

**SITOWISE**

# Kanta-Hämeen LJ-työn seuranta

LJS:n mittareiden seurantatiedot

15.5.2025



# Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelman

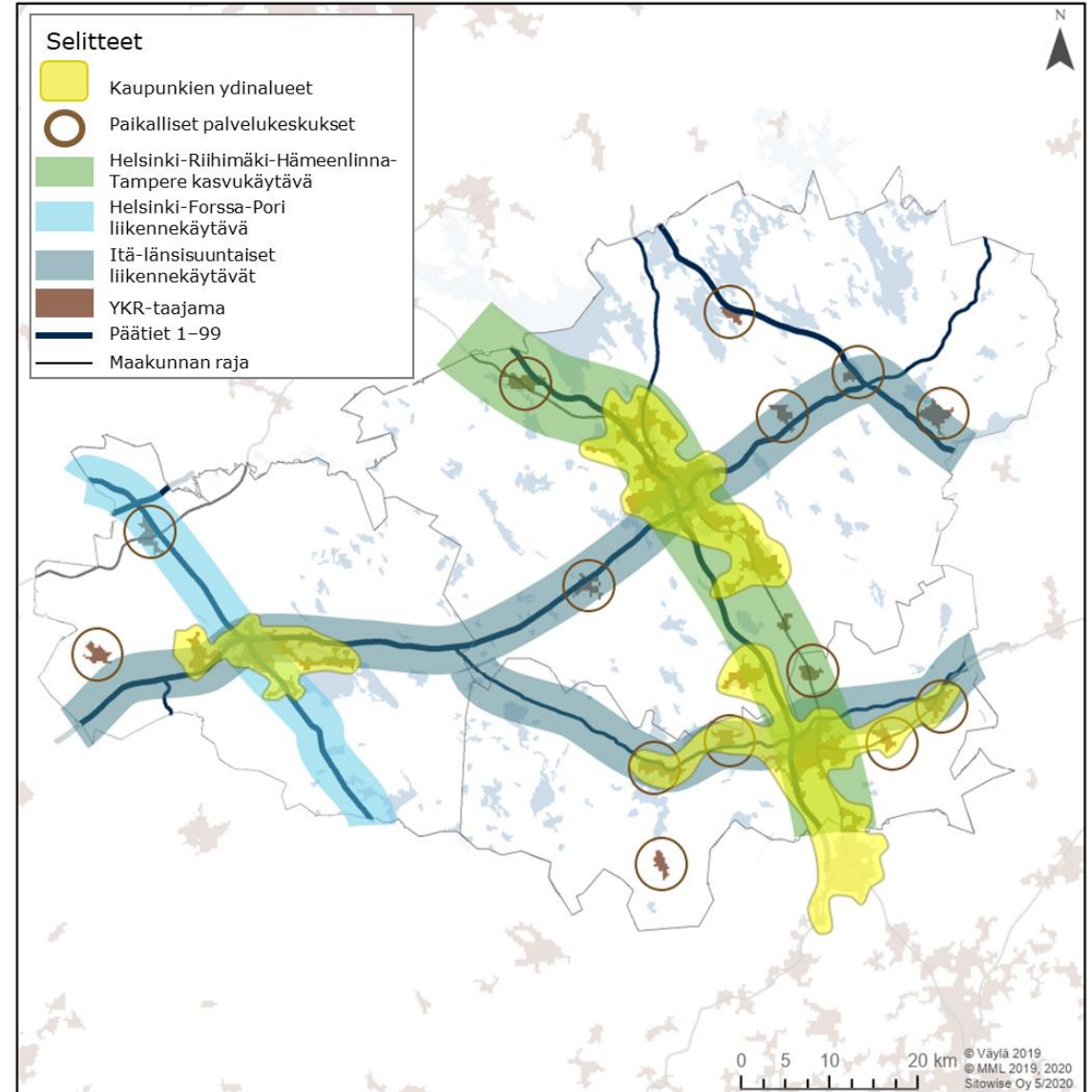
## seurannasta

Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040 valmistui vuonna 2020. Työn tilaajana toimi Hämeen liiton lisäksi Uudenmaan ELY-keskus.

