ja Helsinki valmistautuvat väkilukunsa voimakkaaseen kasvuun. Liikenteen sujuvuuden, ilmastopäästöjen ja rakentamisen taloudellisuuden näkökulmasta uusia asuinalueita on järkevää keskittää hyvien joukkoli-



kenneyhteysien ja palveluiden varrelle. Vermon alue sijaitsee seudullisesti keskeisellä paikalla Leppävaaran monipuolisten palveluiden lähellä. Alueen vierestä kulkee pikaraitiolinja 15 ja alue sijaitsee Mäkylän rautatieaseman välittömässä läheisyydessä. Alustavien kaavataudellisten tarkastelujen perusteella alueen toteuttaminen näyttäisi kummallekin kaupungille taloudellisesti kannattavalta.

Espoon ja Helsingin välisen rajan ylittävät luonto- ja virkistysyhteydet on huomioitu hyvin. Myös seudullisten rajat ylittävien liikenneyhteysien jatkuvuus on varmistettu. Helsinki laatii parhaillaan osayleiskaavaa Länsiväylän ympäristöön. Suunnitteluperiaatteiden mukainen asukasmäärän lisäystavoite on vähintään 10 000 - 15 000 asukasta. Osayleiskaavatyössä tarkastellaan myös Länsiväylän luonnetta, Länsisataman liikenteen sujuvuuden varmistamista ja joukkoliikennetarkistusta. Kaavan valmistelun yhteydessä on tehty ja tehdään yhteistyötä Espoon kanssa.

Valtakunnallisen ja seudullisen junaliikenteen kehityksen näkökulmasta on välttämätöntä, että seudulle toteutetaan kolme uutta lähijunaliikenteen varikkoa junaliikenteen tarpeisiin perustuen Uusimaa 2050 -kaavaan. Lännen suunnan varikon liikennöinnin kannalta perusteltu sijainti on Espoon ja Kirkkonummen rajan tuntumassa Rantaradan varrella.

## Käsittely

20.08.2024 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Vastaehdotus:

Anni Sinnemäki: Lisätään lausuntoehdotukseen kappaleen 6 kolmanneksi ja neljänneksi lauseeksi seuraavat: ”Yleiskaavan vaikutus liikennemäärien kasvuun Helsingin rajoilla aiheuttaisi kestävämmän tilanteen Helsingin katuverkkoon eikä se ole valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tai maakuntakaavan tavoitteiden mukaista kehitystä. Helsingillä ei myöskään ole omissa maankäytön suunnitelmissaan sellaisia ratkaisuja, jotka mahdollistaisivat tämän mittaluokan ajoneuvoliikenteen vastaanottamisen sisääntuloväylille ja kantakaupungin katuverkkoon, eikä sellaiseen myöskään löytyisi toteutuskelpoisia teknisiä ratkaisuja.”

Kannattaja: Mia Haglund

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Anni Sinnemäen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna





Jaa-äännet: 5

Silja Borgarsdottir Sandelin, Otto Meri, Jenni Pajunen, Mika Raatikainen, Risto Rautava

Ei-äännet: 7

Mia Haglund, Jenni Hjelt, Otso Kivekäs, Olli-Pekka Koljonen, Tuomas Nevanlinna, Amanda Pasanen, Anni Sinnemäki

Tyhjä: 1

Katri Penttinen

Poissa: 0

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä Anni Sinnemäen vastahdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen äänin 7 - 5 (1 tyhjä).

13.08.2024 Pöydälle

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Pasi Rajala, yleiskaavapäällikkö, puhelin: 09 310 20417  
pasi.rajala(a)hel.fi

Heikki Salmikivi, vs. yksikön päällikkö, puhelin: 09 310 37483  
heikki.salmikivi(a)hel.fi

Saija Miettinen-Tuoma, johtava yleiskaavasuunnittelija, puhelin: 09 310 37374  
saija.miettinentuoma(a)hel.fi

Heikki Palomäki, yksikön päällikkö, puhelin: 09 310 37658  
heikki.palomaki(a)hel.fi

Niklas Aalto-Setälä, yleiskaavasuunnittelija, puhelin: 09 310 26605  
niklas.aalto-setala(a)hel.fi