



27.11.2019

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

Vantaan kaupunki
PL 1860 (Kielotie 28)
01030 Vantaan kaupunki

§ 341

Vantaan ratikan yleissuunnitelma ja toteuttamissuunnittelu

HEL 2019-009875 T 08 00 02

Päätös

Kaupunginvaltuusto hyväksyi Vantaan ratikan 18.9.2019 päivätyn yleissuunnitelman jatkosuunnittelun pohjaksi seuraavin perustein.

Perustelut

Vantaan kaupunki on pyytänyt Helsingin kaupungin lausuntoa Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta ja toteutussuunnittelusta. Helsingin kaupunki toteaa, että Vantaan ratikka on seudullisesti merkittävä uusi joukkoliikenneyhteys, jonka suunnittelun jatkaminen on perusteltua. Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2019 -suunnitelmaan sisältyy seudullisen raitiotieverkoston laajentaminen viidellä uudella pikaraitiotieyhteydellä, joista Vantaan ratikka on yksi. Vantaan ratikka tukee myös Helsingin maankäytön ja liikenteen kehittämistavoitteita ja luo edellytyksiä seudulliselle yhteistyölle liikennejärjestelmän kehittämisessä. Helsingin raitiotieosuutta on suunniteltu hyvässä yhteistyössä projektin sekä Helsingin liikenteen ja maankäytön asiantuntijoiden kanssa. Helsingin yleiskaava 2016:ssa Vantaan ratikka on merkitty pikaraitiotieksi.

Yleissuunnitelman mukaan Vantaan ratikka luo korkeatasoisen poikittaisen joukkoliikenneyhteyden Helsinki-Vantaan lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan, Hakunilan ja Mellunmäen välille. Se tarjoaa houkuttelevan, nopean ja täsmällisen joukkoliikennepalvelun. Raitiotien pituus on 19,3 kilometriä, josta yli 90 prosenttia sijoittuu omalle ajoradalle. Raitiotiestä noin 500 metrin osuus sekä toinen päätepyssäkki, Mellunmäki, sijoittuu Helsingin alueelle. Matka lentoasemalta Mellunmäkeen kestää 47 minuuttia noin 25 km/h keskinopeudella. Raitiolinjan vuoroväli ruuhka-aikoina olisi 5 minuuttia.



27.11.2019

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

Raitiotien arvioitu keskinopeus on kompromissi alueellisen kattavuuden ja matka-aikojen houkuttelevuuden välillä. Jatkosuunnittelussa on huolehdittava, ettei raitioliikenteen nopeus laske suunnitellusta heikentäen hankkeen kannattavuutta ja toimivuutta seudullisena liikenneyhteytenä. Nopeustavoitetta tukee hyvin se, että raitiotie on suunniteltu pääosin omalle ajoradalleen.

Lausuntopyynnössä arvioitu Vantaan ratikan toteuttamisaika vuosina 2024-2028 vastaa MAL 2019 -suunnitelman alustavaa ajoitusta. Ennen Vantaan ratikkaa on MAL 2019 -suunnitelmassa esitetty toteutettavaksi Vihdintien pikaraitiotie. Samaan aikaan Vantaan ratikan kanssa on MAL-suunnitelmassa esitetty toteutettavaksi Viikin-Malmin pikaraitiotie. MAL-suunnitelmassa esitetystä järjestyksestä on syytä pitää kiinni, jolloin seudun pikaraitiotieverkosto laajenee myös hyödyntämällä nykyistä raitiotiejärjestelmää.

Vantaan ratikka edistää seudullisia yhteyksiä lentoasemalle sekä Aviapolioksen työpaikka-alueelle. Vaihtoyhteyksien toimivuuden kannalta on tärkeää järjestää mahdollisimman sujuva vaihtoyhteys Tikkurilan asemalla junista raitiovaunuihin. Lentoaseman päätepysäkki tulee myös toteuttaa mahdollisimman lähelle terminaaleja.