Vuodesta 2022 alkaen Hämeen liiton johtamassa Kanta-Hämeen liikennejärjestelmä-työryhmässä on seurattu viimeisimmän suunnitelman tavoitteiden toteutumista. Seurannan toteuttamisesta on vastannut maakunnan liikennejärjestelmäkoordinaattori Sitowise Oy.

Suunnitelmassa työn tavoitteiden konkretisoimiseksi on esitetty aluetyyppikohtaiset tavoitekärrjet. Määritetyt aluetyypit ovat toimineet myös seurannan lähtökohtina. Käytettävät aluetyypit ovat: kaupunkiseutujen ydinalueet, palvelukeskukset, haja-asutusalueet sekä kasvu- ja liikennekäytävät. Oheinen karttakuva osoittaa kohteet, joita tavoitteet ja niiden seuranta koskevat.

Tämä tavoitteiden seuranta kuvaava materiaali on käsitelty Kanta-Hämeen liikennejärjestelmätyöryhmän kokouksessa 15.5.2025.



# Liikennejärjestelmäsuunnitelman kärkitavoitteet 1/2

- ★ Tavoite saavutettu
- Muutos tavoitteen mukainen
- Muutos osittain tavoitteen mukainen
- Ei muutosta lähtötilanteeseen
- Muutos tavoitteen vastainen

Tavoite	Mittari	Muutos edellisvuoteen
Kanta-Hämeen liikennejärjestelmä on hiilineutraali vuoteen 2040 mennessä	Mittarina liikenteen CO <sub>2</sub> -päästövähennemä vuoteen 2005 verrattuna, läpikulkevaa liikennettä ei huomioida	Seurantalähteenä käytetty lähtötilanteesta poiketen VTT LIPASTO:n uusinta tietoa vuodelta 2021, jolloin päästöt olivat lähes 453 kt CO <sub>2</sub> . v. 2022 tieliikenteen päästöt: n. 379 kt CO <sub>2</sub> . v. 2023 tieliikenteen päästöt: n. 366 kt CO <sub>2</sub> . Eli päästöt ovat vähentyneet merkittävästi tarkasteluvuodesta 2020 yht. n. 71 kt eli yhteensä 16 %.
Elinkeinoelämän toimintaedellytykset paranevat Kanta-Hämeessä	Kanta-Hämeen sijoitus Logistiikkatutkimuksen nelijaossa	Päivitys 2023. Edelliset tiedot: Yleisarvosana: 1. Tekninen kunto: 3. Välityskyky: 2 (aiemmin 1). Kulkuyhteydet: 2. Mikään osa-alue ei ole huonoimmassa luokassa.




# Liikennejärjestelmäsuunnitelman kärkitavoitteet 2/2


Tavoite	Mittari	Muutos edellisvuoteen
Saavutettavuuden kehittyminen tukee maakunnan kilpailukykyä	Pääradan sekä poikittaisten ratayhteyksien kauko- ja lähijunaliikenteen vuorotarjonta, hinta ja matkaketjun kesto.	<p><b>Matka-ajat (mediaani):</b> ei muutosta</p> <p><b>Vuorotarjonta:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>HML-HKI: +7 suoraa (29 kpl), 6-&gt;5 vaihdolliset</li> <li>RMK-HKI: +5 suoraa (61 kpl), +0 lähijunat</li> <li>RMK-LTI: +0 suoraa (18 kpl)</li> </ul> <p><b>Hinnat (mediaani):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Hinnat nousseet (1,3-1,6 €)</li> <li>Kilpailukyky heikentynyt vrt. autoon</li> </ul>
Saavutettavuuden kehittyminen tukee maakunnan kilpailukykyä	Valtateiden 2 ja 3 linja-autoliikenteen vuorotarjonta, hinta ja matkaketjun kesto.	<p><b>Matka-ajat (mediaani):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Forssa-HKI sama, HML-HKI +10min</li> </ul> <p><b>Vuorotarjonta:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Forssa-HKI: -1 vuoroa (6 kpl)</li> <li>HML-HKI: +14 vuoroa (20 kpl)</li> </ul> <p><b>Hinnat (mediaani):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Forssasta alentunut -0,8 €</li> <li>Hämeenlinnasta kasvanut (0,6)</li> <li>Kilpailukyky heikentynyt erityisesti Forssasta</li> </ul>
Saavutettavuuden kehittyminen tukee maakunnan kilpailukykyä	Valtateillä 2 ja 3 matka-aika ja matka-ajan ennakoitavuus Helsinkiin, Helsinki-Vantaalle ja satamiin.	Forssasta lentoasemalle +5 min matka-ajan lisäys. Matka-aikojen ennakoitavuus (vaihteluväli) parantunut molemmilla reiteillä satamiin n. 10min.


