



Uudenmaan liitto
Nylands förbund



ITÄ-UUSIMAA
ÖSTRA NYLAND

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liikennestrategian vaikutusten arviointi

Suunnitelma vaikutusten arvioimiseksi ja osallisuuden järjestämiseksi

Luonnos 3.1.2006

1.	Johdanto.....	2
2.	Lähtökohdat, suunnittelualue	2
2.1.	Suunnittelutehtävä ja työn tavoitteet	2
2.2.	Suunnittelualue	4
2.3.	Suunnitelman vaikutusalue.....	4
2.4.	Suunnitelman lähtökohdat	5
3.	Osallistumisprosessi	8
3.1.	Osalliset	8
3.2.	Projektin organisointi	10
3.3.	Tiedottaminen.....	11
4.	Selvitettävät vaikutukset ja vaikutusarvioinnin menetelmät	12
4.1.	Vaikutusarvioinnin tavoite	12
4.2.	Vaikutusarvioinnin sisältö	12
4.3.	Vaikutusarvioinnin kolme vaihetta.....	14
4.4.	Vaikutusten arvioinnin menetelmät, kuvaamisen tavat ja konkretisointi.....	15
4.5.	Arvioinnin organisointi ja työnjako.....	15
5.	Aikataulu	16
6.	Yhteystiedot.....	16

1. Johdanto

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntien alueella tehtyjen liikennejärjestelmäsuunnitelmien linjauksia yhteen sovittavassa liikennestrategiatyössä on tavoitteena varmistaa tarkoituksen mukaisen osallisuuden toteutuminen sekä riittävän laaja vaikutustenarviointiprosessi. Arvioinnin tavoitteena on vertailla liikennestrategian ja sen sisältämien toimenpiteiden merkitystä liikennejärjestelmäkokonaisuuden kannalta sekä toisaalta osoittaa liikennestrategiakokonaisuuden vaikutukset. Tässä suunnitelmassa kuvataan prosessin vuorovaikutusmenettely sekä vaikutusten arvioinnin periaatteet.

Suomessa on tullut 1.6.2005 laki suunnitelmien ja ohjelmien vaikutusten arvioinnista, nk. SOVA-laki. Lain mukaan suunnitelmasta tai ohjelmasta vastaavan viranomaisen on huolehdittava, että ympäristövaikutukset selvitetään ja arvioidaan riittävässä määrin valmistelun kuluessa, jos suunnitelman tai ohjelman toteuttamisella saattaa olla merkittäviä ympäristövaikutuksia.

SOVA -asetuksessa määrättyjä suunnitelmia ja ohjelmia, joista on aina tehtävä SOVA -lain mukainen ympäristöarviointi, ovat mm. pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmää koskeva suunnitelma (PLJ) ja maakuntaohjelmat. Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liikennestrategia on ohjelma, joka täyttää SOVA -lain 3§ :n mukaisen yleisen arviointivelvoitteen. 3§ :n mukaan suunnitelmasta tai ohjelmasta vastaavan viranomaisen on huolehdittava, että ympäristövaikutukset selvitetään ja arvioidaan riittävässä määrin valmistelun kuluessa, jos suunnitelman tai ohjelman toteuttamisella saattaa olla merkittäviä ympäristövaikutuksia. Yleisen arviointivelvollisuuden piirissä olevan suunnitelman tai ohjelman ympäristövaikutusten arviointiin liittyy lain 2§:n mukaiset määritelmät ympäristövaikutusten eri osa-alueista. Yleisen arviointivelvollisuuden piirin kuuluvassa arvioinnissa ei kuitenkaan sovelleta lain 8-12§ :n säännöksiä. Näissä pykälissä säädetään mm. ympäristöselostukseen liittyvästä tiedottamisesta ja kuulemisesta sekä mm. ympäristövaikutusten seurannasta. Esimerkiksi osallisuusmenettelyä ja tiedottamiseen liittyviä velvoitteita toteutetaan Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liikennestrategiassa tarkoituksenmukaisessa laajuudessa. Hankkeeseen pyritään osallistamaan laajasti lähinnä viranomaisia ja järjestöjä.

2. Lähtökohdat, suunnittelualue

2.1. *Suunnittelutehtävä ja työn tavoitteet*

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntien alueella on laadittu viime vuosina useita liikennejärjestelmäsuunnitelmia siten, että kaikki alueen kunnat on käsitelty jonkin suunnitelman piirissä.

Suunnitelmat on laadittu itsenäisinä prosesseina kunkin alueen tarpeista lähtien, ja ne palvelevat nykymuodossaan ensisijaisesti alueiden sisäisiä tarpeita. Suunnitelmissa käytetty suunnittelutarkkuus ja ulkoisten yhteyksien käsittelyperiaatteet poikkeavat osin toisistaan. Tämä vaikeuttaa suunnitelmien täysimääräistä hyödyntämistä maakuntien ja eri viranomaistahojen välisessä toiminnassa, jossa oleellista on pystyä käsittelemään asioita vertailukelpoisella tavalla maakuntien ja eri toimijoiden tarpeista lähtien. Etenkin

tämä korostuu Uudenmaan maakunnassa, jonka alueella on laadittu kaikkiaan neljä erillistä liikennejärjestelmäsuunnitelmaa (Pornainen Itä-Uudenmaan Ij-suunnitelmassa).

Yhteen sovittavan liikennestrategian tarve on noussut korostetusti esille vuonna 2003 voimaan tulleen uuden alueiden kehittämisestä koskevan lain ja sen johdosta käynnistyneen maakuntien suunnittelujärjestelmän kehittämisprosessin seurauksena. Nykyinen alueellinen suunnitteluyhteistyö edellyttää aiempaakin tiiviimpää vuoropuhelua liikenne- ja viestintäministeriön ja sen hallinnonalan virastojen sekä lääninhallitusten liikenneosastojen kanssa. Uuden lain hengen mukaisesti edellytetään liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan tiivistä osallistumista alueiden suunnitteluun ja on saatava entistä paremmin alueiden odotukset ja tavoitteet näkyviin hallinnonalan omissa strategisissa suunnitelmissa ja eri aikavälien ohjelmissa.