Vantaan ratikan Mellunmäen pääteasemalta on sujuva vaihtoyhteys Helsingin metroon, ja hanke tukee näin alueen kehitystä liikenteen solmukohtana. Tämä merkitys korostuu tulevaisuudessa, mikäli Östersundomin yhteisen yleiskaavan mukainen maankäytön kehittäminen etenee ja metroa jatketaan Mellunmäestä itään.

Helsingin raitioiteihin ja varikon yhteiskäyttöön varautuminen

Yleissuunnitelmassa on otettu huomioon Helsingin yleiskaavan 2016 pikaraitiotieverkko ja varauduttu sen liittymäkohtiin liikennejärjestelyjen suunnittelussa. Järjestelyt Viikin-Malmin pikaraitiotien jatkamiseksi Jakomäestä Hakunilan urheilupuistoon on esitetty suunnitelmissa. Raitiotien suunnitteluperusteet ovat pääosin yhtenevät Helsinkiin suunniteltujen pikaraitioiteiden kanssa mm. raidelevyden, ratasähköjärjestelmän ja vaunujen mitoituksen osalta. Kuitenkin esim. usean pikaraitiolinjan käyttämän pysäkin palvelualueen pituuden osalta on eroja. Ne eivät kuitenkaan muodosta esteitä järjestelmän tekniselle yhteensopivuudelle ja kyetään ratkaisemaan jatkosuunnittelussa. Taustalla vaikuttaa yleisten ja yhtenäisten pikaraitiotien suunnitteluohjeiden puuttuminen, minkä vuoksi suunnitteluperusteita on jouduttu määrittelemään hankko-kohtaisesti. Helsinki pyrki tuottamaan Raide-Jokeri -hankkeessa laadituista suunnitteluohjeista yleisesti seudulla hyödynnettävissä olevan pikaraitioiteiden suunnitteluohjeistuksen.



27.11.2019

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

On hyvä asia, että yleissuunnitelmassa on varauduttu Vaaralan raitiovaunuvarikon seudulliseen yhteiskäyttöön ja laajentamiseen. Raitiovaunuvarikkojen seudullista hallinta- ja käyttömallia ei ole vielä tarkemmin määriteltä tai sovittu, mutta yleissuunnitelma antaa hyvät edellytykset Vaaralan varikon mahdolliselle tulevalle seudulliselle hyödyntämiselle.

Kustannukset ja toteuttamisriskit

Hankkeen investointikustannuksiksi on arvioitu noin 393 miljoonaa euroa, josta Helsingin osuus on noin 12 miljoonaa euroa. Tämä sisältää pohjanvahvistustyöt, noin 500 metrin osuuden raitiotietä, kääntösilmukattoman päätepysäkin sekä Helsingin puolelle sijoitettavan raitiotien sähkönsyöttöaseman ja johtosiirtoja, kuten Länsimäentien 110 kV voimalinjan muutoksen. Kaupunki kiinnittää huomiota siihen, että erityisesti Helsingin kaupungin katettavaksi kaavailtu 7 %:n osuus raitiotien sähkönsyöttöasemien kustannuksista on merkittävästi suurempi kuin osuus koko raitiotiehankeeseen kustannuksista, joka on 3 %.

Helsingin alueelle suunnitelmassa sijoitettu sähkönsyöttöasema, jonka kustannusarvio on noin 2 milj. euroa, palvelee sekä Helsingin että Vantaan alueelle sijoittuvan raitiotiealueen sähköistystä. Koska kustannusta voidaan pitää merkittävänä, tulisi kustannusvastuiden jakautumista tämän syöttöaseman osalta arvioida vielä uudelleen sen palveleman aluejaon pohjalta. Jatkosuunnittelussa on kiinnitettävä huomiota näihin kustannustekijöihin ja etsittävä mahdollisimman kustannustehokkaita suunnitteluratkaisuja.