- ★ Tavoite saavutettu
- Muutos tavoitteen mukainen
- Muutos osittain tavoitteen mukainen
- Ei muutosta lähtötilanteeseen
- Muutos tavoitteen vastainen




# Kaupunkiseutujen ydinalueita koskevat tavoitteet


Tavoite	Mittari	Muutos edellisvuoteen
 <p>Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus on vuonna 2040 yhteensä 50 %.</p>	Kulkutapaosuus	<i>Ei päivitettyä tietoa.</i> Koko vuoden kulkutapaosuus lienee edelleen jossain 30-40 % välillä, joten tehtävää on. Uuden HLT:n perusteella ei voida tehdä tarkkoja johtopäätöksiä Kanta-Hämeen kaupunkien ydinalueiden osalta, mutta valtakunnalliset tulokset indikoivat, ettei kulkutapaosuuksissa ole tapahtunut suuria muutoksia.
 <p>Kuljetusten pullonkaulat kaupunkiseutujen ydinalueilla on poistettu</p>	Ruuhkautuvat tieosuudet ja liittymät	IVARIissa käytettävissä vuoden 2023 tiedot. Vuoden 2023 tilanteessa liikennemäärät ovat laskeneet valtatiellä 10 Hämeenlinnan kohdalla vuoden 2021 liikennemäärästä keskimäärin noin 6 %. Laskevaa trendiä on nähtävissä myös vuoden 2024 liikennemäärissä. Erityisesti raskaan liikenteen määrät ovat valtatiellä 10 laskeneet merkittävästi (-20 %) vuoden 2021 tilanteeseen nähden. Liikennemäärien lasku näkyy myös raskaan liikenteen keskimääräisten matka-aikojen laskemisena sujuvuuden lievän paranemisen myötä.
 <p>Kukaan ei kuole tai loukkaannu vakavasti taajamaliikenteessä</p>	Henkilövahinko- onnettomuutta/vuosi taajama-alueilla	<p>Kuolemaan johtaneet: 3,8/vuosi (vrt. 4/v, v.2022)</p> <p>Vakavaan loukkaantumiseen johtaneet: 6,2/vuosi (vrt. 7,2,v.2022)</p> <p>Suunta oikea, mutta nykyinen määrä on edelleen liikaa nollavisioon.</p>

 Tavoite saavutettu

 Muutos tavoitteen mukainen






 Muutos osittain tavoitteen mukainen

 Ei muutosta lähtötilanteeseen

 Muutos tavoitteen vastainen



# Palvelukeskukset

-  Tavoite saavutettu
-  Muutos tavoitteen mukainen
-  Muutos osittain tavoitteen mukainen
-  Ei muutosta lähtötilanteeseen
-  Muutos tavoitteen vastainen

