

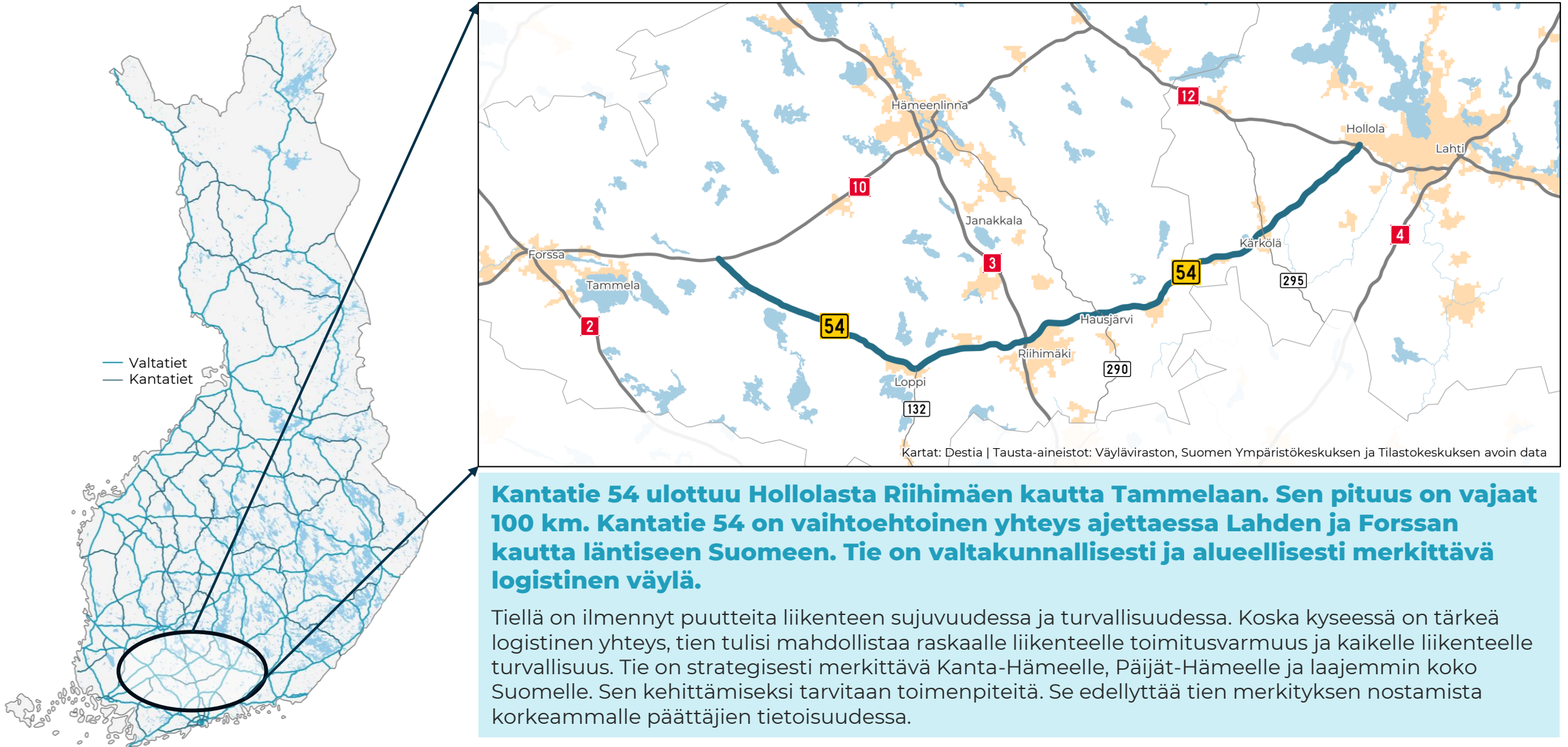


KANTATIENT 54 LIIKENTEELLINEN JA LOGISTINEN MERKITYS

Hämeen kehäväylä



KANTATIE **54** – LINKKI ITÄISEN JA LÄNTISEN SUOMEN VÄLILLÄ



Kantatie 54 kesällä 2025



1 Vt 10 / kt 54 liittymä Tammelassa.



4 Ns. espanjalainen liittymä Lopen ohituskaistojen itäpuolella.



7 Peltomaista osuutta Hausjärvellä.



2 Metsäistä osuutta Räyskälässä.



8 Leveän keskikaistan osuutta Kärkölässä.



3 T-liittymä Lopella.



5 Suositettu raskaan liikenteen taukopaikka Riihimäellä.



6 Kaupunkimainen nelikaistainen osuus Riihimäellä.



KANTATIETÄ 54 PARANTAMALLA EDISTETÄÄN MILJARDIEN TEOLLISIA INVESTOINTEJA

Kantatietä kehittämällä tuetaan investointien toteutumista

- ✓ Tien vaikutusalueelle on suunnitteilla alueen kuntien arvion mukaan n. 10 mrd. euron arvosta teollisia investointeja.
- ✓ Investointien toteutumisen edellytyksiin voidaan vaikuttaa parantamalla seudun saavutettavuutta ja työvoiman saatavuutta – molempiin voidaan vaikuttaa kantatietä 54 kehittämällä.
- ✓ Kantatien 54 vaikutusalue ulottuu Länsi-Suomesta Kanta- ja Päijät-Hämeen kautta Kaakkois-Suomeen saakka, joten tien kehittämisen vaikutukset heijastuvat laajasti Suomen elinkeinoelämään.

Alueen elinkeinoelämä on kasvuhakuista ja haluaa tien parantamista

- ✓ Yrityskyselyyn (n=89) vastaajista yli **80 %** näkee toimialansa kasvavan tulevaisuudessa.
