

## **KUUMA-seudun kannanotto joukkoliikenteen turvaamisen ja liikenneturvallisuushankkeiden puolesta**

### **Yhteenveto keskeisimmistä näkökohdista**

Julkisen joukkoliikenteen jatkuvuuden, kehittämisen ja rahoituksen turvaaminen on KUUMA-kunnille tärkeää. Toimiva julkinen joukkoliikennepalvelu tukee seudun kasvua, elinvoimaisuutta sekä elinkeinoelämän kilpailukykyä. Kuntien yhteisenä tahtona on luoda edellytyksiä turvalliselle, kestäväälle ja sujuvalle liikkumiselle. Kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmissa esitettyjen hankkeiden edistäminen parantaa liikenneturvallisuustilannetta. Kunnille on myös erittäin tärkeää, että KUUMA-ohjelman jatkuvuus ja rahoitus turvataan.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015) tavoitteissa korostetaan sujuvan ja vastuullisen liikkumisen merkitystä. Joukkoliikenteen kilpailukyky on linjattu paranevan ja liikkumisen olevan turvallista kaikilla kulkumuodoilla. Lisäksi pyöräily on linjattu olevan houkuttelevaa ja sujuvaa, ja kävely-yhteyksien sekä -ympäristöjen toimivan jalankulkijoiden ehdoilla. Myös KUUMA-kuntien ja Uudenmaan ELY-keskuksen yhteistyössä laatiemien liikenneturvallisuussuunnitelmien tavoitteissa korostetaan turvallisen liikkumisympäristön luomista kaikille liikkujille. Keskeisenä tavoitteena on myös henkilövahinko-onnettomuuksien ja näistä aiheutuvien onnettomuuskustannusten vähentäminen.

HLJ 2015:n ja liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttaminen edellyttää määrätietoisia päätöksiä ja riittäviä resursseja. Joukkoliikenteessä kunnat eivät voi kantaa rahoitusvastuuta yksin, vaan kuntien ja valtion välillä tulee soveltaa 50 - 50 -kustannusjakoa. Nykyisen valtionrahoituksen niukkuus ja pitkäjänteisyyden puute heijastuvat osaltaan joukkoliikennehankkeiden kilpailutukseen ja käytännössä liikenteen järjestämiseen. Joukkoliikennepalveluiden hankintoihin osoitettavaa valtionrahoitusta tulee kasvattaa välittömästi nykytasosta nykyisen kaltaisen tai parannetun joukkoliikennetarjonnan turvaamiseksi ja joukkoliikenteen kilpailukykyyn sekä kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi. Rahoitusnäkökulma tulee ottaa huomioon myös seuraavan joukkoliikenteen palvelutasomäärittelytyön yhteydessä.

Kunnat ovat perinteisesti vastanneet pääasiassa joukkoliikennepalveluiden tukemisesta, kun taas valtio on kantanut päävastuun pääväyläverkosta. Viime vuosina kunnat ovat kuitenkin joutuneet ottamaan kasvavaa vastuuta myös pääväyläverkon investoinneista ja turvallisuuspuutteiden korjaamisesta. Valtion verkolle sijoituvia liikenneturvallisuushankkeita ei ole mahdollista toteuttaa ja suunnitelmissa esitettyjä tavoitteita saavuttaa yksinomaan kuntien niukoilla resursseilla. KUUMA-seutu pitääkin tärkeänä, että liikenneturvallisuushankkeiden valtionrahoitusta nostetaan mitä pikimmiten, jotta onnettomuuksista yhteiskunnalle aiheutuvat haitat sekä välittömät ja välilliset kustannukset saadaan minimoitua. KUUMA-seutu pitää myös tärkeänä valtion väyläverkolle sijoittuviin, kuntien toteuttamiin hankkeisiin liittyvien suunnittelunormien lieventämistä hankkeiden edistämiseksi ja nopeuttamiseksi.

Myös liikenneinfrastruktuurin pienten kustannustehokkaiden kehittämishankkeiden (KUHA) toteuttaminen on erittäin tärkeää, sillä se luo osaltaan edellytyksiä koko Helsingin seudun

vetovoimaisuuden ja kilpailukyvyn kehittymiselle. KUUMA-kunnilla on vahva tahto edistää KUHA-hankkeita omalta osaltaan, ja seutu pitääkin KUHA-ohjelman valtionrahoituksen turvaamista erittäin tärkeänä.

## **Joukkoliikenne**

KUUMA-seudun joukkoliikenne on monesta näkökulmasta katsottuna murrostilassa ja samalla myös merkittävien haasteiden edessä. EU:n joukkoliikenteen palvelusopimusasetus (PSA) ja uudistettu kansallinen joukkoliikennelaki ovat astuneet voimaan vuonna 2009. Joukkoliikennelakiin liittyy vuoteen 2019 ulottuva siirtymäaika, jonka kuluessa uudet liikenteen järjestämismallit tullaan ottamaan käyttöön.

Uuden lain mukaan joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset vastaavat toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutason määrittelystä. Markkinaehtoisesti toimivassa joukkoliikenteessä liikenteenharjoittajat vastaavat liikenteen suunnittelusta. Mikäli määritelty palvelutaso ei kuitenkaan synny markkinaehtoisesti, joukkoliikenne tulee järjestää palvelusopimusasetuksen ja joukkoliikennelain mukaisilla kilpailutetuilla sopimuksilla. Palvelusopimusasetuksen mukaan harjoitetussa liikenteessä toimivaltaiset viranomaiset vastaavat palveluiden määrittelystä. Vastuu reittien ja aikataulujen suunnittelusta voi tässä liikenteessä olla liikenteenharjoittajilla tai viranomaisilla tai jaettu niiden kesken. Liikenteenharjoittajat puolestaan vastaavat liikennetuotannon suunnittelusta. Joukkoliikenteen palvelutasopäätökset ohjaavat osaltaan ELY-keskuksen, liikenne- ja viestintäministeriön ja kuntien toimenpiteitä sekä joukkoliikennepalveluiden hankintoja.

