



Aluesuunnittelu/ Heini Peltonen

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

UUDELY/13199/2022

Helsingin Satama Oy:n Länsisataman laajentamista koskeva ympäristövaikutusten arviointiselostus

Asian vireilletulo

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus pyytää lausuntoa Helsingin Satama Oy:n Länsisataman kapasiteetin kasvattamista ja satamatunnelia koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. Lausunnon määräaika on 11.1.2024.

Asian tausta

Helsingin kaupunginvaltuuston periaatepäätöksen mukaisesti Tallinnan ja Helsingin välinen matkustajaliikenne on tarkoitus keskittää Länsisatamaan. Laivaliikenteen kapasiteetin kasvattaminen Länsisatamassa edellyttää satama-alueen laajennusta sekä liitännäistoimintona satamatunnelin rakentamista Länsisataman ja Länsiväylän välille.

Hankkeessa suunnitellaan olemassa olevan Länsisataman laajentamista sekä uuden satamatunnelin rakentamista.

Arvioitavat vaihtoehdot:

- VE0: Hankkeen toteuttamatta jättäminen. Vaihtoehdossa Länsisataman liikenne pysyy nykyisen kaltaisena eikä Tallinnaan suuntautuvaa alusliikennettä pystytä keskittämään Länsisatamaan. Satamalaitureita peruskorjataan niiden toimintaiän pidentämiseksi.
- VEA: Yhden satamalaiturin peruskorjaus, kolmen satamalaiturin muutostyöt ja eteläisen kenttäalueen laajennus. Satamatunnelin läntinen suuaukko sijaitsee Ilmarisen-talon (Porkkalankatu) pohjoispuolella. Tunnelilinjaus kulkee Hietalahden kautta aina Mechelininkadun itäpuolelle ja ortodoksisen hautamaan alitse kohti Länsiväylää.
- VEC: Yhden satamalaiturin peruskorjaus, kolmen satamalaiturin muutostyöt ja eteläisen kenttäalueen laajennus. Satamatunnelin läntinen suuaukko sijoittuu Morsian- niemen ja Sulhasen- saaren väliselle alueelle Länsiväylällä. Tunnelilinjaus kulkee Hietalahden kautta aina Mechelininkadun itäpuolelle ja ortodoksisen hautamaan alitse kohti Länsiväylää. Vaihtoehdon VEC tunnelinlinjaus sijaitsee lähempänä Mechelininkatua kuin VEA:ssa. Satamatunneli ylittää Helenin öljyluolat. Vaihtoehto edellyttää TUKESin louhintakiellon purkua Helenin öljyluolien alueella. Öljyluolien käytöstä poisto



edellyttää lisäselvityksiä. Hankevaihtoehdon toteuttaminen edellyttää Helenin lauhdevesikanaali syventämistä satamatunnelin kohdalla.

- VE D: Yhden satamalaiturin peruskorjaus, kolmen satamalaiturin muutostyöt ja eteläisen kenttäalueen laajennus. Satamatunnelin läntinen suuaukko sijoittuu Morsian- niemen ja Sulhasen- saaren väliselle alueelle Länsiväylällä. Satamatunnelin linjaus sijoittuu Ruoholahteen Mechelininkadun länsipuolelle. Tunneli ylittää Helenin öljyluolat ja ne poistetaan käytöstä. Vaihtoehto edellyttää TUKESin louhintakiellon purkua. Öljyluolien käytöstä poisto edellyttää lisäselvityksiä. Hankevaihtoehdon toteuttaminen edellyttää Helenin lauhdevesikanaalin syventämistä satamatunnelin kohdalla.