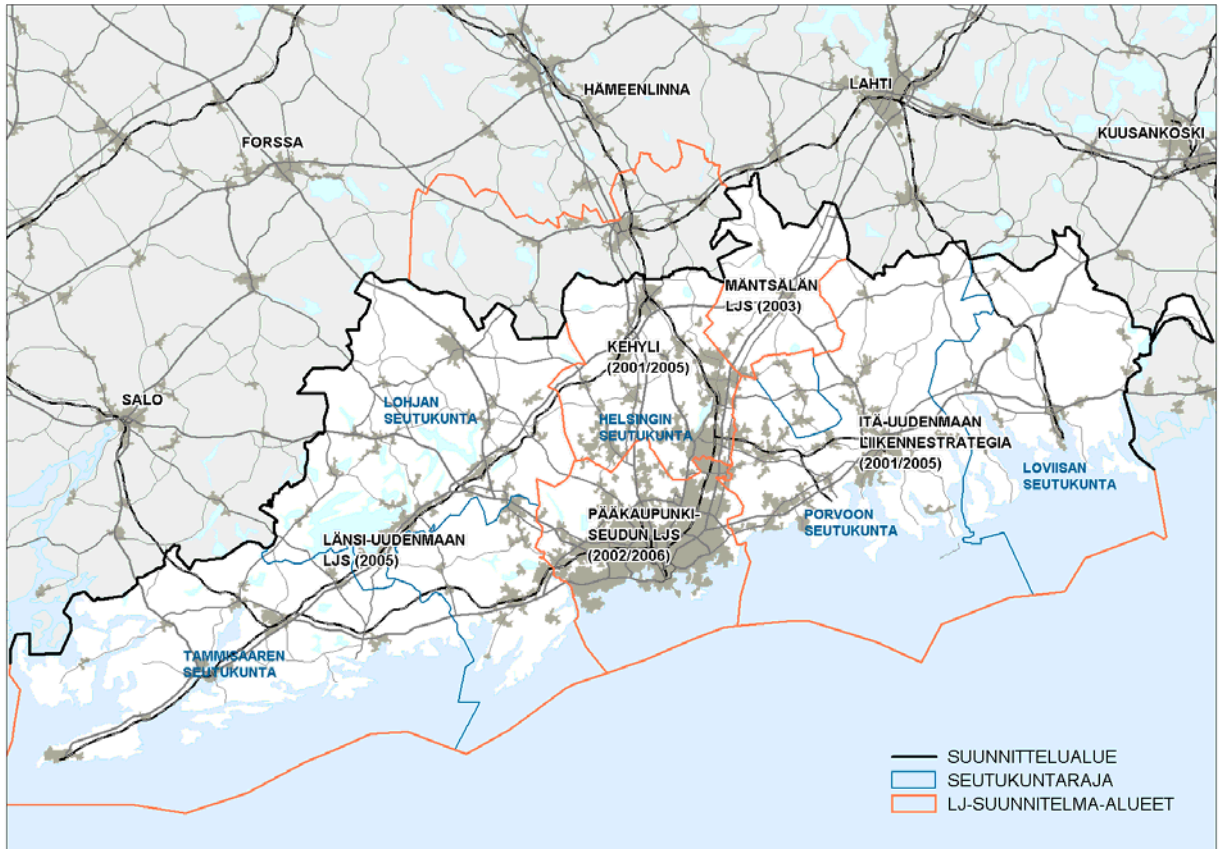
Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liittojen näkökulmasta osallistuminen edellä mainittuun vuoropuheluprosessiin aiheuttaa tarpeen määrittää liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet ja kannanotot maakuntien näkökulmasta. Valtakunnalliset ja alueelliset liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet ja linjaukset tulisi käsitellä alueiden suunnittelussa tasapainoisesti muiden hallinnonalojen tavoitteiden kanssa. Tämä ei ole mahdollista suoraan nykyisten, osin epäyhteismitallisten suunnitelmien pohjalta, vaan edellyttää niiden yhteensovittamista maakuntien kehittämisen ja maakuntasuunnittelun tarpeista lähtien. Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntien käsittely saman prosessin kautta helpottaa molempien maakuntien keskustelua ja toimintaa valtion väyläviranomaisten suuntaan.

Työn tavoitteena on saavuttaa liikennesuunnittelusta vastaavien eri osapuolten kesken yhteinen näkemys Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakunnat kattavan liikennejärjestelmän kehittämisestä maakuntatason kannalta oleellisten kysymysten osalta, jotka liittyvät erityisesti alueen pääliikenneväylien, ulkoisten yhteyksien, seutukuntien välisten yhteyksien kehittämiseen sekä maankäytön kehittämishankkeiden edistämiseen että liikennepoliittisten linjausten ja kannanottojen valmisteluun.

Yhteisen näkemyksen työstäminen edellyttää aiemmin laadittujen suunnitelmien yhteismitallistamista ja sen pohjalta Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liikennestrategiasta käytävää laajaa vuoropuhelua valtakunnallisten ja seudullisten toimijoiden kanssa.

2.2. Suunnittelualue

Suunnittelualueena on Uudenmaan maakunta (24 kuntaa) ja Itä-Uudenmaan maakunta (10 kuntaa). Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakunnat muodostavat Uudenmaan tiepiirin toiminta-alueeseen.



Kuva 1. Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakunnat sekä alueelle laaditut liikennejärjestelmäsuunnitelmat

2.3. Suunnitelman vaikutusalue

Helsingin seutu on maan laajin työssäkäyntialue ja suurin asutuskeskittymä. Maakuntien alueella sijaitsee useita merkittäviä henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen terminaaleja. Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmän kehittämisen vaikutus ei ulotu vain naapurikuntiin ja naapurimaakuntiin vaan koko Etelä-Suomeen.

2.4. Suunnitelman lähtökohdat

Uudellamaalla ja Itä-Uudellamaalla tehdyt liikennejärjestelmäsuunnitelmat

Pääkaupunkiseudulla (Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa) laadittiin valtakunnan ensimmäinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuonna 1994 (PLJ). Sen jälkeen suunnitelmaa on tarkistettu neljän vuoden välein, viimeksi 2002. Ensimmäinen pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmän kehittämistä koskeva aiesopimus allekirjoitettiin elokuussa 2003. Allekirjoittajina olivat kunnat, YTV sekä liikenne- ja viestintäministeriö.

Keski-Uudenmaan ja Hyvinkään-Riihimäen seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (KEHYLI 2001) osallistuivat Uudenmaan maakunnasta Hyvinkää, Järvenpää, Kerava, Nurmijärvi ja Tuusula. Aiesopimus allekirjoitettiin elokuussa 2002 ja sitä on päivitetty 2003. Aiesopimuksessa ovat allekirjoittajina kunnat, Uudenmaan liitto, Hämeen liitto, Uudenmaan tiepiiri, Hämeen tiepiiri, Ratahallintokeskus, Etelä-Suomen lääninhallitus ja YTV. Kehylin seurannassa vuonna 2004 alueeseen on liitetty Mäntsälä.