Uudistetun joukkoliikennelain voimaan astumisen yhteydessä Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) on aloittanut toimintansa seudullisena joukkoliikenneviranomaisena Espoon, Helsingin, Kauniaisten, Keravan, Kirkkonummen, Sipoon ja Vantaan kuntien muodostamalla alueella. Uudenmaan ELY-keskus puolestaan on asetettu HSL-alueen ulkopuolisten Helsingin seudun kuntien joukkoliikenneviranomaiseksi lukuun ottamatta Hyvinkään kaupunkia, joka on kunnallinen toimivaltainen viranomainen yksinomaan kaupungin alueella harjoitettavan reittiliikenteen osalta. Uudenmaan ELY-keskus toimii joukkoliikenneviranomaisena HSL-alueen ulkopuolelta tulevassa liikenteessä, mutta tähän liikenteeseen voi liittyä toimivaltaisina viranomaisina muitakin ELY-keskuksia.

Uudenmaan ELY-keskus on määritellyt oman toimialueensa joukkoliikenteen palvelutason vuosille 2012 - 2016 yhteistyössä kuntien, maakuntaliittojen ja muiden viranomaisten kanssa. Linja-autoliikenteen järjestäminen on muuttumassa askeleittain, kun ensimmäiset siirtymäajan liikennöintisopimukset ovat päättyneet kesällä 2014. Suuri osa Uudenmaan ELY-keskuksen alueen siirtymäajan liikennöintisopimuksista päättyy suunnitelmakaudella 2015 - 2018. KUUMA-seudun osalta Kirkkonummen ja Sipoon suuntien joukkoliikenteen järjestäminen Siuntioon, Pornaisiin, Järvenpään ja Porvooseen on kilpailutettu yhteistyössä HSL:n kanssa vuoden 2014 alkupuolella. Myös osa Järvenpään, Nurmijärven ja Tuusulan joukkoliikenteestä on kilpailutettu, sillä osa näiden kuntien alueiden kautta kulkevasta siirtymäajan sopimusliikenteestä on päättynyt.

## **Kasvava KUUMA-seutu**

KUUMA-seutu on maantieteellisesti laaja ja yhdyskuntarakenteeltaan heterogeeninen kymmenen kunnan muodostama alue. Joukkoliikenteen järjestämistapa ja eri joukkoliikennemuotojen toimintaedellytykset vaihtelevat eri kuntien välillä. Osa kunnista sijaitsee raideliikenteen piirissä, kun taas osa tukeutuu linja-autoliikenteeseen. Asumisen ja palveluiden keskinäinen sijainti vaikuttavat osaltaan asukkaiden liikkumistarpeisiin. Tiiviit, monipuolisen

palvelutarjonnan keskusta-alueet mahdollistavat usein liikkumisen kestävillä kulkumuodoilla, kuten joukkoliikenteellä, kävellen tai pyöräillen. Harvemmin asutuilla alueilla henkilöauto on pääsääntöinen liikkumismuoto.

Helsingin seudun kuntien yhteisessä maankäyttösuunnitelmassa (MASU 2050) on linjattu Helsingin seudun kasvua tulevina vuosikymmeninä ja esitetty seudun yhteinen tahtotila tulevaan kasvuun varautumisesta. Suunnitelmassa esitetyn maankäyttömallin peruseriaatteena on nykyisen rakenteen hyödyntäminen ja tiivistäminen hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle. Malli painottuu pääosin nykyisten ja rakenteilla olevien raidekäytävien varsille, mutta kasvua on osoitettu myös linja-autoliikenteeseen perustuvilla alueilla. Suunnitelmassa Helsingin seudulla varaudutaan kahteen miljoonaan asukkaaseen vuoden 2050 tilanteessa. Pääkaupunkiseudun ohella merkittävä osa tulevasta kasvusta suuntautuu KUUMA-seudun kuntiin.

### Joukkoliikenteen rahoitus

Suuri osa KUUMA-seudusta on varsin harvaan asuttua ja matkustajavirrat ovat monin paikoin ohuita. Itsekannattavan markkinaehtoisin, linja-autoilla toteutetun joukkoliikenteen mahdollisuudet rajoittuvat lähinnä säteittäissuuntaisille yhteyksille, jotka palvelevat pääasiassa työssäkäyntiliikenteen tarpeita. Suurelta osin KUUMA-seudulla on linja-autoliikennettä, koska kunnat tai KELA maksavat lipputukea tai kunnat ja toimivaltainen viranomaisen ostavat liikenteen.

Uudenmaan ELY-keskuksen tienpidon ja liikenteen suunnitelman 2015 - 2018 mukaan toimialueen linja-autoliikenteen tuki vuonna 2014 on ollut yhteensä 4,6 miljoonaa euroa, mikä vastaa tasoltaan edellistä vuotta. Joukkoliikennepalvelujen tuottamisen uudistuessa niukat taloudelliset resurssit aiheuttavat ELY-keskuksen mukaan erityisen haasteen, sillä siirtymävaiheen sopimukset päättyvät eri aikaan eri alueilla. Valtakunnallinen rahanjako vaatisi uudistamista, mutta tämä ei yksinään riitä korjaamaan tilannetta, sillä nykyinen rahoitustaso on riittämätön koko maassa. Joukkoliikenteen rahoituksen tasapuolisuus ja valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuki HSL:n jäsenkunnille pitää kuitenkin pystyä turvaamaan.

Palvelusopimusasetuksen mukaisten joukkoliikennepalvelujen ostoihin osoitettua valtion rahoitusta ei ole lisätty, vaikka joukkoliikenteen yleinen kustannustaso on vuosien saatossa noussut. ELY-keskuksen tienpidon ja liikenteen suunnitelmassa esitetyn arvion mukaan nykyisellä rahoitustasolla ei pystytä tulevaisuudessa tarjoamaan edes perustasosta joukkoliikennepalvelua kaikilla alueilla, vaan palvelutasosta on tingittävä. ELY-keskus arvioi, että siirtymäajan sopimusten päättyessä kilpailutuksin hoidettaviksi tulisi jäämään jopa miljoonia linjakilometrejä, joihin ei ole varattu käytännössä lainkaan rahaa.