- ✓ Työvoiman tarpeelle kasvua näkee **74 %** vastaajista kantatien 54 vaikutusalueella.
- ✓ Kantatie nähdään vastaajien keskuudessa logistisesti tärkeänä reittinä, jonka parantaminen edistäisi kuljetusten sujuvuutta ja turvallisuutta.

Tien kehittämällä vaikutuksia yhteiskunnan resilienssiin

- ✓ Kt 54 on jo nyt tärkein raskaan liikenteen poikittainen yhteys Lahden seudun ja läntisten satamien välillä.
- ✓ Kt 54:n ja vt 10/12:n muodostamat yhteysvälit toimivat tärkeinä vaihtoehtoisina yhteyksinä toisilleen, mikä parantaa tieverkon toimintavarmuutta seudulla.
- ✓ Standardiltaan korkeatasoinen tie takaa elinkeinoelämän kuljetusten toimitusvarmuuden myös häiriötilanteissa.



KANTATIENT 54 YHTENÄISTÄMISELLÄ VETOVOIMAA RASKAALLE LIIKENTEELLE

Tie on tarpeisiin nähden vanhentunut ja standardiltaan epäyhtenäinen

- ✓ Tie on rakennettu pääosin 1960- ja 1970-luvuilla. Ajoneuvoyhdistelmien mitat ja massat ovat 2-kertaistuneet vuodesta 1970, joten tien ja pientareiden tulisi olla leveämpiä turvallisempaa ajoa edistämään.
- ✓ Onnettomuuksia tapahtuu keskimäärin joka toinen viikko. Joka kolmannessa onnettomuudessa raskas liikenne on osapuolena.
- ✓ Riihimäen länsi- ja itäpuolilla tien standardit ovat erilaiset – yhtenäistämiseksi on selkeä tarve.
- ✓ Maatalousliikenne käyttää kantatietä 54 siirtyessään pitkiäkin matkoja viljelyksille. Liikenteen turvallisuuden takia tarvitaan ohitusmahdollisuuksia.