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma on alueen suunnitelmista tuoreina; suunnitelma valmistui keväällä 2005 ja aiesopimus allekirjoitetaan alkuvuodesta 2006. Suunnittelualueeseen kuuluvat Hanko, Inkoo, Karjaa, Karjalohja, Karkkila, Kirkkonummi, Lohja, Nummi-Pusula, Pohja, Sammatti, Siuntio, Tammisaari ja Vihti. Kuntien lisäksi allekirjoittajina ovat Ratahallintokeskus, Suomenlahden merenkulkupiiri ja Etelä-Suomen lääninhallitus.

Itä-Uudenmaan liikennestrategia valmistui vuonna 2001, aiesopimus allekirjoitettiin lokakuussa 2001. Uudenmaan maakunnasta Pornaisten kunta oli mukana Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Strategian seuranta on toteutettu vuosittain. Aiesopimuskausi päättyy vuoden 2006 lopussa, jonka jälkeen sopimusta joko jatketaan kahdella vuodella tai laaditaan uusi aiesopimus.. Aiesopimuksen allekirjoittajina olivat kunnat, Itä-Uudenmaan liitto, Uudenmaan tiepiiri, Ratahallintokeskus, Suomenlahden merenkulkupiiri, Etelä-Suomen lääninhallitus, Linja-autoliitto ja Matkahuolto,

Muut ajankohtaiset maakunnalliset ja valtakunnalliset liikennejärjestelmään liittyvät suunnitelmat

Maakuntasuunnitelmat, -ohjelmat ja -kaavat

Maakunnan suunnittelu koostuu pitkän aikavälin strategisesta maakuntasuunnitelmasta ja maakuntakaavasta sekä neljän vuoden välien laadittavasta maakuntaohjelmasta. Tarkemman tason toteuttamissuunnitelma laaditaan vuosittain.

Uudellamaalla maakunnan kehittämisen visio ja maakuntasuunnitelma 2030 on hyväksytty maakuntavaltuustossa joulukuussa 2005. Strategisen tason maakuntasuunnitelmaan pohjautuva maakuntaohjelma on laadittu vuosille 2003-2006. Maakuntaohjelma on väline viedä tärkeiksi katsottuja aiheita maakunnan toimintaa ja taloutta suuntaaviin asiakirjoihin. Seuraavan maakuntaohjelman valmistelu on Uudellamaalla alkanut marraskuussa 2005 ja maakuntaohjelman vuodelle 2007 –2011 on määrä olla valmis vuoden 2006 lopulla. Maakuntaohjelmaa valmistellaan kuudessa eri työryhmässä, joista eräs on aluerakenne ja liikenne. Ryhmässä tullaan käsittelemään liikenteen kysymyksiä liikennestrategiaa yleisemmällä tasolla ja liikennestrategiatyö tulee hyödyttämään myös

maakuntaohjelmatyötä. Liikennestrategian ja maakuntaohjelman liikenneasioihin liittyvien ympäristövaikutusten arviointi tullaan laatimaan samoilla periaatteilla ilman päällekkäistä työtä.

Uudenmaan maakuntakaava, on parhaillaan ympäristöministeriössä vahvistettavana. Eräiden erityisalueiden vaihekaava laatiminen on vireillä. Näistä liikenneasioihin liittyen etenkin selvitys liikenteen varikoista ja terminaaleista Uudellamaalla. Liikenteen ympäristövaikutuksiin liittyy etenkin selvitys hiljaisista alueista.

Itä-Uudenmaan maakuntaohjelma on hyväksytty keväällä 2003. Siinä lähivuosien kehittämisen painopisteiksi on nostettu elinkeinotoiminnan kehittäminen, alueellisen osaamisen vahvistaminen, liikenneyhteyksien parantaminen, elinympäristön vaaliminen sekä itäuusmaalaisen identiteetin vahvistaminen. Maakuntaohjelman toteuttamissuunnitelman laadinta syksyllä 2005 on kytketty tiiviisti käynnissä olevan maakuntasuunnitelman laadintaan. Se hyväksyttiin maakuntavaltuustossa joulukuussa 2005. Maakuntakaavan laadinta on Itä-Uudellamaallakin käynnissä. Kaavaluonnos on ollut nähtävillä keväällä 2005. Uusi maakuntaohjelmatyö on käynnistetty alkuvuodesta 2006.

Maakuntaliittojen kehityskuvat

Uudenmaan maakunnan alueella on laadittu seudullisia maankäytön kehityskuvatarkasteluja. Kehityskuvassa määritellään alueen tulevaisuuden kehityslinjoja mm. väestön, asumisen, liikennejärjestelmän, elinkeinoelämän, luonnon ja kulttuuriympäristön kannalta. Maankäytön kehityskuvissa pyritään osoittamaan myös niitä alueita, joita seudun toiminnallinen muutos eniten voisi koskettaa ja joiden kehittämiseen kannattaa varautua. Kehityskuvien tarkastelu-aika on pitkä, tiedot perustuvat pitkälti visioihin ja mieli-kuviin tulevaisuuden suhteen osin epävarmoista kehityssuunnista.

Kehityskuvien laadintaan ei liity lainsäädännöllisiä velvoitteita, kuten maakuntasuunnitelman ja -ohjelmien ja maakuntakaavan laadintaan ja ne on pääsääntöisesti laadittu seudullisten toimijoiden omasta aloitteesta. Kehityskuvien laadinta on kuitenkin nähty hyödyllisenä maakunnan vastuulle kuuluvan pitkäjänteisen alueiden kehittämisen ja alueiden käytön suunnittelun kannalta. Uudenmaan alueella on laadittu seuraavat seudulliset kehityskuvat, jotka ovat valmistuneet/valmistumassa 2004-2005:

- Kuuma -alueen kehityskuva
- Hyvinkään kehityskuva liitettynä Kuuma -alueeseen
- Länsi-Uudenmaan kehityskuva (Uudenmaan liiton johdolla)

Kehityskuvaa vastaava työ on myös YTV:n laatima ja vuonna 2003 hyväksymä pääkaupunkiseudun tulevaisuuskuva PKS 2025. Siihen on laadittu myös erillinen asumisen, työn ja liikkumisen osaselvitys vuonna 2001.