Vantaan ratikan hyötykustannussuhde on 0,78 toteuttamisvuodelle 2030. Tämä jää alle yhteiskuntataloudellisen kannattavuusrajan, joka on 1,0, mutta se on ollut tyypillistä myös muille kaupunkialueiden rai-dehankeille. Samalla on syytä tunnistaa myös hankkeeseen liittyvät toteutusriskit. Hanke on Vantaan kaupungille suuri investointi eikä se yleissuunnitelmaan liittyvässä päätöksenteossa vielä sitoudu hankkeen toteutukseen. Kustannusarvion nouseminen suunnittelun edetessä on mahdollista, kun tiedot esimerkiksi maaperän olosuhteista ja taitorakenteista tarkentuvat. Helsinki katsoo, ettei Vantaan ratikkahankkeen mahdollinen viivästyminen saa estää muiden seudullisen liikennejärjestelmän kehityksen kannalta tärkeiden hankkeiden edistymistä. Tällaisia MAL 2019-suunnitelmassa mainittuja Helsingille tärkeitä hankkeita ovat mm. Vihdintien, Viikin-Malmin ja Tuusulanväylän pika-raitiotiet.

Varikot ja kalusto

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



27.11.2019

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

Vantaan ratikan kalustotarpeeksi on yleissuunnitelmassa arvioitu alkuvaiheessa 22 vaunua + 3 varavaunua. Mikäli Vantaan ratikan kalustoa voitaisiin käyttää ristiin muiden pikaraitioteiden kaluston kanssa, olisi HKL:n näkemyksen mukaan mahdollista vähentää Vantaan tarvitsemaa varakaluston määrää yhdellä vaunulla kolmesta kahteen. Tämä vähentäisi Vantaan ratikan kaluston investointitarvetta arviolta 4 miljoonalla eurolla. Kaluston ristiinkäyttö edellyttäisi kuitenkin sitä, että hankittava pikaraitioteiden kalusto "brändättäisiin" yhdenmukaisesti koko pikaraitiotieverkolla ja että kalustoa hallittaisiin yhtenä kokonaisuutena mm. linjoille ja varikoille sijoittumisen näkökulmasta.

Helsingissä HKL:n perustehtävänä on tuottaa ja kehittää kestävän liikenteen palveluita laadukkaasti ja kustannustehokkaasti. Sillä on Suomen tasolla merkittävää osaamista raitiotie- ja metrokaluston kehittämisessä, hankinnassa ja ylläpidossa. HKL voisi niin haluttaessa tuottaa Vantaalle ratikan kaluston hankintaan ja hallintaan liittyvät palvelut kokonaisuutena. Näin Vantaan ratikan kaluston hankinta voitaisiin toteuttaa osana muiden samanaikaisesti valmistuvien pääkaupunkiseudun pikaraitioteiden kalustohankintoja. Keskittämällä hankinnat suurempiin kokonaisuuksiin hankinta on mahdollista toteuttaa kustannustehokkaammin kuin erikseen toteutettuna. Säästöjä saavutettaisiin mm. suunnittelukuluissa, hallinto- sekä valmistajan kapasiteetti- ja tuotantokuluissa.

Lisäksi laajempi hankintakokonaisuus todennäköisesti herättäisi kiinnostusta suuremmassa määrässä potentiaalisia kalustotoimittajia. HKL on käynnistämässä Kruunusiltojen kalustohankintaa jo vuonna 2020. Tavoitteena on hankkia linjalle 23 vaunua sekä varautua hankinnassa optioihin, jotka mahdollistaisivat vaunuhankinnan myös Vihdintien, Tuusulanväylän sekä haluttaessa myös Vantaan pikaraitioiteille.

Hankintojen toteutuminen näiden optioiden kautta edellyttää, että Vantaan hanke etenee aikataulussa ja yhtäaikaaisesti Tuusulanväylän ja Vihdintien raitioteiden suunnittelun ja käyttöönoton kanssa. Lisäksi kokonaisuutena hankittavan kaluston tulee olla yhdenmukaista mm. keskeisten teknisten ominaisuuksien sekä brändin osalta.