Kantatietä 54 kehitettävä raskaan liikenteen turvallisena ja sujuvana yhteytenä

- ✓ Tien standardin yhtenäistäminen palvelemaan elinkeinoelämän pitkämatkaista raskasta liikennettä.
- ✓ Tiellä sekoittuvat erilaiset liikennetarpeet: työ-, ostos- ja asiointiliikenne, lyhyt- ja pitkämatkainen tavaraliikenne, linja-autoliikenne sekä paikallinen maatalousliikenne.
- ✓ Liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta voidaan parantaa lisäämällä ohituskaistoja, leventämällä tietä ja kehittämällä liittymiä.
- ✓ Ohituskaistojen rakentamisen kustannus n. 25 milj. €. Liittymien parantamisen kustannus n. 50 milj. € vuoden 2020 hintatasossa (MAKU-indeksi 130,0 (2010=100)).

Elinkeinoelämän näkemykset kantatiestä 54

1

*Miten tie palvelee sitä
käyttäviä yrityksiä?*

Sisältö

1. Alueen yritysten näkemyksiä kerättiin kyselyllä ja haastatteluin
2. Alueen yritykset ovat kasvuhakuisia
3. Kantatien 54 rooli Suomen liikennejärjestelmässä
4. Yritysten tunnistamia ongelmia kantatiellä 54
5. Yritysten kommentteja kantatiestä 54

Kantatien 54 tie- ja liikenne- tekniinen analyysi

2

*Kuinka hyvin tien standardi ja
kuntotila vastaavat liikenteen
tarpeita?*

Sisältö

1. Kantatie 54 Hämeen kehäväylänä
2. Kantatie 54 osana alueen tieverkkoa
3. Liikenteen määrä kantatiellä 54
4. Riihimäen seutu korostuu liikenteen määrissä
5. Kantatieksi suuri määrä raskasta liikennettä
6. Raskaan liikenteen mitat ja massat ovat kasvaneet
7. Kantatie 54 raskaan liikenteen väylänä
8. Työssäkäynti painottuu Loppi–Riihimäki–Hausjärvi-akselille
9. Teollisuutta, kauppaa ja logistiikkaa tien varrella
10. Kantatie 54 on ikääntynyt
11. Raskas liikenne osallisena joka kolmannessa onnettomuudessa
12. Liikenneturvallisuuden parantaminen vähentää ympäristöriskejä

Kantatien 54 nykytilasta tavoitetilaan

3

*Millaisia parannuksia tie vaatii,
jotta se vastaisi nykyisiin ja
tulevaisuuden tarpeisiin?*

Sisältö

1. Kantatien 54 kehittäminen alueen liikennejärjestelmäsuunnitelmissa
2. Elinkeinoelämän kasvunäkymiä kantatien 54 vaikutusalueella
3. Kantatien 54 standardin tulee olla yhtenäinen
4. Toimenpiteitä on tunnistettu, toteutusta odotetaan
5. Kantatiestä 54 valtatie?

1

Elinkeinoelämän näkemykset kantatiestä 54

Miten tie palvelee yrityksiä?



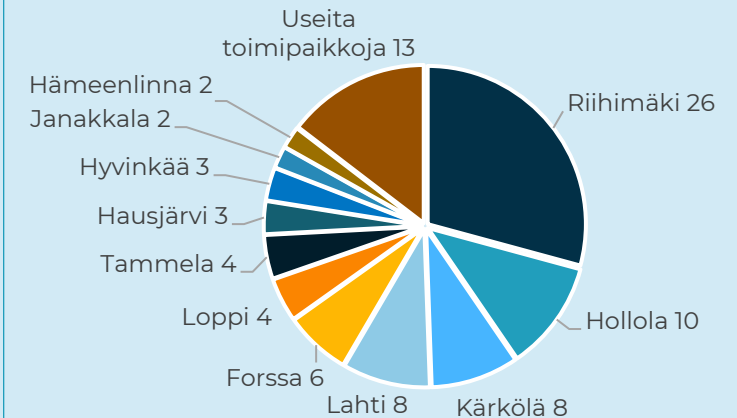
Alueen yritysten näkemyksiä kerättiin kyselyllä ja haastatteluin

- Selvityksen aikana toteutettiin yrityskysely alueen yrityksille. Yrityskyselyyn saatiin 89 vastausta kaikista kantatien läheisistä kunnista.
- Kyselyllä selvitettiin alueen yritysten näkemyksiä kantatien 54 käytöstä sekä tunnistetuista kehittämiskohteista.
- Kyselyn lisäksi toteutettiin syvähaastatteluja teollisuuden ja logistiikan toimijoille tien merkityksestä ja kehittämistarpeista.