Liikenne- ja viestintäministeriön asettaman joukkoliikenteen rahoitustyöryhmän vuonna 2013 julkaistussa raportissa on ehdotettu joukkoliikenteen määrärahan korottamista. Työryhmän mukaan nykytasoinen määräraha ei riitä liikennepoliittisessa selonteossa ja hallitusohjelmassa esitettyjen joukkoliikennetavoitteiden saavuttamiseen. Joukkoliikenteen rahoitustason lisäämistä on esitetty myös liikenne- ja viestintäministeriön asettaman selvitysmiehen Juhani Paajasen vuonna 2013 julkaistussa raportissa, jossa on käsitelty joukkoliikenteen ja muiden julkisin varoin toteutettavien henkilökuljetusten yhdistämistä. Selvitysmiehen mukaan perinteistä joukkoliikennettä ja muuta tuettua henkilöliikennettä tulee tarkastella laajempaan henkilölogistiikan järjestelmänä niin suunnittelussa, rahoituksessa kuin käytännön palvelujen tuottamisessa.

Uudenmaan ELY-keskuksen toimialueen KUUMA-kunnat joutuvat kantamaan kasvavaa vastuuta joukkoliikenteen rahoittamisesta, sillä ELY-keskuksen joukkoliikenteen järjestämiseen varatut määrärahat ovat käytännössä riittämättömiä palvelutasomäärittelyjen mukaisesti järjestetyn joukkoliikennepalvelun turvaamiseen. Joukkoliikenteen valtionavustusta koskevan valtioneuvoston asetuksen mukaan kunta voi hakea valtiolta enintään 50 % tukea joukkoliikennekustannuksiin, mutta käytännössä kunnan oma maksuosuus on kuitenkin kasvanut tätä suuremmaksi. Kehityssuunta on kestävä, sillä nykyisessä kireässä taloustilanteessa kuntien niukat resurssit eivät mahdollista linja-autoliikenteen järjestämiseen liittyvän kustannusvastuun voimakasta kasvua valtion rahoituksen samalla pienentyessä.

Rahoituksen niukkuus ja pitkäjänteisyyden puute heijastuvat osaltaan joukkoliikennehankkeiden kilpailutukseen. Kilpailutus voidaan tehdä esimerkiksi 6 + 3 vuodeksi, mutta valtio-osapuoli sitoutuu rahoittamiseen kuitenkin vain vuodeksi kerrallaan. Tämä on omiaan aiheuttamaan ongelmia ja katkonaisuutta joukkoliikenteen järjestämisessä. Pitkäjänteisyyden ja ennakoitavuuden lisäämiseksi valtion tuleekin jatkossa osoittaa riittävä rahoitus joukkoliikenteen pitkille sopimuskausille.

Joukkoliikenteen operoinnin ohella myös pääväyläinvestoinnit ovat muodostuneet kuntien taloudelliseksi haasteeksi. Kunnat ovat perinteisesti vastanneet pääasiallisesti joukkoliikennepalveluiden tukemisesta, kun taas valtio on kantanut suurimman vastuun pääväyläverkon investoinneista. Tilanne on kuitenkin viime vuosina muuttunut, ja kunnat ovat joutuneet ottamaan kasvavaa vastuuta pääväyläverkon investoinneista. Tällä hetkellä kunnat ja yritykset rahoittavat maantieverkon pieniä parantamistoimia jo suuremmalla osuudella kuin Uudenmaan ELY-keskus. HSL-kuntayhtymään kuuluvien KUUMA-kuntien kannalta tilanne on kestävä, sillä kunnilla ei ole resursseja rahoittaa sekä joukkoliikenteen operointia että suuria väyläinvestointeja. Suuret joukkoliikenteen infrahankkeet kasvattavat joukkoliikenteen operoinnista perittäviä kuntaosuuksia huomattavasti. Vaarana onkin, ettei kasvavien infrakorvausten johdosta joukkoliikenteen operointiin jää enää riittävästi resursseja.

Taloudellisten tekijöiden ohella KUUMA-seudulla on tunnistettu myös muunlaisia joukkoliikenteen järjestämiseen liittyviä haasteita. Esimerkiksi joillakin alueilla arkipäivien työmatkaliikenteessä kysyntä saattaa suuntautua aivan toisella tavalla, kuin hiljaisina aikoina iltaisin ja viikonloppuisin. Haasteena onkin, että joukkoliikenteen kysyntä ja tarjonta eivät välttämättä aina kohtaa ja joukkoliikenteen kilpailukyky henkilöautoon nähden voi jäädä heikoksi. Myös joukkoliikennejärjestelyjen suunnittelua ja hallintoa varten tarvittavat henkilöresurssit muodostavat oman haasteensa. Uudistuneet joukkoliikenteen järjestämistavat edellyttävät tänä päivänä toimivaltaisilta viranomaisilta ja kunnilta merkittävää työpanosta, mutta niukoista taloudellisista resursseista johtuen tähän ei juuri ole pystytty osoittamaan lisähenkilöstöä. Lisäksi joukkoliikenteen kilpailutukset ja tähän liittyvä suunnittelu etenevät usein nopealla aikataululla, mikä on omiaan aiheuttamaan muutospaineita kunnan itse ostamalle liikenteelle. Valtion rahoitustilanne ratkeaa usein vasta huomattavan myöhäisessä vaiheessa, jolloin saatetaan tekemään hyvin nopeita ja poikkeuksellisia ratkaisuja kokonaisuuden kannalta.

### Joukkoliikenteen tarpeet KUUMA-seudulla

KUUMA-seutu korostaa joukkoliikenteen kokonaisvaltaista kehittämistä niin säteittäis- kuin poikittaissuunnassa sujuvan ja kohtuuhintaisen liikkumisen mahdollistamiseksi. Raideliikenteen ohella myös linja-autoliikenteen toiminta tulee turvata.

Seudun joukkoliikennettä tulee suunnitella yhteistyössä kuntien, HSL:n ja Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa, jotta palvelutaso ja linjasto vastaisivat kasvavan seudun tarpeita. HLJ

2015 -suunnitelmassa esitetyt yhteenvedot KUUMA-seudun nykyisistä ja tulevista joukkoliikenteen runkoyhteyksistä eivät vielä yksinään riitä kuvaamaan seudun yhteystarpeita, vaan joukkoliikennesuunnittelussa tulee huomioida myös pääkaupunkiseudun ja KUUMA-seudun välinen mittakaavaero. Seudullisten runkoyhteyksien ohella myös paikallis- ja liityntäliikenteellä on suuri merkitys KUUMA-kunnissa.