Tavoite	Mittari	Muutos edellisvuoteen
Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus on vuonna 2040 yhteensä 40 %.	Kulkutapaosuus	Koko vuoden kulkutapaosuus lienee edelleen jossain 30-40 % välillä, joten tehtävää on. Uuden HLT:n perusteella ei voida tehdä tarkkoja johtopäätöksiä Kanta-Hämeen kaupunkien ydinalueiden osalta, mutta valtakunnalliset tulokset indikoivat, ettei kulkutapaosuuksissa ole tapahtunut suuria muutoksia.
Työmatkat lähimpään seutukeskukseen ovat mahdollisia joukkoliikenteellä.	Joukkoliikenne-palvelujen kattavuus palvelukeskuksista	<p><i>Tavoite toteutuu kaikilla yhteysväleillä.</i> Matka-ajallinen kilpailukyky on säilynyt junayhteyksillä Hausjärvi-Hikiä-Riihimäki, Ryttylä-Riihimäki ja Iittala-Hämeenlinna.</p> <p>Hämeenlinnaan ja Forssaan suuntautuvilla linja-autoyhteyksillä on tapahtunut matka-ajan heikennystä lähtötilanteeseen verrattuna ja ne häviävät henkilöautolle 5-10min. Hidas matka-aika (+20-30 min) on säilynyt Läyliäisistä, Lopelta ja Launosesta Riihimäelle. Lähtötilanteesta poiketen myös matka-aika Rengon kirkonkylältä Hämeenlinnaan on tippunut hitaaseen matka-aikaan, mutta palvelutaso on noussut selkeästi.</p> <p>Palvelutaso on säilynyt tai noussut lähtötilanteesta kaikilla yhteysväleillä, mutta Läyliäisten ja Riihimäen välillä on tehtävä 1 vaihto (matka-aika säilynyt n. samana).</p>
Kukaan ei kuole tai loukkaannu vakavasti taajamaliikenteessä	Henkilövahinko-onnettomuutta/ vuosi taajama-alueilla	<p>Kuolemaan johtaneet: 0,2/vuosi (+/-0,0 vrt. v.2022)</p> <p>Vakavaan loukkaantumiseen johtaneet: 0,4/vuosi (-1,0 vrt. v.2022)</p> <p><i>Suunta oikea, ollaan lähellä nollavision saavuttamista taajama-alueilla.</i></p>

# Haja-asutusalueet

- ★ Tavoite saavutettu
- Muutos tavoitteen mukainen
- Muutos osittain tavoitteen mukainen
- Ei muutosta lähtötilanteeseen
- Muutos tavoitteen vastainen

Tavoite	Mittari	Muutos edellisvuoteen
Avoimet henkilökuljetukset ovat kaikkien haja-asutusalueella asuvien ulottuvissa	Reittien kattavuus väestöstä (%)	Pysäkkien vaikutusalueella (1,1 km pysäkkiä ympäröivä alue) asuu 74 % alueen väestöstä, mikä tarkoittaa kattavuuden merkittävää kasvua vertailuajankohdasta (+22,3 %-yks.). Reittien kattavuus on hyvä (aiemmin kohtalainen).
Alemman tieverkon kunto mahdollistaa tehokkaat kuljetukset	Huonokuntoisen tiestön osuus	Huonokuntoisen tiestön osuus on noussut yhden prosenttiyksikön verran, 15 prosentista 16 prosenttiin vuoteen 2024 mennessä, mutta se on edelleen hieman valtakunnallista keskiarvoa parempi (huonokuntoisen tiestön osuus Suomessa 18 % vuonna 2024).
Huonokuntoisen tiestön osuus keskeisellä alemmalla tieverkolla laskee.	Huonokuntoisen tiestön osuus keskeisellä alemmalla tieverkolla	Huonokuntoisen verkon osuus on kasvanut yhden prosenttiyksikön verran (14 % -> 15 %) vuoteen 2024 mennessä. Huonokuntoisen tiestön osuus on Kanta-Hämeessä edelleen valtakunnallista keskiarvoa parempi.

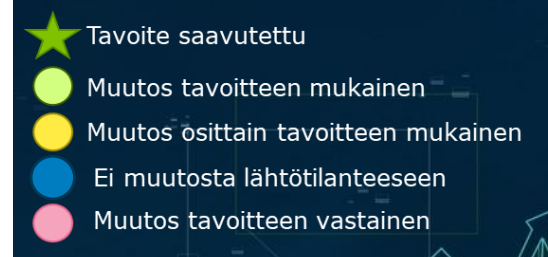


# Helsinki-Riihimäki-Hämeenlinna-Tampere- kasvukäytävä

- ★ Tavoite saavutettu
- Muutos tavoitteen mukainen
- Muutos osittain tavoitteen mukainen
- Ei muutosta lähtötilanteeseen
- Muutos tavoitteen vastainen