Koko Uudenmaan kehityskuvan valmistelu alkaa vuoden 2006 alussa. Uudenmaan kehityskuva tuottaa pitkän aikavälin rakennetarkasteluja maakuntasuunnitelman tarpeisiin ja niissä tarkastellaan maakuntakaavan ajantasaisuutta. Kehityskuvan laadinnan apuna toimii vuoden 2006 alussa laadittava yleispiirteistä maakuntakaavaa tarkentava ns. Tarke -suunnitelma merkitykseltään maakunnallisista asumisen, maankäytön ja liikenteen infrastruktuuritarpeista ja niiden ajoituksista. Samalla kerätään tietoa kuntien tonttivarannosta. Tarke-suunnitelma tuottaa lähtötietoja laadittavaan liikennestrategiaan.

Maankäytön kehityskuva -työ tuo aluerakenteen pitkä aikavälin visiot liikennestrategia -työhön. Liikennestrategia syventää liikennejärjestelmän kehittämisen painopistealueita liikenneinfrastruktuuria laajemmalla käsittelyllä, josta on hyötyä myös kehityskuvatyössä. Molempien hankkeiden on arvioitu valmistuvan vuoden 2006 lopussa. Uudenmaan kehityskuvaa valmistelevat henkilöt tulevat osallistumaan myös liikennestrategiatyöhön. Uudenmaan kehityskuva ja liikennestrategia ovat aiheita, jotka yhdistyvät vuoden 2006 aikana laadittavan maakuntaohjelman aluerakenne- ja liikenne -työryhmän työssä.

Itä-Uudenmaan kehityskuvaa vuodelle 2035 on tarkasteltu yleisellä tasolla maakuntasuunnitelman yhteydessä.

Uudenmaan liitto ja Itä-Uudenmaan liitto ovat yhdessä YTV:n, Uudenmaan TE-keskuksen ja Uudenmaan ympäristökeskuksen kanssa laatineet Uudellemaalle tulevaisuuskertomukset vuoteen 2035.

Itä-Uudenmaan liiton johdolla laadittu Helsingin seutu Porvoo (HesPo) aluerakenneselvitys valmistui keväällä 2004. Työn tavoitteena oli selvittää ja tuottaa tietoa Helsinki-Sipoo-Porvoo ja Kerava-Nikkilä välisten vyöhykkeiden aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämismahdollisuuksista pitkällä aikajänteellä. Selvityksessä on tarkasteltu myös HesPo-alueen suhdetta koko pääkaupunkiseudun ja sen kehysalueen aluerakenteeseen.

Muut suunnitelmat

Uudenmaan tiepiirissä laaditaan vuosittain tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelmat seuraavalle neljälle vuodelle. Pitemmän tähtäimen PTS-suunnitelma on Uudenmaan tiepiirissä laadittu v. 2003.

Ratahallintokeskuksessa laaditaan parhaillaan vuonna 2001 valmistuneen pitkän tähtäimen *Rataverkko 2020* -suunnitelman päivitystä. Myös RHK:ssa laaditaan vuosittain TTS seuraavalle neljälle vuodelle. Kauemmas tulevaisuuteen ulottuvan Etelä-Suomen rautatieliikenteen visiot 2050 -työn ensimmäinen vaihe valmistui toukokuussa 2004.

Etelä-Suomen maakuntien liittouman (ELLI) puitteissa eteläisen Suomen seitsemän maakuntaa ovat laatineet yhteisen näkemyksen Etelä-Suomen aluerakenteesta vuonna 2030. Työn kuluessa on linjattu toiminnallista aluerakennetta, tarkasteltu väestön ja työpaikkojen määriä ja sijoittumista sekä visioitu asumisen, ympäristön ja liikenteen kehityssuuntia. Liikenteen visio sisältää Etelä-Suomen liikenneverkon tärkeimmät sisäiset yhteydet sekä yhteydet muuhun Suomeen, lähialueille ja Venäjälle.

Ministerityöryhmän mietintö. Hallituksen asettama liikenneväyläpolitiikkaa valmisteleva ministerityöryhmä on helmikuussa 2004 valmistuneessa mietinnössään 'Liikenneväyläpolitiikan linjauksia vuosille 2004-2013' listannut ehdotuksen Suomen liikenneinfrastruktuurin ylläpitämisen ja kehittämisen yleisistä linjauksista seuraavan kymmenen vuoden aikana. Suurien yksittäisten kehittämishankkeiden rinnalle koottiin pienistä investoinneista teemahankkeita. Mietinnön mukaisesti myös uusia rahoitusmenetelmiä tulee aktiivisesti selvittää. Ohjelma on mitoitettu niin, että liikenneverkon kehittämisen volyymi säilyy aiemmalla tasollaan.

Valtakunnallisesti merkittävät liikenteen runkoverkot. Keväällä 2005 on valmistunut liikenne- ja viestintäministeriön työryhmän ehdotus valtakunnallisesti merkittävien teiden ja ratojen runkoverkoksi. Suunnitelmassa määritellään ne tiet ja radat, jotka olisivat

korkeimpien laatuvaatimusten mukaisia. Nämä tärkeimmät yhteysvälit halutaan kehittää mahdollisimman nopeiksi ja turvallisiksi, jotta ne palvelevat hyvin kansalaisten ja elinkeinoelämän tarpeita. Runkoverkkojen määrittely tehostaa väylien ja niihin liittyvän maankäytön kehittämisen suunnitelmallisuutta. Runkoverkkoon kuulumisella ei ole suoraa yhteyttä väylähankkeiden tärkeysjärjestykseen, vaan toteutusohjelmat laaditaan edelleen monipuolisen tarvearvioinnin pohjalta.

3. Osallistumisprosessi

3.1. Osalliset

Osallisuus ja vuorovaikutus kohdistetaan tässä alueellisesti laajassa työssä viranomaisiin ja järjestötahoihin. Osallisia ovat näin ollen kunnat, kuntien yhteistyöelimet, valtiotahojen tahot, muut liikennesektorin toimijat, elinkeinoelämä sekä kansalaisjärjestöt.