Hanke sijoittuu lainvoimaisen Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan alueelle. Suunnittelualueella on voimassa Helsingin yleiskaava 2016, josta on kumottu Salmisaaressa kaavamerkinnyt kaupunkibulevardi ja kantakaupunki C2. Kumotun alueen osalta voimassa on Helsingin yleiskaava 2002. Lisäksi suunnittelualueella on voimassa Helsingin maanalainen yleiskaava 2021, Jätkäsaaren osayleiskaava 2006 sekä Hernesaaren osayleiskaava 2019. Alueella on voimassa useita asemakaavoja (vuosilta 1928–2017) ja niissä alue on merkitty satama-, vesi-, tie-, katu-, puisto- ja korttelialueiksi. Tarkastelualueella on asemakaavoittamaton alue Ilmarisen talon ja Suomen Kaartin hautausmaan pohjoispuolella sekä sataman eteläkärjessä. Alueella on voimassa seuraavat maanalaiset asemakaavat: Metron maanalaisen tunnelitilan asemakaava (Kaava 9027), Maanalainen kaava ja asemakaavan muutos (Länsimetro, kaava 11800), Salmisaaren maanalainen hiilivarasto (Kaava 10894) sekä Liikennealue ja maanalainen alue (syvävarasto, kaava 6044).

Lausunto

Maakuntakaavatilanne

Hanke sijoittuu lainvoimaisen Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan alueelle. Vaihemaakuntakaavassa suunnittelualue on pääosin osoitettu pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeeksi ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeksi. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa Länsiväylä ja katuyhteys Länsisatamaan on suunnittelualueella osoitettu merkinnällä joukko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta merkittävä tie tai katu. Lapinlahteen, Hietaniemeen, Lauttasaaressa Länsiväylän eteläpuolelle ja Salmisaareen on osoitettu kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeitä alueita. Länsisatama on osoitettu satama- kohdemerkinnällä. Länsimetro on osoitettu Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa metro- merkinnällä toisin kuin selostuksessa nyt mainitaan rata- merkinnällä ja se on syytä korjata selostukseen. Suunnittelualueella maakuntakaavassa on myös liikennetunnelin ohjeellinen linjaus- merkintä, jolla on esitetty suunnittelualueella Tallinna-

tunneli. Liikennetunnelin ohjeellinen linjaus -merkintä tulee lisätä selostukseen suunnittelualan maakuntakaavan merkintöihin.

Yhdyskuntarakenne ja maankäyttö

Arviointiselostuksessa on tunnistettu hankevaihtoehtojen laajat sekä paikalliset vaikutukset maankäyttöön sekä vaikutukset maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen kokonaisuutena. Tämä on erittäin tärkeää, koska hankkeen vaikutukset ulottuvat paljon hankealuetta laajemmalle alueelle.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset maankäyttöön on vaihtoehto VEA:ssa arvioitu muita vaihtoehtoja pienialaisemmiksi ja lisäksi arviointiselostuksessa on arvioitu, että tunnelilinjaus on helpompi yhteensovittaa maanalaisten ja maanpäällisten rakenteiden kanssa. Arviointiselostuksessa on todettu, että vaihtoehdossa VEA rakenteita sijoittuu kaavoittamattomalle alueelle ja pienialaisesti myös Lapinlahden puistoalueelle. Pitää paikkansa, että kyseessä olevalla kaistaleella Lapinlahdessa ei ole voimassa asemakaavaa, mutta sekä voimassa olevassa yleiskaavassa että lainvoimaisessa maakuntakaavassa kyseinen kaistale sisältyy Lapinlahden valtakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön rajaukseen. Vaihtoehdot VEC ja VED edellyttävät jonkin verran lisätöitä Länsiväylän kupeeseen rantavyöhykkeelle.

Toiminnan aikaiset vaikutukset laajempaan yhdyskuntarakenteeseen on arvioitu kaikissa vaihtoehdoissa erittäin suuriksi myönteisiksi. Kaikki vaihtoehdot mahdollistavat nykytilanteeseen nähden yhdyskuntarakenteen kehittämistä Länsiväylän ympäristössä sekä satamatoimintojen kehittämistä Länsisatamassa ja Eteläsatamassa. Lisäksi hanke tukee Helsingin ja Tallinnan kaupunkiseutujen logistiikka- ja työssäkäyntialueiden kytkeytymistä.