Vantaan ratikan Vaaralan varikon mitoituksessa on ollut lähtökohtana, että varikkoa on mahdollisuus laajentaa 60–80 vaunulle. Tämä tarkoittaa, että yleissuunnitelman mukaan Vaaralan varikkoa voisivat jatkossa käyttää myös mm. mahdollisen tulevan Jokeri 2 -raitiotielinjan vaunut. Helsinki pitää hyvänä sitä, että yleissuunnitelmassa on varauduttu Vaaralan raitiovaunuvarikon seudulliseen yhteiskäyttöön ja laajentamiseen, vaikka raitiovaunuvarikkojen seudullista hallinta- ja käyttömallia ei ole vielä tarkemmin määritelty tai sovittu. Helsingissä HKL on toteuttamas-



27.11.2019

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

sa vuosien 2020-2025 aikana useita varikkohankkeita. Samalla varikoiden operointimalleja uudistetaan laajentuvan raitioliikenteen tarpeiden mukaisesti. Helsinki on halukas tarjoamaan Vantaalle asiantuntemustaan varikon suunnittelemiseksi sekä valmistuneen varikon operointiin. HKL:n näkemyksen mukaan Vantaan ratikan kaluston tarvitsema raskas huolto olisi mahdollista toteuttaa kustannustehokkaasti Koskelan varikolla riippumatta siitä, onko Koskelaan raitiotieyhteyttä Vantaalta. Koskelan varikko rakennetaan uudelleen vuoteen 2026 mennessä. Varikon toimintamalli ja kapasiteetti on mahdollista suunnitella sellaiseksi, että se mahdollistaa keskitetyt raskaat kunnossapitotoimet myös Vantaan kalustolle.

Jatkosuunnittelu ja päätöksenteko

Helsingin kaupungin näkemyksen mukaan Vantaan ratikka on seudullisesti merkittävä uusi joukkoliikenneyhteys, jonka suunnittelun jatkaminen on perusteltua. Helsingin kaupungilla on valmius jatkaa raitiotien suunnittelua Vantaan esittämällä tavalla omalla alueellaan, kunhan päätöksenteko suunnittelusta etenee riittävästi. Raitiotien tarkempi suunnittelu Helsingissä jatkuu yleissuunnitelman valmistumisen jälkeen Mellunmäen keskustan asemakaavoituksen yhteydessä, jolloin tehdään tarkempi liikennesuunnitelma raitiotien liikennejärjestelyistä ja sen toteuttamisen edellyttämät tilavaraukset.

Vantaan ratikan Mellunmäen pääteasemalta on sujuva vaihtoyhteys metroon, joten hanke tukee myös Mellunmäen asemaa liikenteen solmukohtana ja yrityksille suotuisana sijaintipaikkana. Merkitys korostuu tulevaisuudessa, mikäli Östersundomin yhteisen yleiskaavan mukainen maankäytön kehittäminen etenee ja metroa jatketaan Mellunmäestä itään.

Helsinki on tuottamassa Raide-Jokeri –hankkeen suunnitteluohjeiden pohjalta yleisesti seudulla hyödynnettävissä olevan pikaraitioteiden suunnitteluohjeistuksen yhteistyössä mm. Espoon ja Vantaan kanssa. Ohjeen valmistumista on hyvä kiirehtiä niin, että se olisi käytettävissä täysipainoisesti myös Vantaan ratikan suunnittelussa.

Seuraava askel eli suunnittelun jatkaminen edellyttää jatkorahoituspäätöstä. Vantaan ratikan yleissuunnitelmassa on jatkosuunnittelukustannuksiksi Helsingin osuuden osalta arvioitu yhteensä noin 760 000 euroa, mistä voidaan päättää viranhaltijatasolla. Kaupunginhallituksen hyväksymän kaupungin sisäisen liikennehankkeiden käsittelyohjeen mukaan silloin, kun valtuusto on hyväksynyt yleissuunnitelman hankesuunnitelmaa vastaava kokonaisuus, joka sisältää yleissuunnitelma-aineiston lisäksi jatkosuunnittelussa tarkennetun kustannusarvion ja



27.11.2019

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

mahdolliset muut lisäselvitykset hankkeen toteutettavuudesta ja toteutustavasta tuodaan valtuustoon vain mikäli toteuttaminen tai sen kustannukset eroavat yleissuunnitelmassa esitetystä.