Kunnat

Uudenmaan liiton alueen kunnat (24 kpl):

- Espoon kaupunki
- Hangon kaupunki
- Helsingin kaupunki
- Hyvinkään kaupunki
- Inkoon kunta
- Järvenpään kaupunki
- Karjaan kaupunki
- Karjalohjan kunta
- Karkkilan kaupunki
- Kauniaisten kaupunki
- Keravan kaupunki
- Kirkkonummen kunta
- Lohjan kaupunki
- Mäntsälän kunta
- Nummi-Pusulan kunta
- Nurmijärven kunta
- Pohjan kunta
- Pornaisten kunta
- Sattin kunta
- Siuntion kunta
- Tammisaaren kaupunki
- Tuusulan kunta
- Vantaan kaupunki
- Vihdin kunta

Itä-Uudenmaan liiton alueen kunnat (10 kpl):

- Askolan kunta
- Lapinjärven kunta
- Liljendalin kunta
- Loviisan kaupunki
- Myrskylän kunta
- Pernajan kunta
- Porvoon kaupunki
- Pukkilan kunta
- Ruotsinpyhtään kunta
- Sipoon kunta

Kuntien yhteistyöelimet

Toimivia ja perinteisiä kuntayhteistyömuotoja ovat mm.:

- Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV
- Pääkaupunkiseudun kuntien kanssa yhteistyöareenoita ovat kaupunginjohtajien kokous, sen valmistelusihteeristö ja seitsemän työryhmää, pääkaupunkiseudun neuvottelukunta, kaupunkiohjelma ja Urban-ohjelma.
- Kehyskuntien yhteisiä edunvalvonta- ja kehittämiskysymyksiä käsitellään Uudenmaan liiton kehystoimikunnassa, joka koostuu alueen kunnanjohtajista.
- Maakunnan yhteistyöryhmä MYR on lakisääteinen toimielin, johon maakuntahallitus nimeää edustajat. Maakuntaliiton ja sen jäsenkuntien lisäksi ryhmä edustaa valtionhallintoa sekä työmarkkina- ja elinkeinojärjestöjä. Vastaava ryhmä toimii sekä Uudellamaalla että Itä-Uudellamaalla.

- Itä-Uudenmaan yleisiä kehittämissasioita valmistelee mm. Itä-Uudenmaan neuvottelukunnalle liiton organisaation ohella kunnanjohtajien työryhmä.

Lisäksi tuoreen aluekeskus- ja kaupunkiohjelman mukaisesti Uudellamaalla toimivat yhteistoiminta-alueet: Hiiden alue, Hyvinkään-Riihimäen alue, KUUMA-alue, pääkaupunkiseutu ja Raaseporin alue. Uudenmaan kunnista Kirkkonummi on ainoa, joka ei kuulu yhteenkään alla mainituista yhteistoiminta-alueista.

- Hiiden pilotti: Karjalohja, Karkkila, Lohja, Nummi-Pusula, Sammatti, Siuntio ja Vihti
- Raaseporin kehitysohjelma: Hanko, Inkoo, Karjaa, Pohja ja Tammisaari
- Kuuma-alueen kumppanuusohjelma: Järvenpää, Kerava, Mäntsälä, Nurmijärvi, Tuusula ja Pornainen. Alue on lisäksi mukana sisäasiainministeriön seutuyhteistyökokeilussa, joka mahdollistaa yhteisen päätöksenteon joissakin asioissa.
- Pääkaupunkiseudun kaupunkiohjelma: Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen
- Hyvinkään-Riihimäen talousalueen aluekeskusohjelma: Hyvinkää (sekä Hämeestä Hausjärvi, Loppi ja Riihimäki). Tällä yhteistyöllä on lakisääteinen pohja ja aluekeskusohjelman rahoitus.

Itä-Uudellamaalla aluekeskusohjelma kattaa maakuntaliiton alueen.

Valtionhallinto

- Liikenne- ja viestintäministeriö ja sen hallinnonala:
 - Tiehallinto, Uudenmaan tiepiiri
 - Ratahallintokeskus
 - Merenkululaitos, Suomenlahden merenkulkupiiri
 - Ilmailulaitos
- Ympäristöministeriö, Uudenmaan ympäristökeskus
- Valtiovarainministeriö
- Etelä-Suomen lääninhallitus

Liikennesektorin toimijat

- Liikennöitsijät
 - VR
 - Linja-autoliitto
- Kuljetustoimijat
 - Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry

Muu elinkeinoelämä

- Kauppakamarit

3.2. *Projektin organisointi*

Liikennejärjestelmän laadintaprojekti on organisoitu kaksitasoiseksi niin, että työtä ohjaa tiiviimpi useammin kokoontuva työryhmä, joka vastaa työn kokonaisuudesta ja käytävästä vuoropuhelusta ja asioiden valmistelusta. Työryhmä hyväksyy suunnittelutehtävän keskeiset tulokset ja tuo keskeiset kysymykset ohjausryhmän käsittelyyn sekä tiedottaa maakuntahallitusta hankkeen etenemisestä.

Harvemmin kokoontuva laajempi ohjausryhmä tuo työhön asiantuntemusta ja laajempaa hyväksyntää sekä toimii tukena suunnittelutehtävien keskeisiä tuloksia hyväksyttäessä ja merkittäviä päätöksiä tehtäessä.

Ohjausryhmää laajempien sidosryhmien osallisuus toteutetaan kahdessa seminaarissa, kertomalla palautteenantomahdollisuudesta työn aikana Uudenmaan liiton kotisivuilla sekä lausuntokierroksella liikennestrategian ollessa luonnosvaiheessa. Ensimmäisessä seminaarissa esitellään nykytilan analyysia ja tavoitteita ja kuullaan sidosryhmien näkemyksiä asiasta. Toinen seminaari järjestetään työn loppuvaiheessa, jolloin esitellään lausuntokierrokselle lähetettävä ehdotus liikennestrategiaksi. Laaja työnaikainen keskustelu edistää sitoutumista tavoitteisiin ja helpottaa myös aiesopimuksen aikaansaamista.

Työ- ja ohjausryhmien kokoonpanojen ja seminaarien kutsujakelujen tulee olla sellainen, että tarkoituksen mukainen vuoropuhelu kaikissa työvaiheissa varmistuu. Samalla tulee varmistaa tarpeellinen ja luonteva yhteydenpito muihin maakunnassa jo toimiviin yhteistyöryhmiin (mm. seutuyhteistyöhankkeet). Laaja työnaikainen keskustelu edistää sitoutumista työn ja liikennejärjestelmän kehittämistavoitteisiin ja helpottaa myös työn loppuvaiheessa mahdollisesti laadittavan aiesopimuksen aikaansaamista.

Kaikille osallisille varataan mahdollisuus antaa lausunto lopullisesta strategialausunnosta. Lausuntojen perusteella strategialuonnokseen tehdään tarvittavat muutokset ja täsmennykset.

Työryhmässä on edustus seuraavilta tahoilta:

- Uudenmaan liitto (seudullisten ljs:ien edustus),
- Itä-Uudenmaan liitto
- Tiehallinto
- Uudenmaan tiepiiri
- YTV
- Ratahallintokeskus
- Etelä-Suomen lääninhallitus ja
- Uudenmaan ympäristökeskus.