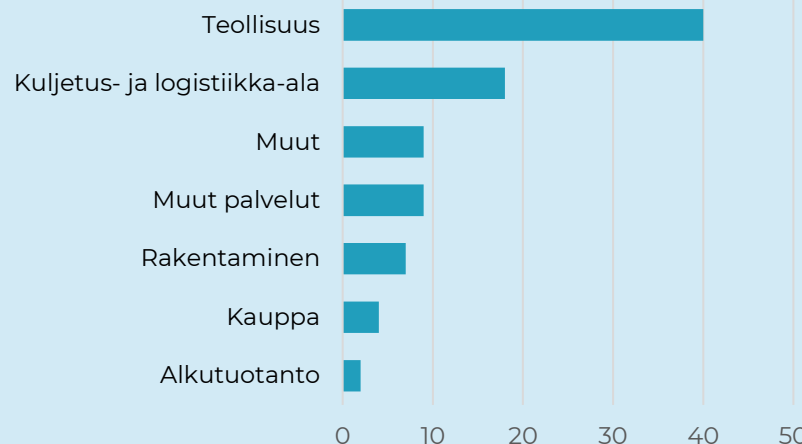
Yrityskyselyn perustiedot

- Suunnattu kantatien 54 alueen yrityksille
- 89 vastaajaa kyselyyn
- Maantieteellisesti laaja otos
- Valtaosa vastaajista teollisuuden tai logistiikan alalta
- Vastaajien toiminta-alue ulottuu laajasti eri puolille Suomea ja kansainvälisille markkinoille
- Pääpaino Hämeessä ja Etelä-Suomessa