Tavoite	Mittari	Muutos edellisvuoteen
<p>Juna on työmatkaliikenteessä yhtä kilpailukykyinen kuin henkilöauto.</p>	<p>Kanta-Hämeen asemilta tehtävän matkaketjun kesto ja hinta</p>	<p>Kulkumuotojen matka-ajat ovat pysyneet samoina Riihimäki-Helsinki-välillä, mutta Hämeenlinna-Tampere välillä matka-ajat ovat vähentyneet muutaman minuutin suhteessa lähtötilanteeseen. Juna on edelleen melko kilpailukykyinen ruuhka-aikoina.</p> <p>Junaliikenteen hinta ei ole kilpailukykyinen, jos matkustajia on useampi kuin yksi.</p> <p>Tavoitteen toteutuminen edellyttäisi ensisijaisesti junaliikenteen nopeutumista ja pysyvää hinnan alentumista suhteessa henkilöautoliikenteeseen.</p>
<p>Käytävää pitkin tehtävien kuljetusten toimintaedellytykset paranevat</p>	<p>Matka-aika Kanta-Hämeestä, intermodaalisuusmahdollisuudet</p>	<p>Matka-aikaa arvioitu yllä. Valtatiellä 3 ei ole Traficomien strategisen tilannekuvan mukaan palvelutasopuutteita.</p>
<p>Päärataa kehitetään nykyisessä käytävässä</p>	<p>Aluetalousvaikutukset</p>	<p>Valtion väyläverkon investointiohjelmassa vuosille 2025–2032: R1 Helsinki-Riihimäki 3. vaihe (prioriteetti 1) R3 Helsinki-Tampere peruskorjaus (prioriteetti 2) Aluetaloudelliset vaikutukset ovat 15 miljoonaa euroa suuremmat, jos kehitys tehdään nykyisessä käytävässä.</p>

# Helsinki-Forssa-Pori-liikennekäytävä



Tavoite	Mittari	Muutos edellisvuoteen
<p>Valtatien 2 joukkoliikenne mahdollistaa henkilöauton kanssa kilpailukykyiset työmatkaketjut.</p>	<p>Vuorotarjonta, matka-aika, liityntäpysäköinti-mahdollisuudet</p>	<p>Joukkoliikenteen vuorojen määrä on vähentynyt lähtötilanteesta yhdellä ja edellisestä tarkastelukerrasta jopa kolmella. Joukkoliikenne mahdollistaa edelleen työssäkäynnin yhteydet, muttei ole kovin kilpailukykyinen. Matka-aikaa on käytännössä mahdoton saada nopeammaksi.</p> <p>Liityntäpysäköintimahdollisuuksia on Humppilan lasitehtaan ohella Eerikkilässä mt2824 risteyksessä.</p>
<p>Valtatiellä 2 ei ole merkittäviä kuljetusten palvelutaso-ongelmia</p>	<p>Kuljetusten palvelutasotekijät</p>	<p><i>Uusin tieto vuodelta 2023.</i></p> <p>Valtatiellä 2 on Traficomien strategisen tilannekuva-analyysin mukaan standardipuutteita eli tiejaksoja, joissa ajoradan leveys on liikennemäärään ja nopeusrajoitukseen suhteutettuna alle sen tason, jota sujuva ja turvallinen pitkämatkainen liikenne tarvitsee. Ohitusmahdollisuudet ovat puutteelliset.</p>
<p>Valtatien 2 liikenneturvallisuus ja matka-aikojen ennakoitavuus paranee</p>	<p>Henkilövahinko-onnettomuutta/vuosi ja matka-ajat Helsinkiin</p>	<p>Kuolemaan johtaneet: 0,2/vuosi = sama, kuin lähtötilanteessa 2022</p> <p>Vakavaan loukkaantumiseen johtaneet: 0/vuosi (aiemmin 0,8/vuosi) → nollavision mukainen tavoite saavutettu.</p> <p>Matka-aikojen vaihteluväli on vähentynyt 10 min lähtötilanteesta.</p>



# Itä-länsisuuntaiset liikennekäytävät

- ★ Tavoite saavutettu
- Muutos tavoitteen mukainen
- Muutos osittain tavoitteen mukainen
- Ei muutosta lähtötilanteeseen
- Muutos tavoitteen vastainen