Ohjausryhmässä ovat edellä mainittujen lisäksi edustettuina seuraavat tahot:

- liikenne- ja viestintäministeriö
- Suunnittelualueen kunnat
- Hämeen liitto
- Suomenlahden merenkulkupiiri

- Ympäristöministeriö
- Sisäasianministeriö
- VR Osakeyhtiö
- Linja-autoliitto
- Etelä-Suomen kuljetusyrittäjät ry

Hankkeen etenemisestä tiedotetaan myös valtiovarainministeriötä.

3.3. Tiedottaminen

Projektin käynnistämisestä, projektin etenemisestä tiedotetaan kaikkia osallisia, jotka ovat edustettuna työ- ja ohjausryhmissä. Lisäksi hankkeesta saa tietoa Uudenmaan liiton kotisivuilta. Liikennestrategian laadinnasta ilmoitetaan kuulutuksella Uudenmaan alueen lehdissä ja Uudenmaan liiton jäsenkuntien ja liiton omalla ilmoitustaululla tammi-kuussa 2006. Kuulutus tehdään samassa yhteydessä maakuntaohjelman kuulutuksen kanssa. (Itä-Uusimaa hoitaa oman alueensa kuuluttamisen, tapa vielä epäselvä 22.12....)

Projektin sisäiseen käyttöön laaditaan extranet-sivut ajankohtaisen tiedonsaannin varmistamiseksi. Sivuille kootaan mm. kalenteri projektin kokouksista ja muista tapahtumista, kokousaineistot, kokouskutsut ja -muistiot, seminaariaineistot, raportit, ryhmien yhteystiedot jne. Näin kaikki projektin materiaali on työ- ja ohjausryhmien käytettävissä ja suurikokoiset raporttiedostot varmemmin saatavissa. Konsultti tekee sivut ja vastaa niiden ajantasaisesta päivityksestä. Tunnukset extranet-sivuston käyttöön jaetaan työ- ja ohjausryhmien jäsenille sekä tarvittaville muille viranomais- ja järjestötaidoille.

Maakuntaliitot vastaavat, että tieto työn etenemisestä ja sisällöstä etenee maakunnan muuhun toiminnan suunnitteluun, etenkin maakuntasuunnitelmien ja -ohjelmien suuntaan. Ohjausryhmän jäsenten toivotaan tiedottavan hankkeen etenemisestä omissa organisaatioissaan. Aiheesta mahdollisesti laadittavien lehdistötiedotteiden laadinnasta ja lähettämisestä vastaa tilaaja, joka kuulee konsulttia niiden sisällöstä. Hankkeen etenemisestä tiedotetaan pääsääntöisesti työ- ja ohjausryhmää edustavien tahojen kautta kokouksissa. Tiedottaminen on tarpeen seuraavissa vaiheissa:

- kun liikennestrategian tavoitteet ja ympäristöselostuksen sisältö on määritelty (kuulutus)
- kun liikennestrategialuonnos lähtee lausunnoille
- kun strategia on hyväksytty.

Tiedottaminen hoidetaan maakuntaliittojen yhteistyöryhmien sähköpostilistoja hyödyntämällä. Tieto uudesta aineistosta kotisivuilla ja aineistojen kommentointiajasta lähetetään seuraavilla jakeluilla:

- liikennestrategian työ- ja ohjausryhmän jäsenet ja laajennettu jakelulista
- MYR
- Maakuntahallitus ja valtuusto (tieto kokoukseen)
- Kuntien maankäytön suunnittelijaryhmä

4. Selvitettävät vaikutukset ja vaikutusarvioinnin menetelmät

4.1. Vaikutusarvioinnin tavoite

Arvioinnin tavoitteena on vertailla liikennestrategian ja sen sisältämien toimenpiteiden merkitystä liikennejärjestelmäkokonaisuuden kannalta sekä toisaalta osoittaa liikennestrategiakokonaisuuden vaikutukset.

Liikennestrategian toteuttamisen tulee olla hyödyiltään suurempi kuin sen, ettei strategiaa toteuteta. Hyötyjen tulee olla haittoja suuremmat. Liikennestrategian tulee olla myös oikeassa suhteessa käytettäviin resursseihin, mutta toisaalta myös osoittaa resurssoinnin pahimmat määrälliset ja organisatoriset ongelmat. Vaikutusten arvioinnissa tunnistetaan vaikutuksiin liittyvät epävarmuudet ja ristiriitaisuudet. Vaikutusten arvioinnissa otetaan huomioon hyödyt ja haitat sekä vaikutusten todennäköisyys.

4.2. Vaikutusarvioinnin sisältö

SOVA-lain mukaisen ympäristöselostuksen sisällöstä on säädetty SOVA -asetuksen 4 §:ssä. Tässä työssä ympäristövaikutuksia arvioidaan ja ne raportoidaan muiden vaikutusten rinnalla. SOVA -lain mukainen ympäristöselostus on osa vaikutusten arvioinnin raporttia.

Arviointi laaditaan viitekehyksessä, jonka tärkeimmät elementit ovat liikennejärjestelmän nykytilan analyysi, toimintaympäristön muutokset ja niistä aiheutuvat tarpeet sekä liikennejärjestelmän seudulliset, maakunnalliset ja valtakunnalliset kehittämistavoitteet. Vaikutuksia arvioidaan seuraavien tavoitealueiden näkökulmista:

- alue- ja yhdyskuntarakenteen kehitys
- paikalliset liikenneyhteydet ja liikkumiskäyttäytyminen
- seudulliset liikenneyhteydet ja liikkumiskäyttäytyminen
- valtakunnalliset ja kansainväliset liikenneyhteydet
- liikenneturvallisuus
- ympäristö*
- rahoitus ja toimintamallit (kunnan, valtion sekä yksityisrahoitus)

*Ympäristövaikutuksien osalta arvioidaan tarpeellisessa määrin seuraavia tekijöitä ja niiden keskinäisiä vuorovaikutussuhteita:

- a) ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen
- b) maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen, eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen
- c) yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön
- d) luonnonvarojen hyödyntämiseen

Ympäristövaikutuksia arvioitaessa tärkeä arvioinnin kohde on eri kulkumuotojen kilpailukyvyyn ja houkuttelevuuden lisääntyminen sekä matkojen pituuden ja määrän kasvu. Näiden kehityksestä voidaan arvioida liikennejärjestelmän ympäristövaikutuksia.