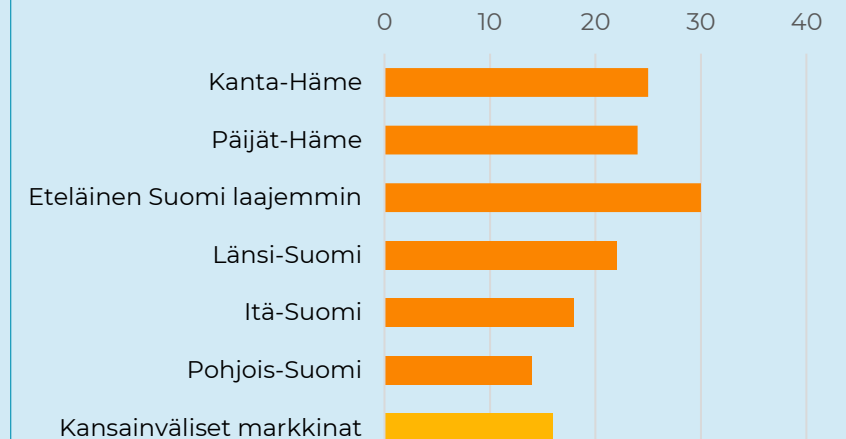
Päätoimipaikkakunta



Toimiala

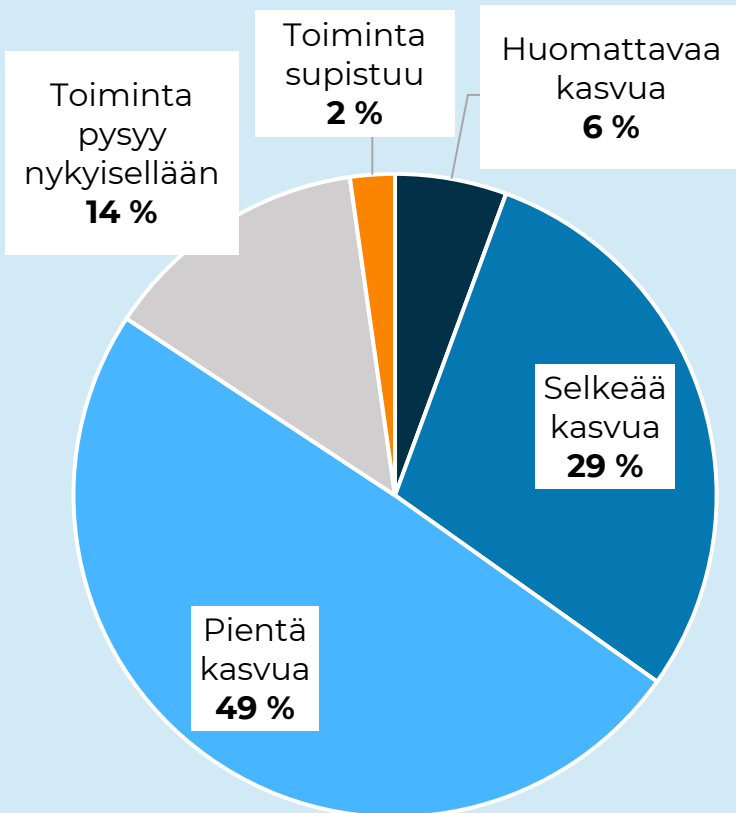


Toiminta-alue (monivalinta)