Ehdotettu toteutusmalli

Vantaan kaupunki esittää, että hanketta varten ei perustettaisi kaupunkien yhteistä toteutusorganisaatiosta, vaan että Vantaa vastaisi raitiotien rakennuttamisesta myös Helsingin osuudelta. Helsinki siis laatisi oman alueensa osalta tarvittavat suunnitelmat ja tekisi päätökset radan toteuttamista varten, minkä jälkeen toteutus jäisi Vantaan vastuulle.

Helsingin kaupunki toteaa ettei päätöstä hankkeen toteutustavasta ole vielä mahdollista yleissuunnitelmavaiheen tiedoilla tehdä ja että Helsingille on tärkeää osallistua tiiviisti omalle alueelleen sijoittuvan hankkeen ohjaamiseen. Lähtökohtaisesti Helsingin kaupunki vastaa kaduilleen tehtävästä rakennuttamisesta, koska kaupunki omistaa kadun ja tulee vastaamaan sen ylläpidosta. Asiasta päättämällä ei kuitenkaan vielä ole kiire, sillä toteutuksen tarkempi organisointi edellyttää ensin molempien kaupunkien toteutuspäätöstä hankkeesta.

Kuten aiemmin on todettu, HKL:ään on Raide-Jokerin hankkeen toteutuksen myötä muodostunut sellaista tilaajaosaamista, jota olisi mahdollista hyödyntää myös Vantaan ratikan toteutuksessa Espoon ja Helsingin siinä käyttämän organisaatiomallin mukaisesti. Tällaista osaamista ovat mm. elinkaarenhallinta, hankinnat, suunnitteluohjeistus infran, kaluston ja varikoiden tarpeisiin, suunnittelunohjaus, operoinnin, kunnossapidon, varikoiden ja infran käytön optimointi sekä sidosryhmätyö ja -viestintä. Yhteisen projektiorganisaation kautta tieto hyödyttäisi kaikkia osapuolia. Tähän on jatkossa syytä vielä palata. Helsingin kaupunki uskoo, että hankkeeseen on löydettävissä toteutusmalli, jolla hanke saadaan toteutettua yhtenäisenä työnä pilkkomatta sitä kahdelle eri kaupungille.

Helsingin ja Vantaan kaupunkien on tehtävä päätös hankkeen toteuttamisesta eli investointipäätös koordinoitusti. Yleissuunnitelmassa sen ajankohdaksi on merkitty vuosi 2023. Helsinki ei sitoudu hankkeeseen lopullisesti ennen kuin Vantaan valmius siihen on selvinnyt riittävästi jatkosuunnittelussa. Hankesuunnitelmaan perustuvan investointipäätöksen Helsingin osalta tekee kaupunginhallitus edellyttäen, että toteuttamisesta päästään hyvään yhteisymmärrykseen eivätkä kustannukset vähäistä tarkentumista lukuun ottamatta muutu yleissuunnitelmassa esitetystä.

Samalla kaupunginvaltuusto hyväksyi seuraavan toivomusponnen:

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



27.11.2019

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

Kaupunginvaltuusto hyväksyessään Vantaan ratikan 18.9.2019 päivätyn yleissuunnitelman jatkosuunnittelun pohjaksi edellyttää, että selvitetään mahdollisuudet päivittää syksyllä 2018 hyväksytty varikkosuunnitelma, jotta pystytään varautumaan riittävään varikkokapasiteettiin sekä Helsingin sisäisen että seudun tuleviin tarpeisiin. Voimakkaasti laajenevan raitiovaunuliikenteen vuoksi on erityisen korostettu tarve huolehtia riittävästä kaluston kunnossapito- ja korjaustarpeiden kapasiteetista. (Ted Apter)

Käsittely

Valtuutettu Ted Apter ehdotti valtuutettu Laura Rissasen kannattamana hyväksyttäväksi seuraavan toivomusponnen:

Kaupunginvaltuusto hyväksyessään Vantaan ratikan 18.9.2019 päivätyn yleissuunnitelman jatkosuunnittelun pohjaksi edellyttää, että selvitetään mahdollisuudet päivittää syksyllä 2018 hyväksytty varikkosuunnitelma, jotta pystytään varautumaan riittävään varikkokapasiteettiin sekä Helsingin sisäisen että seudun tuleviin tarpeisiin. Voimakkaasti laajenevan raitiovaunuliikenteen vuoksi on erityisen korostettu tarve huolehtia riittävästä kaluston kunnossapito- ja korjaustarpeiden kapasiteetista.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi ensin yksimielisesti kaupunginhallituksen ehdotuksen.

12 äänestys

Valtuutettu Ted Apterin ehdottama toivomusponsi JAA, vastustus EI

JAA-ehdotus: Kaupunginvaltuusto hyväksyessään Vantaan ratikan 18.9.2019 päivätyn yleissuunnitelman jatkosuunnittelun pohjaksi edellyttää, että selvitetään mahdollisuudet päivittää syksyllä 2018 hyväksytty varikkosuunnitelma, jotta pystytään varautumaan riittävään varikkokapasiteettiin sekä Helsingin sisäisen että seudun tuleviin tarpeisiin. Voimakkaasti laajenevan raitiovaunuliikenteen vuoksi on erityisen korostettu tarve huolehtia riittävästä kaluston kunnossapito- ja korjaustar-



27.11.2019

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

peiden kapasiteetista.
Ei-ehdotus: Vastustaa

Jaa-äännet: 84

Zahra Abdulla, Alviina Alametsä, Maija Anttila, Ted Apter, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Katju Aro, Sirpa Asko-Seljavaara, Harry Bogomoloff, Silja Borgarsdottir Sandelin, Jussi Chydenius, Mika Ebeling, Laura Finne-Elonen, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Juha Hakola, Jasmin Hamid, Atte Harjanne, Joel Harkimo, Martina Harms-Aalto, Eveliina Heinäluoma, Kaisa Hernberg, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Abdirahim Husu Hussein, Nuutti Hyttinen, Ville Jalovaara, Kati Juva, Jukka Järvinen, Atte Kaleva, Arja Karhuvaara, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Tapio Klemetti, Laura Kolbe, Pia Kopra, Kauko Koskinen, Terhi Koulumies, Heimo Laaksonen, Anna Laine, Johanna Laisaari, Petra Malin, Otto Meri, Elina Moisio, Sami Mutttilainen, Seija Muurinen, Björn Månsson, Jussi Niinistö, Dani Niskanen, Johanna Nuorteva, Hannu Oskala, Sara Paavolainen, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Jaana Pelkonen, Terhi Peltokorpi, Petrus Pennanen, Sirpa Puhakka, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Laura Risänen, Wille Rydman, Suldaan Said Ahmed, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Tomi Sevander, Satu Silvo, Anni Sinnemäki, Osmo Soini-vaara, Juhani Strandén, Leo Stranius, Johanna Sydänmaa, Sampo Terho, Ulla-Marja Urho, Thomas Wallgren, Reetta Vanhanen, Jan Vaavuori, Juhana Vartiainen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki, Ozan Yanar

Tyhjä: 1
Paavo Väyrynen

Kaupunginvaltuusto hyväksyi valtuutettu Ted Apterin ehdottaman toivomusponnen.

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36154
tanja.sippola-alho(a)hel.fi
Anton Silvo, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37489
anton.silvo(a)hel.fi
Artturi Lähdetie, yksikön johtaja, puhelin: 310 35245
artturi.lahdetie(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 19.9.2019, Vantaan kaupunki
- 2 Vantaan ratikan yleissuunnitelma



27.11.2019

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

Muutoksenhaku

Otteet

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Ote

Vantaan kaupunki

Pöytäkirjanote on lähetetty asianosaiselle 3.12.2019.

Kaupunginvaltuusto

Lauri Menna
pöytäkirjanpitäjä