Tavoite- ja arviointikehikko toimii tavoitteiden asettamista ja vaikutusarviointia jäsenlevänä kehikkona. Vaikutusten arviointi tapahtuu myös suhteessa liikennejärjestelmän kehittämislle ja maakuntasuunnittelulle asetettuihin tavoitteisiin.

Arvioinnin tavoitteena on tuottaa perustellut ja selkeästi dokumentoidut arviot suunnitelmakokonaisuuden ja tärkeimpien yksittäisten toimenpiteiden vaikutuksista eri tavoitteiden suhteen.

Arvioinnissa hyödynnetään muun muassa Strafica Oy:n Uudenmaan kattavaa liikennemallia, jonka avulla voidaan osoittaa tieliikennettä ja joukkoliikennettä sekä maankäyttöä koskevien hankkeiden ja toimien vaikutukset konkreettisesti ja monipuolisesti. Suunnittelualueelle aikaisemmin tehdyt liikennemallitarkastelut muodostavat vaikutusten arvioinnin lähtökohdan. Mikäli aiemmat tarkastelut eivät mahdollista riittävän luotettavaa vaikutusten arviointia tehdään tarvittaessa täydentäviä mallitarkasteluja. Liikennemallin avulla tehtävää arviointia täydennetään asiantuntija-arvioilla.

Arviointi tulostetaan tavoitealueittain sanallisena kuvauksena, jota täydennetään mahdollisuuksien mukaan liikennemallin avulla tuotetuilla teemakartoilla ja tunnusluvuilla. Arviointi tiivistetään osatavoiteittain tehtävällä asteikkoarvioinnilla, jolloin suunnitelmakokonaisuuden vaikutukset kyetään selkeämmin hahmottamaan.

Vaikutukset arvioidaan käyttämällä neljä eri vaikutuksen suuntaa sekä selittämällä kirjallisesti tarkemmin annettujen arvojen perusteet:

Vaihtoehdon/toimenpiteet nimi: _____

HAITTA	ETU	SAMANAIKAISESTI HAITTA JA ETU	VAIKUTUKSEN SUUNTA EPÄSELVÄ
-	+	•	?

Liikenteellisten vaikutusten lisäksi työssä käsitellään eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksien kehitystä maakunnan eri osissa. Samoin tarkastellaan vaikutuksia maankäytön kehitykseen ja painopisteisiin eri puolilla Uuttamaata. Yhtenä tavoitealueena esitetään käsiteltäväksi myöhemmin tasapainoisen aluekehityksen toteutumista maakuntien eri osien välillä. Tämä näkökulma korostuu erityisesti erikseen tehtyjen suunnitelmien yhteensovittamisessa. Työssä kuvataan myös ympäristövaikutukset ja ympäristön ominaispiirteet sellaisten alueiden osalta, joihin kohdistuu todennäköisesti merkittäviä ympäristövaikutuksia. Kaikki tarkastelut toteutetaan maakuntien kehityksen näkökulmasta yleisellä tasolla, ja niissä otetaan huomioon liikennejärjestelmän kannalta merkittävät ympäristötavoitteet.

Tässä työssä vaikutusten arvioinnin tulokset ja perustelut toimitetaan saataville Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liittojen kotisivujen avulla.

4.3. Vaikutusarvioinnin kolme vaihetta

SOVA-laissa on säädökset koskien a) arvioinnin suunnittelua b) suunnitelman/ohjelman valmisteluvaiheessa tapahtuvaa arviointia ja raportointia sekä c) suunnitelman/ohjelman hyväksymistä ja arvioinnin huomioon ottamista.

A. Arvioinnin suunnittelu:

- 1) liikennestrategian laadinnan aloittamisesta tiedotetaan keskeisiä sidosryhmiä ja heidät pyydetään mukaan työ- ja ohjausryhmiin (kuulutukset ja työ- ja ohjausryhmien nimeäminen).
- 2) laaditaan suuntaviivat vaikutusten arvioinnin ja ympäristöselostuksen sisällölle (tämä asiakirja) ja käsitellään asia työryhmässä ja ohjausryhmässä sekä laitetaan se nähtäville Uudenmaan liiton kotisivuille yhdessä nykytilaa käsittelevän raportin kanssa. Kommenttipyynnöt osoitetaan maakuntaliittojen yhdyshenkilöille.
- 3) vaikutusten arvioinnin suunnitelmasta ja ympäristöselostuksen sisällöstä käydään viranomaisneuvottelu Uudenmaan ympäristökeskuksen kanssa ja neuvottelusta laaditaan muistio.

B. Liikennestrategian valmisteluvaihe

- 1) Liikennestrategian tavoitteiden muodostaminen
 - käsittely työryhmässä, ohjausryhmässä ja maakuntahallituksissa
- 2) Vaihtoehtojen laadinta (liikennejärjestelmäkokonaisuus ja näitä edistävät hankkeet/toimenpiteet) ja niiden vaikutusten arviointi
 - käsittely työryhmässä, ohjausryhmässä ja maakuntahallituksissa
- 3) Strategialuonnoksen ja koko strategian vaikutusarvioinnin laadinta
 - käsittely työryhmässä, ohjausryhmässä ja maakuntahallituksissa ennen lausuntokierrosta
 - nähtäville Uudenmaan liiton kotisivuille

Liikennestrategian arviointi kokonaisuutena on arvioinnin päätehtävä. Liikennestrategian vaikutuksia arvioidaan suhteessa tilanteeseen, jossa liikennestrategiaa ei ole tai sitä ei toteuteta. Lisäksi arvioidaan mahdollisuuksien mukaan vaikutuksia jos liikennestrategiaa toteutetaan osittain tai eri painotuksilla kuin liikennestrategiassa on määritelty. .

Suunnitelman eri osien arviointia tehdään tarpeellisessa määrin, riittävän selkeistä kokonaisuuksista ja pyritään arvioimaan erityisesti sellaisia asioita, joista on eniten erimielisyyttä ja epävarmuutta.

4) Lausuntojen ja kommenttien pyytäminen

Lausunto- tai kommentointipyyntö lähetetään ohjausryhmässä oleville tahoille ja myös laajemmin. Laajempaa osallisuutta edustavat monet järjestöt ja alueelliset muut toimijat perinteisen liikenne- ja maankäyttösektorin ulkopuolella. Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liitot lähettävät lausuntopyynnön.