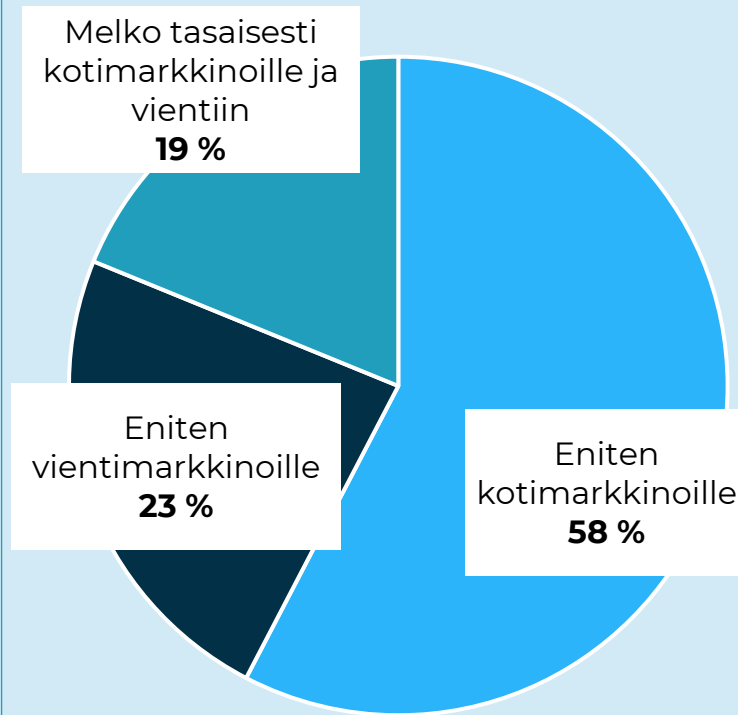


Alueen yritykset ovat kasvuhakuisia

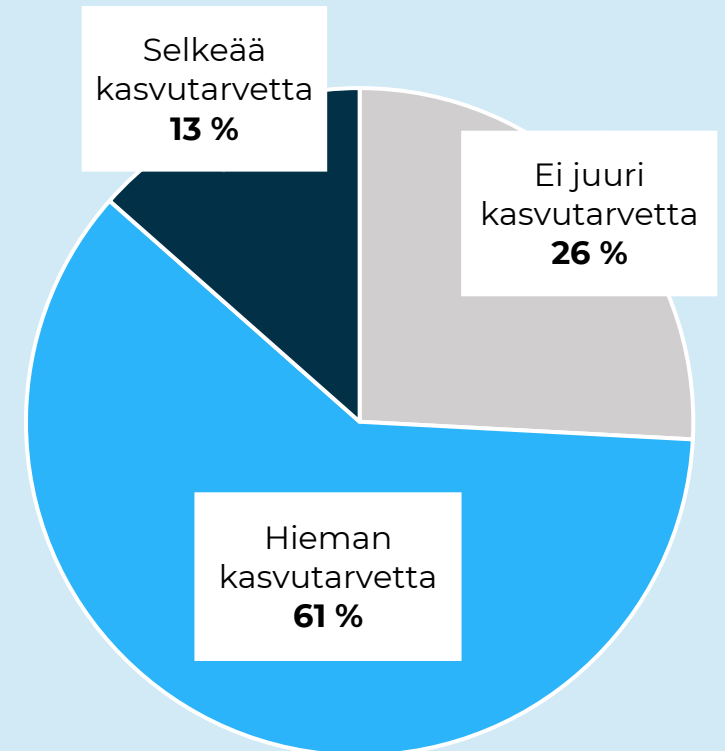
Toimialan kasvunäkymät lähivuosina



Kasvun kohdentuminen eri markkinoille