Tavoite	Mittari	Muutos edellisvuoteen
Kanta-Hämeen seutujen väliset sekä Lahteen ja Turkuun suuntautuvat joukkoliikennematkat nopeutuvat ja tarjonta paranee.	Vuorotarjonta, matka-aika	Lähtötilanteeseen verrattuna vuorotarjonta on osalla reiteistä vähentynyt ja toisilla kasvanut lähtötilanteeseen verrattuna. Arkena vuoroja saattaa olla esimerkiksi viikonloppuja vähemmän.  Matka-aikojen vaihteluväli on kasvanut Forssa-Turku välillä, mutta vähentynyt Forssa- HML ja Lahti-HML osalla vuoroista.  Poikittaisyhteyksien vuorotarjonta vaihtelee edelleen hyvin paljon.
Kuljetusten pullonkaulat kaupunkiseutujen ydinalueilla on poistettu	Ruuhkautuvat tieosuudet ja liittymät	IVARIissa käytettävissä vuoden 2023 tiedot. Vuoden 2023 tilanteessa liikennemäärät ovat laskeneet valtatiellä 10 Hämeenlinnan kohdalla vuoden 2021 liikennemääristä keskimäärin noin 6 %. Laskevaa trendiä on nähtävissä myös vuoden 2024 liikennemäärissä. Erityisesti raskaan liikenteen määrät ovat valtatiellä 10 laskeneet merkittävästi (-20 %) vuoden 2021 tilanteeseen nähden. Liikennemäärien lasku näkyy myös raskaan liikenteen keskimääräisten matka-aikojen laskemisena sujuvuuden lievän paranemisen myötä.
Kuljetusten ennakoitavuus paranee sekä kantatiellä 54 että valtatiellä 10/12.	Häiriöttömyys, ruuhkautuvuus	<i>Sama kuin ylempi &amp; kaupunkiseutuja koskevassa tavoitteessa.</i>

# Ulkoinen saavutettavuus

- ★ Tavoite saavutettu
- Muutos tavoitteen mukainen
- Muutos osittain tavoitteen mukainen
- Ei muutosta lähtötilanteeseen
- Muutos tavoitteen vastainen

Tavoite	Mittari	Muutos edellisvuoteen
<p>Juna sekä käytävien joukkoliikenne on työmatkaliikenteessä kilpailukykyinen henkilöauton kanssa.</p>	<p>Kanta-Hämeen asemilta tehtävän matkaketjun kesto ja hinta</p>	<p><b>Matka-ajat (mediaani):</b> ei muutosta  <b>Vuorotarjonta:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• HML-HKI: +7 suoraa (29 kpl), 6-&gt;5 vaihdolliset</li> <li>• RMK-HKI: +5 suoraa (61 kpl), +0 lähijunat</li> <li>• RMK-LTI: +0 suoraa (18 kpl)</li> </ul> <p><b>Hinnat (mediaani):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hinnat nousseet (1,3-1,6 €)</li> <li>• Kilpailukyky heikentynyt vrt. autoon</li> </ul>
<p>Valtatiellä 2 ja 3 sekä pääradalla ei ole merkittäviä kuljetusten palvelutaso-ongelmia.</p>	<p>Kuljetusten palvelutasotekijät</p>	<p>Ei muutosta lähtötilanteeseen. Valtatiellä 3 ei ole palvelutasopuutteita. Valtatiellä 2 on edelleen puutteita (Helsinki-Pori). Pääradalla on kriittisiä peruskorjaustarpeita.</p>
<p>Päärataa kehitetään nykyisessä käytävässä</p>	<p>Aluetalousvaikutukset</p>	<p>Valtion väyläverkon investointiohjelmassa vuosille 2025–2032:            R1 Helsinki-Riihimäki 3. vaihe (prioriteetti 1)            R3 Helsinki-Tampere peruskorjaus (prioriteetti 2)            Aluetaloudelliset vaikutukset ovat 15 miljoonaa euroa suuremmat, jos kehitys tehdään nykyisessä käytävässä.</p>