Toiminnan aikaiset vaikutukset paikalliseen maankäyttöön on arvioitu kaikilla hankevaihtoehdoilla kohtalaisen kielteisiksi. Vaihtoehtoon VEA liittyy arvioinnin mukaan enemmän paikallista maankäytön yhteensovittamisen tarvetta kuin vaihtoehtoihin VEB ja VEC. Vaihtoehdoissa VEA ja VEC tunnelin maanpäällisiä rakenteita sijoittuu Lapinlahden RKY-puistoalueelle. Epävarmuustekijänä on tuotu esille, että vaihtoehdossa VEA sataman liikenteen ohjaaminen katuverkon kautta Länsiväylälle voi vaikuttaa siihen, miten Baanaa ja muuta Länsiväylän läheistä aluetta Salmisaassa on mahdollista kehittää.

Kaikissa vaihtoehdoissa maankäytön kehittäminen on arvioinnin mukaan mahdollista yhteensovittaa tunneleiden maanpäällisten ja maanalaisten rakenteiden kanssa ja kokonaisvaikutukset ovat vähäisen myönteiset. Hankevaihtoehtojen erot yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön sekä maankäytön suunnitteluun on tunnistettu vaikutusten arvioinnissa riittävällä tarkkuudella ja laajuudella.

Liikennejärjestelmä, liikenne ja liikkuminen

Uudenmaan liitto täsmentää, että Länsiväylä Kehä I:ltä itään on sekä pitkämatkaisen linja-autoliikenteen että tavaraliikenteen kannalta merkittävä yhteys Helsingin kantakaupungin terminaaleihin.

Arvioitavan hankkeen kannalta oleellinen yhteys pitkämatkaisen linja-autoliikenteen osalta on Kehä II:lta Länsiväylää pitkin Kampin terminaaliin ja tavaraliikenteen osalta Kehä I:ltä Länsiväylää pitkin Länsisatamaan.

Ympäristövaikutusten arvioinnin selostuksesta puuttuu satamalaitureiden rakentamisen arvioinnin osalta vaikutukset tavaraliikenteeseen sekä satamatunnelin rakentamisen arvioinnin osalta vaikutukset tavaraliikenteeseen että valtakunnalliseen ja seudulliseen pitkämatkaiseen linja-autoliikenteeseen. Selostuksen kohdassa haittojen ehkäisy ja lieventäminen kuitenkin todetaan, että rakentamisen aikaiset vaikutukset liikenteen toiminnan kannalta painottuvat Länsiväylän liittymän tuntumaan sekä Jätkäsaaren katuverkolle. Lisäksi todetaan, että liikenteen poikkeusreitit ja työmaaliikenne aiheuttavat väliaikaista haittaa alueen käyttäjille. Selostuksen kohdassa vaikutukset liikenteeseen todetaan, ettei tunnelilla ole merkittäviä vaikutuksia joukkoliikenteeseen rakentamisen tai toiminnan aikana, sillä Jätkäsaaren joukkoliikenne on lähinnä raitiovaunuliikennettä ja rakennustyöt tehdään raitioliikennettä haittaamatta. Vaikuttaa siltä, että selostuksen tunnelivaihtoehtojen arvioinnissa ei ole joukkoliikenteen osalta huomioitu vaikutuksia pitkämatkaiseen joukkoliikenteeseen. Uudenmaan liiton huomauttaa, että Länsiväylän liittymä on merkityksellinen rakentamisen aikana sekä tavara- että linja-autoliikenteelle.

Liikennejärjestelmää ja liikennettä koskevat vaikutukset on pääosin arvioitu kattavasti, kuitenkin edellä esitetyt puuttuvat arvioinnit tulisi olla mukana selostuksessa.

Ihmisten terveys, elinolot ja viihtyvyys

Vaikutuksilla ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen tarkoitetaan hankkeen ihmisiin tai yhteisöön kohdistuvia vaikutuksia, jotka aiheuttavat muutoksia ihmisten elinympäristössä, hyvinvoinnissa tai elämänlaadussa. Vaikutukset voivat olla välittömiä tai välillisiä. Vaikutusten muodostuminen on monen tekijän summa, mutta tässä yhteydessä huomiota on kiinnitetty erityisesti hankkeen melu-, värinä- ja liikennevaikutuksiin.