KUUMA-seutu kannattaa ajoneuvoliikenteen ja polkupyörien liityntäpysäköinnin kehittämistä osana joukkoliikennejärjestelmää. KUUMA-seutu pitää erittäin tärkeänä, että vuonna 2012 valmistuneen Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategian yhteydessä laadittu ja HLJ 2015 -valmistelussa käsitelty liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuunjakomalli otetaan sitovasti käyttöön, jotta kunnat ja valtio voivat sopia hankkeista. Hankkeiden toteutuskustannusten ohella mallia tulee soveltaa myös ylläpitokustannusten jakamiseen eri osapuolten kesken. Kuntien ohella myös valtiotoimijan tulee sitoutua esitettyihin periaatteisiin. KUUMA-seutu myös korostaa, että kustannus- ja vastuunjakomallia tulee voida soveltaa sekä laitostettuna kenttämuotoisesti toteutettuun liityntäpysäköintiin.

Toimiva julkinen joukkoliikennepalvelu on KUUMA-seudun kasvun ja elinvoimaisuuden sekä elinkeinoelämän kilpailukyvyyn kannalta keskeisessä roolissa. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamisella on myös suuri merkitys ympäristö- ja liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamisen näkökulmasta. Joukkoliikenteen kehittäminen ja turvaaminen edellyttää kuitenkin määrätietoista päätöksentekoa niin kunnallisella kuin valtakunnallisella tasolla.

Kunnilla ei kuitenkaan ole mahdollisuutta vastata joukkoliikenteeseen liittyvään rahoitushaasteeseen yksin, vaan 50 - 50 -kustannusjaon tulee toteutua kuntien ja valtion välillä. KUUMA-seutu pitää välttämättömänä, että joukkoliikennepalveluiden hankintoihin osoitettavia valtion määrärahoja kasvatetaan välittömästi nykytasosta nykyisen kaltaisen tai parannetun joukkoliikennetarjonnan turvaamiseksi ja joukkoliikenteen kilpailukyvyyn sekä kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi. Myös joukkoliikenteen infrastruktuuriin, kuten pysäkkeihin ja katoksiin, osoitettuja valtion määrärahoja tulee kasvattaa. Valtion tulee myös sitoutua HLJ 2015 -suunnitelmassa esitettyyn liityntäpysäköinnin kustannusjakomalliin.

## Liikenneturvallisuus

Liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2012 julkaiseman Tavoitteet todeksi - Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014 -raportin mukaan Suomen liikenneturvallisuustyössä noudatettavana periaatteena on ollut 2000-luvun alusta saakka turvallisuusvisio, jonka mukaan liikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Tieliikenteen turvallisuudelle vuoteen 2010 asetettu välitavoite on edellyttänyt liikenneonnettomuuksissa vuosittain kuolleiden määrän alittavan 250 henkilön rajan. Pitkällä aikavälillä vuoteen 2025 mennessä tavoitteena on ollut liikenneturvallisuuden parantuminen siten, että vuosittain menehtyneitä on korkeintaan 100. Raportin mukaan tieliikenteen turvallisuuspuutteet muodostavat huomattavan kansanterveysongelman.

Liikenneonnettomuuksissa kuolee vuosittain useita satoja ja loukkaantuu tuhansia henkilöitä. Vuosittaisten onnettomuuskustannusten voidaan arvioida olevan noin 2 - 3 miljardia euroa, joista arviolta noin 15 - 20 % jää kuntien vastattavaksi. Suomessa käytettävän onnettomuuskustannusmallin mukaan tieliikenneonnettomuuksien yksikkökustannukset ovat henkilövahinko-onnettomuuksissa noin 493 000 euroa ja omaisuusvahinko-onnettomuuksissa noin 2950 euroa. Kustannuksiin lasketaan sisältyvän sekä aineelliset vahingot että uhreille koituneet aineettomat menetykset.

Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen on tunnistettu kansalliseen tason ohella myös kansainväliseksi tavoitteeksi. Raportin mukaan Suomen tavoitteena on olla liikenneturvallisuudessa Euroopan parhaiden maiden joukossa. Asukaslukuun nähden Suomen sijoitus on kuitenkin heikentynyt viime vuosina kansainvälisessä vertailussa.

### KUUMA-seudun liikenneverkon ominaispiirteet

KUUMA-seudun maantieverkko sijoittuu laajalle, pääkaupunkiseutua ympäröivälle kymmenen kunnan alueelle, jota halkovat suuret valtakunnalliset säteittäisväylät. Alueella sijaitsee myös valtakunnallisesti merkittäviä poikittaissuuntaisia väyliä (vt 25/Kehä V, mt 148), jotka palvelevat erityisesti logistiikan tarpeita. Valtion väyläverkon rinnalla kuntien laaja katuverkosto ja yksityistiestö täydentävät KUUMA-seudun ajoneuvoliikenteen verkon kokonaisuutta. Myös raideliikenteellä on merkittävä rooli seudun liikennejärjestelmässä. Päärata, Oikorata ja Rantarata palvelevat päivittäin KUUMA-kuntien asukkaiden liikkumistarpeita. Henkilöliikennetien ohella seudulla sijaitsee myös useita tavaraliikenteen käytössä olevia ratoja (Hanko - Hyvinkää -rata, Kerava - Sköldvik -rata, Vuosaari - Kerava -rata). Kevyen liikenteen verkko puolestaan palvelee kävelyn ja pyöräilyn tarpeita niin paikallisella kuin seudullisella tasolla. Erityisesti seudullisissa yhteyksissä on kuitenkin tunnistettu selkeitä puutteita ja epäjatkuvuuskohtia, joita on pohdittu muun muassa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmien (HLJ 2011 ja HLJ 2015) laadinnan yhteydessä.

Uudenmaan ELY-keskuksen tienpidon ja liikenteen suunnitelman 2015 - 2018 mukaan ELY-keskuksen tavoitteena on tiestön päivittäisen liikennöitävyyden ja kunnan varmistaminen, liikenneturvallisuuden parantaminen, joukkoliikenteen lisääminen, kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuuden kasvattaminen, maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen sekä elinkeinoelämän toimintaedellytyksistä huolehtiminen. Niukat resurssit edellyttävät kuitenkin tehokasta priorisointia. Väylästä päivittäinen kunnossapito ja ylläpito vievät noin 90 prosenttia Uudenmaan ELY-keskuksen perusväylänpidon vuosirahoituksesta. Tällä pyritään turvaamaan väylien hoitoluokituksen mukainen hoitotaso ja päivittäinen liikennöitävyys ainakin pääteiden osalta.