Lausunnoista ei anneta vastineita. Lausuntojen sisältö ja niiden huomioon ottaminen kuvataan strategia -asiakirjassa. Lausunnoista laadittu yhteenveto käsitellään työ- ja ohjausryhmissä. Asiat, joista jää erimielisyyttä lausuntojen ja strategian välille kirjataan strategiaan.

C. Strategian viimeistely, hyväksyminen ja seurannan suunnittelu

Strategia viimeistellään strategialuonnoksesta ja vaikutusarvioinnista saatujen lausuntojen pohjalta. Strategiaan on kirjattava, miten strategia toteuttaa asetettuihin tavoitteita seurannan suunnittelu. Strategian hyväksytetään maakuntahallituksissa ja sen valmistumisesta tiedotetaan.

- Käsitelly työryhmässä, ohjausryhmässä ja maakuntahallituksissa

Liikennestrategian ja maakuntasuunnittelun vaikuttavuuden arviointi ja keinot vaikuttavuuden tehostamiseksi sekä toimenpiteiden ajoitus määritellään strategia-asiakirjaan. Nämä otetaan huomioon myös maakuntaohjelmatyössä.

Ohjelman toteuttamiseen vaikuttaminen ja seurannan suorittaminen ei kuulu tähän työhön, vaan se toteutetaan osana muuta maakuntasuunnittelua ja edunvalvontatyötä. Liikennestrategia on työkalu maakuntasuunnittelulle ja edunvalvontatyölle.

Seurannan suunnittelussa otetaan huomioon seuraavat seikat:

- esitettyjen toimenpiteiden seuranta, mitä toimenpiteitä on toteutettu
- toimenpiteiden toteuttamiseen liittyvien prosessien muutokset
- toimintaympäristön muutokset
- toteutettujen toimenpiteiden vaikutukset

4.4. Vaikutusten arvioinnin menetelmät, kuvaamisen tavat ja konkretisointi

Työssä selvitetään ensisijaisesti vaikutuksia suurempiin kokonaisuuksiin eikä esim. yksittäisiin kasveihin ja eläimiin. Painopiste on kehityssuuntien, suuruusluokan ja merkittävyyden (eri toiminnot ja alueet) määrittelyssä. Vaikutusten arviointi koostuu pääasiassa sanallisesta arvioinnista ja vaikutusten suunnan ja suuruusluokan kuvaamisesta (ks. kohta 4.2) , mutta apuna käytetään mm. liikennemallien tuottamaa tietoa. Kaiken vaikutuksiin liittyvään tiedon alkuperä ja taustaoletukset kirjataan. Keinoja vaikutusten konkretisoimiseksi ovat mm. muistilistat, taulukot, matriisit, teemakartat ja tunnusluvut.

Epävarmuuksien tunnistaminen vaikutusten suunnasta, todennäköisyydestä ja todentamisen kestosta on osa arviointia. Lisäksi arvioidaan ja suunnitellaan keinot valitun strategian haittojen lieventämiseksi.

4.5. Arvioinnin organisointi ja työnjako

Konsultin tehtävänä on vastata vaikutusten arvioinnista ja raportoinnista. Konsultti laatii ehdotuksen käsiteltäviksi vaihtoehtoiksi ja vastaa liikennemalleilla tuotettavasta tiedosta. Vaikutusten arviointiin ja osallistuu myös työryhmä sekä tilaajat, mutta konsultin

tehtävä on kirjata ja ryhmitellä eri asiat. Konsultti määrittelee vaikutusten arviointiraportin sisältöluonnoksen työn alkaessa ja se käsitellään työryhmässä.

Tilaja vastaa lausuntojen pyytämisestä ja lausuntoyhteenvedon laadinnasta sekä toimii välittävänä tahona maakuntahallituksien suuntaan. Tilaja osallistuu tiivisti seurannan suunnitteluun sekä edunvalvonnan tehostamiseksi tarvittavien tiivistelmäaineistojen laadintaan.

5. Aikataulu

Uudenmaan liikennejärjestelmien yhteensovittamistyö käynnistetään syyskuussa 2005 ja se saatetaan valmiiksi vuoden 2006 loppuun mennessä. Alla olevassa aikataulussa on kuvattu työn osavaiheiden sekä kokousten, seminaarien ja lausuntokierroksen ajoitus.

Aikataulu, tarkistettu 3.1.2006	2005					2006												
	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Työn käynnistäminen	■	■	■															
Suunnitelma vaikutusten arvioimiseksi ja osallisuuden järjestämiseksi		■	■	■	■													
Nykytila-analyysin päivitys																		
- Nykyiset liikennejärjestelmäsuunnitelmat	■	■	■															
- Nykytilan kuvaus			■	■	■													
- Nykytilan raportointi						■												
Tavoitteet																		
-Tavoitteiden muodostaminen						■	■											
-Tavoitteiden raportointi							■											
Liikenne-ennusteiden päivitys							■	■	■	■	■							
Suunnitelmien yhteensovitus							■	■	■	■	■		■					
Raportointi													■	■				
Organisointi																		
- Kokoukset				o	O	o		o	O				o	O				
- Seminaarit								s1						s2				
- Lausuntokierros																■	■	

6. Yhteystiedot

Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmien yhteensovittamistyön rahoittavat ja sitä koordinoivat Uudenmaan liitto, Itä-Uudenmaan liitto sekä Uudenmaan tiepiiri. Yhteyshenkilöt em. organisaatioissa ovat:

- liikenneinsinööri Hannu Siitonen, Uudenmaan liitto, Aleksanterinkatu 48 A, 00100 Helsinki, p. 09- 4767 4317 riitta.murto-laitinen@uudenmaanliitto.fi
- suunnittelupäällikkö Pekka Hallikainen, Itä-Uudenmaan liitto, Rauhankatu 29, 06100 Porvoo, p. 019- 524 3288, pekka.hallikainen@ita-uusimaa.fi
- liikennejärjestelmävastaava Mirja Hyvärinta, Uudenmaan tiepiiri, PL 70, 00521 Helsinki, p. 0204 22 2764, mirja.hyvarinta@tiehallinto.fi

Konsulttina toimeksiannossa konsulttityöstä vastaa Linea Konsultit Oy:n ja Strafica Oy:n yhteenliittymä, projektipäällikkönä

- toimitusjohtaja Reijo Helaakoski, Linea Konsultit Oy, Ruoholahdenkatu 8, 00180 Helsinki, p. 09-720 642 61, reijo.helaakoski@linea.fi

Yllä mainituille henkilöille maakuntaliitoissa voi osoittaa myös palautteen tästä suunnitelmasta vaikutusten arvioimiseksi ja osallisuuden järjestämiseksi