Länsisataman laajentamista koskeva hanke sijaitsee tiiviiksi rakennetussa kaupunkirakenteessa ja -ympäristössä. Hankkeen vaikutusalueella asuu tuhansia ihmisiä, minkä lisäksi alueella on merkittäviä toimisto- ja työpaikka-alueita, sekä virkistyskäytön kannalta merkittävä Lapinlahden sairaalan kokonaisuus. Hankealueen tiivis yhdyskuntarakenne aiheuttaa haastavat reunaehdot paitsi hankkeen toteuttamiselle, myös mahdollisia merkittäviä vaikutuksia laajalle ihmisjoukolle.

Ihmisiin kohdistuvat vaikutukset on arvioitu kattavasti. Vaikutusten arvioinnin mukaan merkittävimmät ihmisten elinoloja ja viihtyvyyttä heikentävät vaikutukset ajoittuvat Länsisataman laajennuksen rakentamisaikaan. Rakentamisen aikainen toiminta tuo hankealueelle väliaikaisesti uuden melulähteen, jonka vaikutukset ulottuvat myös hankealueen ulkopuolelle. Valmistuttuaan hanke kuitenkin arvioinnin mukaan parantaa monin tavoin alueen asumisviihtyisyyttä mm. alentamalla melutasoja.

Vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu useita haitallisten vaikutusten lieventämiskeinoja, joilla voidaan estää tai pienentää ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia. Uudenmaan liitto toteaa, että lieventävät keinot on syytä ottaa mahdollisimman hyvin jatkosuunnittelussa huomioon.

Maa- ja kallioperä sekä luonnonvarojen hyödyntäminen

Satamatunnelin louhinnasta syntyy huomattava määrä kalliokiviaineista, mikä on todettu arviointiselostuksessakin. Louheen hyödyntämisestä ja välivarastoinnista on laadittu erillinen selvitys, mitä Uudenmaan liitto pitää hyvänä tapana varautua ennakoivasti maa-ainesten resurssitehokkaaseen hyödyntämiseen ja kierrätykseen. Uudenmaan liitto kannustaa hyödyntämään selvityksen tuloksia myös jatkosuunnittelun yhteydessä ja kiinnittämään erityistä huomiota kalliokiviaineksen mahdollisimman resurssitehokkaaseen hyödyntämiseen Länsisataman laajentamista koskevan hankkeen yhteydessä, koska sillä voidaan vähentää neitseellisen kiviaineksen ottoa muualla. Resurssitehokkaalla maa-ainesten hyödyntämisellä voidaan vaikuttaa pienentävästi myös syntyviin ilmastovaikutuksiin.

Maisema ja kulttuuriympäristö

Arviointiselostuksessa on kuvattu varsin laajalti Helsinginniemen ja sitä ympäröivien alueiden maiseman nykytilaa ja kulttuuriympäristöarvoja. Taustatietojen tiiviimpi kohdentaminen nimenomaan hankkeen vaikutusten kannalta relevantille alueelle helpottaisi vaikutusten ja niiden merkittävyyden peilaamista lähtötietojen antamaa taustaa vasten.

Arvioinnissa on tuotu esiin, että Länsisatamassa itse satama-alueella tapahtuvat muutokset ovat eri vaihtoehdoissa samat ja että vaikka satama-alueen jäsennyksessä ja näkymissä kohti aluetta tapahtuukin joitakin muutoksia, ei hanke merkittävällä tavalla muuta jo nykyisellään satamakäytössä olevan alueen luonnetta. Maisemavaikutusten arviointi vaikuttaa näin ollen tältä osin riittävältä.

Nykyisen satamamiljöön ulkopuolella merkittävimmin maisemaa muuttavat tunnelin suuaukkorakenteet. Vaihtoehdossa VEA suuaukko sijoittuu Lapinlahden sairaala-alueen luonteeltaan puistomaisen ympäristön eteläreunaan. Lapinlahden kokonaisuus on valtioneuvoston päätöksen mukainen valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö (nk. RKY 2009).