Tienpidon ja liikenteen suunnitelman mukaan säästötoimet näkyvät muun muassa parantamisessa, johon varattu rahoitus on puolittunut vuosien 2005 ja 2006 tasosta, vaikka vastaavana aikana liikennesuorite on kasvanut 15 %. Valtakunnallisten pääväylien palvelutaso on yleisesti ottaen hyvä ja turvallisuustaso varsin korkea, mutta tilanteen pitkittyessä jopa eniten liikennöityjen teiden pitäminen turvallisessa ja liikennöitävässä kunnossa voi vaarantua. Alemman tieverkon osalta tilanne on selvästi pääväylästä heikompi. Tienpidon niukkojen määrärahojen johdosta alempiasteisen tieverkon kunnosta on jouduttu viime vuosina joustamaan, mikä on osaltaan laskenut tiestön turvallisuustasoa. Tienpidon ja liikenteen suunnitelmassa todetaan, että yli 75 % päällysteiden ylläpidon rahasta on osoitettu vuonna 2014 yksinomaan vilkkaasti liikennöidylle väylästä.

Valtion väyläverkolle sijoittuvan kevyen liikenteen väylästä osalta tilanne on varsin huolestuttava, sillä niukat määrärahat eivät mahdollista kuntien liikenneturvallisuuden kannalta tärkeiden hanketarpeiden toteuttamista. Myös olemassa olevien kevytväylien kunnossapito muodostaa merkittävän haasteen. Kävely- ja pyöräilyväylillä päällystämistä on jouduttu enenevässä määrin tinkimään, ja esimerkiksi vuosina 2013 ja 2014 kevyen liikenteen väylien päällystyksiä ei ole voitu tehdä lainkaan. Huonokuntoisiksi luokiteltavia kevyen liikenteen väyliä on Uudenmaan ELY-keskuksen toimialueella jo noin 90 km.

KUUMA-kuntien näkökulmasta Uudenmaan ELY-keskuksen taloudellisten resurssien niukkuus johtaa sekä rakennetun infran kunnan että toiminnan heikentymiseen. Uudenmaan ELY-keskuksen rahoitusvajeen voidaan arvioida olevan tällä hetkellä noin 50 % luokkaa tarpeisiin nähden. Myös resurssien käyttöön liittyy ongelmia. Rahoituksen saaminen hankkeille edellyttää suunnitteluvalmiuden edistämistä, mutta samalla hankkeiden toteuttamiseen varattua valtionrahoitusta pienennetään. Väylästä kunnossapidon ja liikenneturvallisuuden määrärahojen pieneneminen johtaa osaltaan negatiiviseen kierteeseen, jossa väylästä rapistuu tasaisesti ja liikenneturvallisuusongelmat lisääntyvät.

HLJ 2011 -työn yhteydessä perustettu liikenneinfrastruktuurin pienten kustannustehokkaiden kehittämishankkeiden (KUHA) ohjelma on tarkoitettu edistämään liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tärkeiksi tunnistettujen liikennetavoitteiden toteutumista pienten hankkeiden kautta. KUHA-ohjelman rahoitus jakautuu puoliiksi valtion ja kuntien kesken. Liikenneverkon ylläpidon näkökulmasta voidaan kuitenkin pitää ongelmallisena, että vuosina 2014 - 2015 valtion KUHA-rahoitus on ohjattu perusväylänpidon määrärahoista.

Liikenneturvallisuuden parantaminen on ollut eräs alkuperäisistä KUHA-aihealueista, mutta vuonna 2012 julkaistussa hallituksen liikennepoliittisessa selonteossa valtion KUHA-rahoitus on osoitettu yksinomaan kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen hankkeiden edistämiseen vuosina 2014 - 2015. Hankkeissa on edellytetty myös kuntien rahoitusosuutta, joten hallituksen linjauksen myötä myös kuntien rahoituspanos on ohjautunut näihin hankkeisiin. KUHA-liikenneturvallisuushankkeiden toteuttaminen onkin tämän vuoksi jäänyt vähäiseksi. HLJ 2015 -suunnitelman KUHA-linjauksissa liikenneturvallisuusnäkökulmaa on korostettu tiivistyvän maankäytön kehittämistä koskevissa hanketarpeissa.

## Henkilövahinkoon johtaneet liikenneonnettomuudet KUUMA-kunnissa

Tieliikenteen henkilövahinko-onnettomuudet KUUMA-kunnissa vuosina 2010 - 2014																				
	Yhteensä (kpl)					Kuolemaan johtaneet (kpl)					Kuolleet (hlö)					Loukkaantuneet (hlö)				
	2010	2011	2012	2013	2014	2010	2011	2012	2013	2014	2010	2011	2012	2013	2014	2010	2011	2012	2013	2014
Hyvinkää	61	55	63	52	45	3	3	3	2	1	3	3	3	2	1	87	72	74	76	58
Järvenpää	35	54	34	35	38	-	2	2	1	1	-	2	2	1	2	45	60	38	42	45
Kerava	30	40	26	26	19	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	38	47	34	35	20
Kirkkonummi	36	35	36	27	34	-	1	-	-	1	-	1	-	-	1	39	38	46	30	36
Mäntsälä	37	41	36	36	32	3	3	1	3	-	3	3	1	3	-	47	52	40	38	45
Nurmijärvi	44	50	44	37	39	-	1	1	1	1	-	1	1	1	1	64	61	55	52	48
Pornainen	6	11	4	5	4	-	1	-	-	1	-	1	-	-	1	7	13	5	6	4
Sipoo	30	21	31	20	23	1	1	1	1	-	1	1	1	1	-	37	30	41	23	41
Tuusula	56	55	52	41	29	1	-	-	2	1	1	-	-	2	1	68	76	64	55	41
Vihti	40	40	33	31	25	1	3	2	-	-	1	3	2	-	-	47	56	42	42	35

Lähde: Tilastokeskuksen tieliikenneonnettomuustilasto

### Kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmat

KUUMA-seudun kunnissa on laadittu Uudenmaan ELY-keskuksen ja kuntien välisenä yhteistyönä liikenneturvallisuussuunnitelmat, joilla tavoitellaan turvallista liikkumisympäristöä kaikille liikkujille. Keskeisenä tavoitteena on myös henkilövahinko-onnettomuuksien ja näistä aiheutuvien onnettomuuskustannusten vähentäminen. Suunnitelmissa on esitetty erilaisia turvallisuutta parantavia liikenneinfrastruktuurin kehittämishankkeita, jotka on jaettu kiireellisyysluokkiin. Varsinkin kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta edistävät hankkeet ovat keskeisessä asemassa. Hankkeet sijoittuvat sekä kuntien katuverkolle että valtion hallinnoimalle väyläverkolle.

Valtakunnallisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa on linjattu liikenneturvallisuustyön organisoitavan kunnissa erillisten liikenneturvallisuustyöryhmien kautta. Työryhmätoiminta mahdollistaa aktiivisen liikennekasvatustyön kuntien eri hallinnonaloilla, työn systemaattisen suunnittelun ja erilaisten toimenpiteiden vaikutusten seurannan.

### Hyvinkää

Hyvinkään kaupunki on mukana Hausjärven, Hyvinkään, Lopen ja Riihimäen turvallisen ja kestävä liikumisen suunnitelmassa, joka on valmistunut vuonna 2014. Suunnitelma on toteutettu laajana seudullisena yhteistyönä, jonka ohjaamiseen ovat suunnittelualan kuntien ohella osallistuneet myös Uudenmaan ELY-keskus, Liikenneturva, Poliisi ja Hämeen ammattikorkeakoulu. Liikenneturvallisuustyön käytännön koordinoinnissa Hyvinkäällä on toiminut jo 25 vuoden ajan liikenneturvallisuustyöryhmä, jonka lisäksi kaupungissa toimii myös Askel-työryhmä. Vuonna 2010 perustetussa Askel-ryhmässä on edustus kymmenestä



eri organisaatiosta ja sen tehtävänä on edistää kestävästä liikkumisesta, kuten kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä.

Liikenneturvallisuussuunnitelman mukaan liikenneonnettomuuksista aiheutuu suunnittelualueen kunnille yhteensä noin kymmenen miljoonan euron vuosittaiset kustannukset, joista Hyvinkään laskennallinen osuus on 5,1 miljoonaa euroa.

### Järvenpää

Järvenpään kaupungin liikenneturvallisuussuunnitelma on valmistunut vuonna 2013 osana syksyllä 2012 käynnistynyttä seudullista yhteishanketta, jonka ohjaukseen ovat osallistuneet Järvenpään lisäksi myös Keravan kaupunki, Tuusulan kunta, Uudenmaan ELY-keskus, Liikenneturva ja Keski-Uudenmaan Poliisi. Liikenneturvallisuuden edistämistä koordinoi Järvenpäässä vuonna 2007 perustettu poikkihallinnollinen liikenneturvallisuustyöryhmä.

Järvenpään kaupungille on arvioitu aiheutuvan vuosittain liikenneonnettomuuksista noin neljän miljoonan euron laskennalliset kustannukset.

### Kerava

Keravan kaupungin liikenneturvallisuussuunnitelma on valmistunut vuonna 2013 yhdessä Järvenpään ja Tuusulan suunnitelmien kanssa. Liikenneturvallisuussuunnitelman laadinnan yhteydessä on sovittu poikkihallinnollisen liikennekasvatuksen asiantuntijaryhmän perustamisesta kaupunkiin. Ryhmän toimintaa vetää erikseen nimetty liikenneturvallisuustoimija

Liikenneturvallisuussuunnitelmassa liikenneonnettomuuksien arvioidaan aiheuttavan Keravan kaupungille noin kolmen miljoonan euron laskennalliset kustannukset vuosittain.

### Kirkkonummi

Kirkkonummen kunnan tieverkko- ja liikenneturvallisuussuunnitelma on valmistunut vuonna 2008. Työn ohjaukseen ovat Kirkkonummen kunnan ohella osallistuneet myös Uudenmaan tiepiiri ja Liikenneturva. Kunnassa toimii 1990-luvun alkupuolella perustettu liikenneturvallisuustyöryhmä, jossa on edustus kunnan eri hallintokunnista ja sidosryhmistä.

Tieverkko- ja liikenneturvallisuussuunnitelmassa ei ole erikseen arvioitu kunnan laskennallisia vuotuisia onnettomuuskustannuksia.

### Mäntsälä

Mäntsälän kunnan liikenneturvallisuussuunnitelma on valmistunut vuonna 2014 ja työn ohjaukseen ovat osallistuneet Mäntsälän kunnan ohella myös Pukkilan kunnan, Uudenmaan ELY-keskuksen, Liikenneturvan ja Keski-Uudenmaan poliisilaitoksen edustajat. Suunnitelman laadinnan yhteydessä Mäntsälään on perustettu poikkihallinnollinen liikenneturvallisuustyöryhmä.

Liikenneonnettomuuksista arvioidaan aiheutuvan Mäntsälän kunnalle noin 2,6–3,5 miljoonan euron laskennalliset kustannukset vuosittain.

## Nurmijärvi

Nurmijärven kunnan liikenneturvallisuussuunnitelma on valmistunut vuonna 2010 ja työn ohjauksessa ovat olleet mukana kunnan lisäksi myös Uudenmaan ELY-keskus ja Liikenneturva. Kunnassa jo aikaisemmin toiminut liikenneturvallisuustyöryhmä on nimetty suunnitelman laadinnan yhteydessä uudelleen ja sen toimintaa on tehostettu menestyksekkäästi.

Kunnalle on arvioitu kohdistuvan noin neljän miljoonan euron laskennalliset liikenneonnettomuuskustannukset vuosittain.

## Pornainen

Pornaisten kunnan liikenneturvallisuussuunnitelma on valmistunut Pornaisten kunnan, Uudenmaan ELY-keskuksen, Liikenneturvan ja poliisin yhteistyönä vuonna 2012. Pornaisiin perustetussa liikenneturvallisuusryhmässä ovat edustettuina kunnan eri hallinnonalat, Keski-Uudenmaan poliisilaitos ja Liikenneturva.

Liikenneonnettomuuksista on arvioitu aiheutuvan kunnalle noin 0,6 miljoonan euron laskennalliset kustannukset vuosittain.

## Sipoo

Sipoon liikenneturvallisuussuunnitelma on valmistunut vuonna 2012. Suunnitelman laadinnan ohjaukseen ovat osallistuneet kunnan lisäksi Uudenmaan ELY-keskus, Liikenneturva ja Itä-Uudenmaan poliisilaitos. Suunnitelman laadinnan yhteydessä kuntaan perustettiin poikkihallinnollinen liikenneturvallisuustyöryhmä. Liikenneturvallisuustyöryhmä kuitenkin lakkautettiin vuoden 2014 lopussa. Kuntaan on sittemmin perustettu poikkihallinnollinen hyvinvointityöryhmä, jossa käsitellään turvallisuuteen liittyviä asioita.

Liikenneturvallisuussuunnitelman mukaan kunnalle arvioidaan koituvan liikenneonnettomuuksista vuosittain noin 3,4 miljoonan euron laskennalliset kustannukset.

## Tuusula

Järvenpään ja Keravan tavoin myös Tuusulan kunnan liikenneturvallisuussuunnitelma on valmistunut vuonna 2013 seudullisessa yhteistyössä. Suunnitelman laadinnan yhteydessä kuntaan on sovittu perustettavaksi poikkihallinnollinen liikennekasvatuksen asiantuntijaryhmä, jonka toimintaa vetää erikseen nimetty liikenneturvallisuustoimija. Liikenneympäristöä ja maankäyttöä koskevia asioita käsitellään myös teknisen lautakunnan liikennetyöryhmässä, joka on ollut toiminnassa jo noin kymmenen vuoden ajan.

Liikenneturvallisuussuunnitelman mukaan Tuusulan kunnalle aiheutuu liikenneonnettomuuksista yli viiden miljoonan euron laskennalliset kustannukset vuosittain.

## Vihti

Vihdin kunnan liikenneturvallisuussuunnitelma on valmistunut vuonna 2012 yhdessä Karkkilan kaupungin ja Nummi-Pusulan kuntien suunnitelmien kanssa. Suunnitelmien ohjauksessa ovat olleet kuntien ohella mukana myös Uudenmaan ELY-keskus, Liikenneturva, Länsi-Uudenmaan poliisilaitos, Länsi-Uudenmaan pelastuslaitos ja Länsi-Uudenmaan hen-

kiloliikennelogistikko. Kuntaan on perustettu liikenneturvallisuustyöryhmä, jonka kokoonpano on muodostettu suunnitelman laadinnan yhteydessä. Ryhmässä ovat edustettuina kuuluvat kunnan eri hallintokunnat, Liikenneturva, poliisi ja Uudenmaan ELY-keskus.

Liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitetyn arvion mukaan kunnalle aiheutuu vuosittain noin 5 - 8 miljoonan euron laskennalliset kustannukset.

### Liikenneturvallisuushankkeiden rahoitus

Kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmissa on esitetty erilaisia turvallisuustilannetta parantavia hanketarpeita, jotka on jaettu kiireellisyysluokkiin. Hankkeiden rahoitusvastuu kohdistuu pääosin joko kunnalle tai Uudenmaan ELY-keskukselle. Osa hankkeista on esitetty kuntien ja ELY-keskuksen yhteisesti rahoittamina.

Liikenneturvallisuussuunnitelmien hanketarpeiden yhteenveto on esitetty ohessa kunnittain:

	☑(1000 €)	Kiireellisyysluokka			Yhteensä
		1	2	3	
<b>Hyvinkää</b>	ELY	37,6	581,7	3595	4214,3
☑(2014)	Kunta	147,7	1623,8	4077,5	5849
	ELY ja kunta				
	<b>Yhteensä</b>	<b>185,3</b>	<b>2205,5</b>	<b>7672,5</b>	<b>10063,3</b>

	☑(1000 €)	Kiireellisyysluokka			Yhteensä
		1	2	3	
<b>Järvenpää</b>	ELY				4136,9
	Kunta				774,1
	ELY ja kunta				116,3
	<b>Yhteensä</b>				<b>5027,3</b>

	☑(1000 €)	Kiireellisyysluokka			Yhteensä
		1	2	3	
<b>Kerava</b>	ELY				534,6
	Kunta				1336,2
	ELY ja kunta				330,6
	<b>Yhteensä</b>				<b>2201,4*</b>

\* Lisäksi muutamia hankkeita, joiden kustannustietoja ei ole ilmoitettu

	☑(1000 €)	Kiireellisyysluokka			Yhteensä
		1	2	3	
<b>Kirkkonummi</b>	<i>ei kustannuserittelyä, osa hankkeista toteutunut</i>				
☑(2008)					
	<b>Yhteensä</b>	<b>72100</b>	<b>21805</b>	<b>56895</b>	<b>150800</b>

	☑(1000 €)	Kiireellisyysluokka			Yhteensä
		1	2	3	
<b>Mäntsälä</b>	ELY	101	171	4550	4822
☑(2014)	Kunta	1025	3561	2460	7046
	ELY ja kunta	2	2000	2050	4052
	<b>Yhteensä</b>	<b>1128</b>	<b>5732</b>	<b>9060</b>	<b>15920</b>

		Kiireellisyysluokka			
	(1000 €)	1	2	3	Yhteensä
<b>Nurmijärvi</b> (2010)	ELY	115,1	127,5	900	1142,6
	Kunta	125,1	235	600	960,1
	ELY ja kunta	3700	635	700	1338,7
	<b>Yhteensä</b>	<b>3940,2</b>	<b>997,5</b>	<b>2200</b>	<b>3441,4</b>

		Kiireellisyysluokka			
	(1000 €)	1	2	3	Yhteensä
<b>Pornainen</b> (2012)	ELY	950,9	0	3193	4143,9
	Kunta	5,3	95	320	420,3
	ELY ja kunta				
	<b>Yhteensä</b>	<b>956,2</b>	<b>95</b>	<b>3513</b>	<b>4564,2</b>

		Kiireellisyysluokka			
	(1000 €)	1	2	3	Yhteensä
<b>Sipoo</b> (2012)	ELY	661,85	1358,5	6687	8707,35
	Kunta	176,65	316,5	3077,5	3570,65
	ELY ja kunta				
	<b>Yhteensä</b>	<b>838,5</b>	<b>1675</b>	<b>9764,5</b>	<b>12278</b>

		Kiireellisyysluokka			
	(1000 €)	1	2	3	Yhteensä
<b>Tuusula</b> (2013)	ELY				3998,9
	Kunta				1942,4
	ELY ja kunta				4045
	<b>Yhteensä</b>				<b>9986,3*</b>