Muissa vaihtoehdoissa (VEC, VED) tunnelien suuaukot sijoittuvat Länsiväylän yhteyteen. Luonteeltaan Länsiväylän alue on liikenneympäristöä lievealueineen. Maiseman luonteen osalta uudet rakenteet eivät merkittävällä tavalla poikkea nykyisestä, jo nytkin osin täyttömaalle rakennetusta liikennemiljööstä. Tämä on tunnistettu arviointiselostuksessa, ja havainnekuvista saa yleiskäsityksen nykytilanteesta ja vaikutuksista suhteessa nykyisen liikennekäytävän alueeseen. Vaihtoehto VEC aiheuttaa kuitenkin vaikutuksia myös Lapinlahden RKY-alueen lounaisreunaan.

Lapinlahden RKY-alueen osalta sekä tiivistelmässä (s. 21), vaikutusten arvioinnin yhteenvedossa (s. 289) ja että vaikutusten arvioinnissa (s. 482)

tuodaan esiin, että vaihtoehdossa VEA tunnelin suuaukkorakenteita sijoittuu kaavoittamattomalle alueelle ja pienialaisesti myös asemakaavan mukaiselle Lapinlahden puistoalueelle. Tämä antaa harhaanjohtavan kuvan tilanteesta sen suhteen, minkä luonteiselle alueelle suuaukkorakenteet sijoittuvat. Kyseinen Lapinlahden puistokokonaisuuden reunaan sijoittuva kaavoittamaton alue on samaa Ilmarisen taloon rajautuvaa puistomaista maisematilaa muun puiston kanssa ja se sisältyy valtioneuvoston päätöksen (nk. RKY 2009) mukaiseen Lapinlahden valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön rajaukseen. Vaikka kyseistä osa-aluetta ei ole sisällytetty alueen asemakaavoihin, on koko Lapinlahden puistoalueen merkittävät arvot valtioneuvoston päätöksen mukaisen RKY-rajauksen mukaisesti osoitettu ja niiden turvaamiseksi annettu määräyksiä lainvoimaisessa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa sekä voimassa olevassa Helsingin yleiskaavassa, joka ohjaa alueen mahdollista tulevaa asemakaavoitusta. Näiden voimassa olevien kaavojen lisäksi myös valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet edellyttävät huolehtimaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen arvojen turvaamisesta.

Arvioinnissa todetaan (s. 289) mm., että ”Rakentaminen ei muuta olennaisesti Lapinlahden puistoalueen rakennetun ympäristön ominaispiirteitä.” Vaikka itse rakennuksiin ei aiheutuisikaan suoria vaikutuksia, niin tässä yhteydessä tulisi arvioinnissa tuoda esiin, että rakennukset ja niitä ympäröivä puisto muodostavat kokonaisuuden ja tältä osin raskaasti rakennettavan liikennetunnelin suuaukkorakenteet ja tuleva liikenne ovat merkittävästi ristiriidassa arvokkaan aluekokonaisuuden luonteen kanssa.

Vaikutusten merkittävyyttä suhteessa Lapinlahden arvokkaaseen kokonaisuuteen jonkin verran lieventää VEA:n osalta suuaukkorakenteiden sijoittuminen aivan puistokokonaisuuden eteläisimpään reunaan ja lähelle Länsiväylän liikennekäytävää. Myös VEC viistää RKY-alue-rajauksen reunaa, mutta siinä suuaukkorakenteet kytkeytyvät vähemmän puistomaista aluetta pienentävästi Länsiväylän liikennekäytävään, ja avotunneliksi jäävä osuus vaikuttaa sijoittuvan RKY-alue-rajauksen itäpuolelle. Vaikutusten merkittävyyteen voi jonkin verran vaikuttaa rakenteiden korkeatasoisella suunnittelulla ja toteutuksella, mutta joka tapauksessa kontrasti raskaasti rakennetun ja tulevaisuudessa vilkkaasti liikennöidyn liikennetunnelin ja kulttuurihistoriallisesti merkittävän puistoympäristökokonaisuuden välillä on suuri. Näin ollen Lapinlahden RKY-kokonaisuuden eteläreunan osa-alueella hanke (VEA) aiheuttaa merkittäviä vaikutuksia maiseman rakenteeseen, luonteeseen ja laatuun. VE A edellyttää myös baanauudelleenlinjaamista, jolloin se sijoittuisi hieman nykyistä pohjoisemmaksi nykyiselle puistoalueelle.