\* Lisäksi muutamia hankkeita, joiden kustannustietoja ei ole ilmoitettu

		Kiireellisyysluokka			
	(1000 €)	1	2	3	Yhteensä
<b>Vihti</b> (2012)	ELY	39	935	1232	2206
	Kunta	69	170	0	239
	ELY ja kunta	500	245	0	745
	<b>Yhteensä</b>	<b>608</b>	<b>1350</b>	<b>1232</b>	<b>3190</b>

Rahoitustilanteen näkökulmasta on erittäin huolestuttavaa, että Uudenmaan ELY-keskuksen tienpidon ja liikenteen suunnitelmassa 2015 - 2018 liikenneturvallisuuksuhankkeille osoitetut määrärahat eivät vastaa lähimainkaan kunnissa esiintyviä hanketarpeita. Yksinomaan KUUMA-kuntien liikenneturvallisuuksuunnitelmissa esitettyjen parannushankkeiden yhteenlaskettu summa on kymmeniä miljoonia euroja.

Konkreettisenä esimerkkinä voidaan esittää, että ELY-keskuksen Helsingistä aina Sysmään asti ulottuvan toimialueen vuoden 2015 liikenneturvallisuuksubudjetti (150 000 €) riittää käytännössä esimerkiksi kahden tai kolmen suojatiesarekkeen rakentamiseen, mikäli samalla joudutaan leventämään tierakenteita. Vaihtoehtoisesti summalla voitaisiin rakentaa liikennevalo-ohjaus yhteen liittymään.

Liikenneturvallisuuksubudjettia voidaan pitää täysin riittämättömänä ELY-keskuksen toimialueen tarpeisiin nähden.

HLJ 2011 -suunnitelman yhteydessä luotu Helsingin seudun liikenneinfrastruktuurin pienten kustannustehokkaiden kehittämishankkeiden ohjelma (KUHA) on potentiaalinen instru-

mentti seudullisten liikenneturvallisuutta parantavien, liikenneverkkoon liittyvien toimenpiteiden toteuttamiseen. Vuoden 2012 liikennepoliittisen selonteon yhteydessä liikenneturvallisuushankkeet on rajattu valtion KUHA-rahoituksen ulkopuolelle vuosiksi 2014 - 2015, mutta HLJ 2015 -valmistelun yhteydessä liikenneturvallisuusaspektia on esitetty sisällytettäväksi mukaan maankäytön tiivistymistä edistäviin KUHA-hankkeisiin. Suunnitellun KUHA-rahoitustason (30 M€/v) ei kuitenkaan voida arvioida mahdollistavan kuntien liikenneturvallisuus-suunnitelmissa esitettyjen tärkeiden parantamistoimenpiteiden täysimääräistä toteuttamista. Liikenneturvallisuudelle asetettujen tavoitteiden näkökulmasta tilanne on kestävä.

### Liikenneturvallisuustarpeet KUUMA-seudulla

KUUMA-kuntien maankäytön ja palveluverkon kehittyessä myös liikkumistarpeisiin ja liikkumisen turvallisuuteen liittyvät näkökulmat ovat keskeisessä roolissa. Erilaisten toimintojen keskinäisellä sijoittamisella ja uuden maankäytön kyvyllä tukea eri liikennemuotojen käyttöä voidaan osaltaan vaikuttaa liikenneturvallisuuden kehittymiseen. Myös väestönkasvu ja ikääntyminen vaikuttavat tulevaisuudessa liikkumisympäristön esteettömyys- ja turvallisuustarpeisiin. Väestön ikääntyessä eri kulkutavoilla liikkuvien iäkkäiden osuus kasvaa, etenkin iäkkäiden autoilijoiden määrä on kasvussa. Väestöosuuteen suhteutettuna iäkkäille tapahtuu enemmän vakavia liikenneonnettomuuksia kuin muille ikäryhmille. Kasvava liikenne edellyttää liikenneturvallisuusnäkökulman huomioon ottamista ajoneuvoliikenteessä, kävelyssä ja pyöräilyssäkin niin yksilön kuin yhteiskunnan osalta. Esimerkiksi koulumatkaliikenteelle toimivan ja turvallisen kevytväylästäön merkitys on erittäin suuri.

Kunnat vastaavat itse oman katuverkkonsa turvallisuudesta, mutta ovat joutuneet enenevässä määrin ottamaan vastuuta myös valtion väyläverkon liikenneturvallisuuspuutteista. Merkittävän osan liikenneturvallisuuspuutteista voidaan arvioida kohdistuvan seudulliselle, KUUMA-kuntia halkovalle päätieverkolle. Liikennejärjestelmän merkityksen kannalta asetelmassa on kuitenkin virhe, mikäli tähän liikenneverkkoon liittyvien liikenneturvallisuusongelmien poistaminen jää kohdekunnan vastuulle. Seudun asukasmäärän kasvun ja turvallisuuspuutteiden näkökulmasta nykyinen tilanne on kestävä. Lisääntyvä liikenne edellyttää tehokkaita ja oikein mitoitettuja toimenpiteitä, jotta onnettomuuksista yhteiskunnalle aiheutuvat haitat sekä välittömät ja välilliset kustannukset saadaan minimoitua.

Kunnat toteuttavat nykyisin maantieverkolle sijoittuvia, liikenneturvallisuutta tukevia hankkeita, mutta usein valtion väyläverkkoon liittyvät suunnitteluvaatimukset hidastavat ja vaikeuttavat osaltaan hankkeiden edistymistä. Mikäli nykyistä suunnittelunormistoa lievennettäisiin, hankkeiden toteuttaminen voisi osaltaan nopeutua ja väylästäön liikenneturvallisuustilanne parantua. KUUMA-seutu kannattaakin suunnittelunormien keventämistä valtion väyläverkolle sijoittuvien, kuntien itse toteuttamien hankkeiden osalta.

KUUMA-seutu korostaa, että liikenneturvallisuushankkeisiin osoitettavaa valtionrahoitusta tulee korottaa mitä pikimmiten. Kuntien omat taloudelliset resurssit eivät yksinään riitä valtion väyläverkolle sijoittuvien liikenneturvallisuuskohteiden toteuttamiseen. Erityisesti KUHA-ohjelman valtionrahoituksen jatko tulee turvata.