Vaikutuksia on havainnollistettu muutamien valokuvasoittein, mutta näiden perusteella on mahdotonta hahmottaa uusien rakenteiden ja tulevan liikenteen suhdetta valtakunnallisesti arvokkaaseen alueeseen laajemmin ja koko arvoalue kokonaisuutena huomioon ottaen. Ottaen huomioon Lapinlahden RKY-kohteen luonne ja herkkyys tulisi maisemavaikutukset tutkia ja havainnollistaa perusteellisemmin. Jo pelkkä karttaesitys tai ortoilmakuva, jossa tunneleiden suuaukkorakenteiden sijoittuminen eri vaihtoehdoissa sekä työmaa-alueet ja mahdolliset muut olennaiset

maisemaan vaikuttavat rakenteet näkyisivät suhteessa Lapinlahden arvokkaaseen RKY-kokonaisuuteen auttaisi hahmottamaan eri vaihtoehtoista aiheutuvia vaikutuksia paremmin. Myös esimerkiksi leikkauspiirustukset, jossa näkyisi tilanne sairaalarakennukselle asti, antaisivat paremman kokonaiskuvan tilanteesta; nyt maastonmuotojen, rakennusten, rakenteiden ja kasvillisuuden vaikutusta maisematilojen rajautumiseen, näkyymiin jne. ei ole tutkittu lainkaan. Samoin useampi valokuviasovite tai esimerkiksi 3D-mallinnuksen avulla tuotettu aineisto eri tarkastelusuunnista havainnollistaisi vaikutuksia ja helpottaisi vaikutusten merkittävyyden arviointia. Nyt YVA-aineiston perusteella ei voida varmistua siitä, että erityisesti vaihtoehto VEA:n osalta vaikutukset Lapinlahden arvokkaaseen miljöökokonaisuuteen eivät olisi alueen arvojen kannalta merkittävästi haitallisia.

Ilmasto

Ilmastovaikutukset on arvioitu kattavasti koko hankkeen elinkaaren osalta rakentamisen aikaisten ja toiminnan aikaisten vaikutusten osalta. Vaikutusten arvioinnin menetelmät ja lähtötiedot on kuvattu hyvin ja päästölaskelmien tulokset esitetty havainnollisesti. Vaikutuksia on arvioitu myös suhteessa asetettuihin ilmastotavoitteisiin, mikä on myönteistä. Kokonaispäästöjä olisi voitu verrata myös suhteessa kansallisiin vuotuisiin päästöihin, mitä kautta hankkeen päästöjen mittakaavan suuruus hahmottuisi paremmin.

Arviointiselostuksessa todetaan, että hankkeen kokonaisvaikutus ilmastolle on kielteinen, koska rakentaminen, korjaukset ja toiminnan aikainen liikenne eivät vähennä kasvihuonepäästöjä hankkeen ulkopuolella. Toisaalta selostuksessa todetaan mahdollisia haittojen ehkäisemistä ja lieventämistä koskevia keinoja. Uudenmaan liitto toteaa, että ilmastovaikutusten lieventäviin toimenpiteisiin on syytä kiinnittää jatkosuunnittelussa erityistä huomiota.

Vaikutusten arviointi antaa objektiiviset lähtötiedot jatkosuunnittelulle ja päätöksenteolle hankkeen ilmastovaikutusten osalta.

Yhteisvaikutukset

Yhteisvaikutuksia on arvioitu nykyisten toimintojen osalta sekä tunnistettu mahdollisia vaikutuksia vireillä olevien hankkeiden osalta kattavasti. Uudenmaan liitto toteaa, että muuttuvan maankäytön ja satamatunnelin yhteisvaikutuksia tulevalle maankäytölle tulee arvioida tarkemmin myöhemmin suunnitelmien edetessä.



Paula Autioniemi
Va. aluesuunnittelun
vastuualueen johtaja



Kaarina Rautio
Suunnittelupäällikkö

Jakelu

Uudenmaan liitto / Kirjaamo