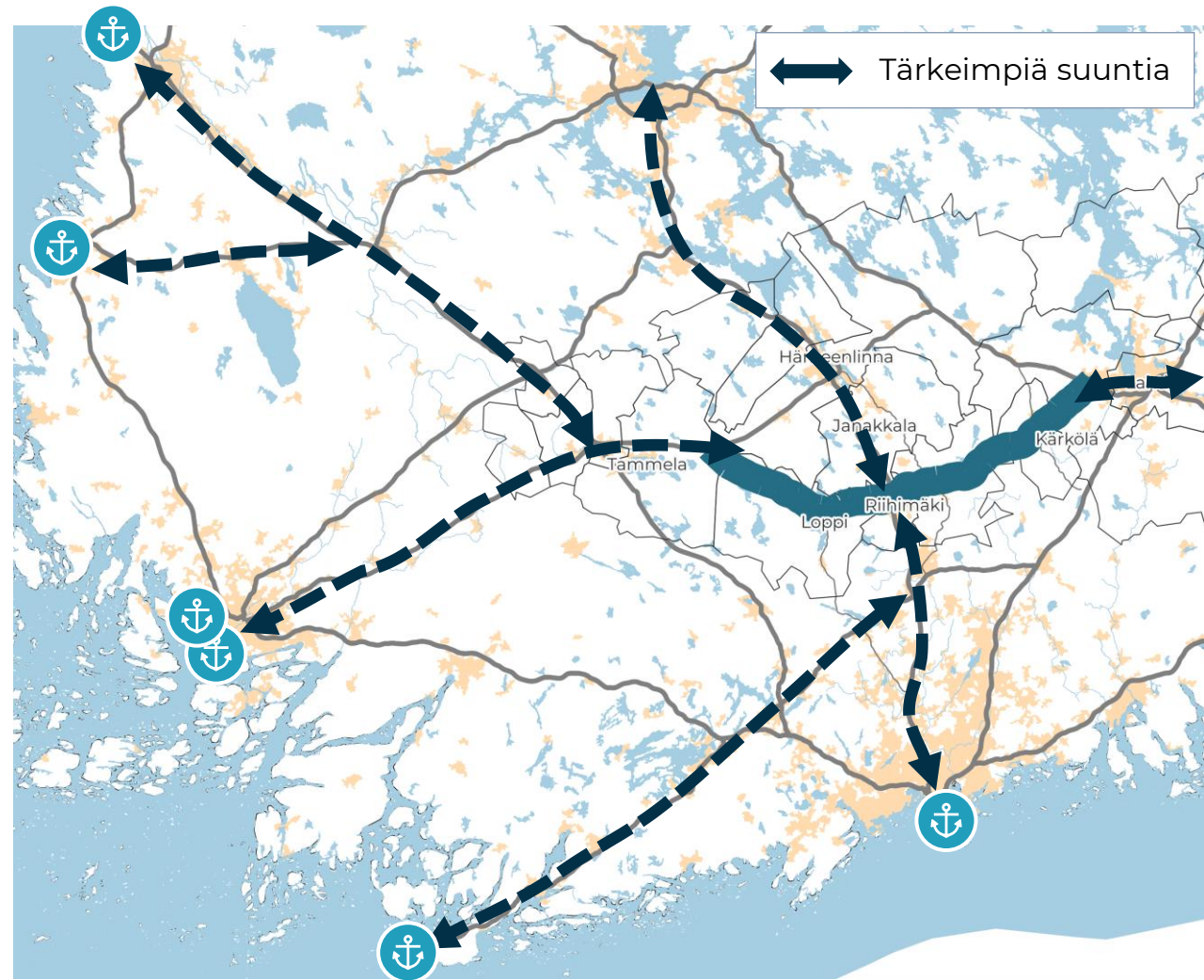
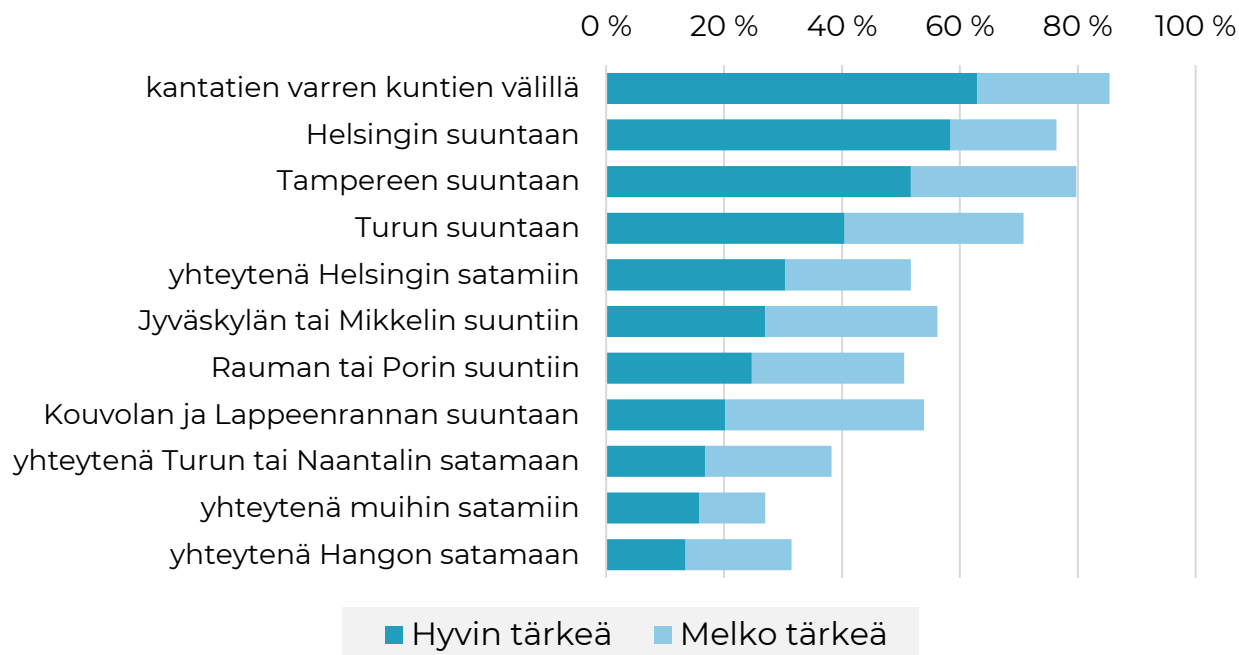
Tarve työvoiman kasvulle kantatien 54 alueella



Kantatien 54 rooli Suomen liikennejärjestelmässä

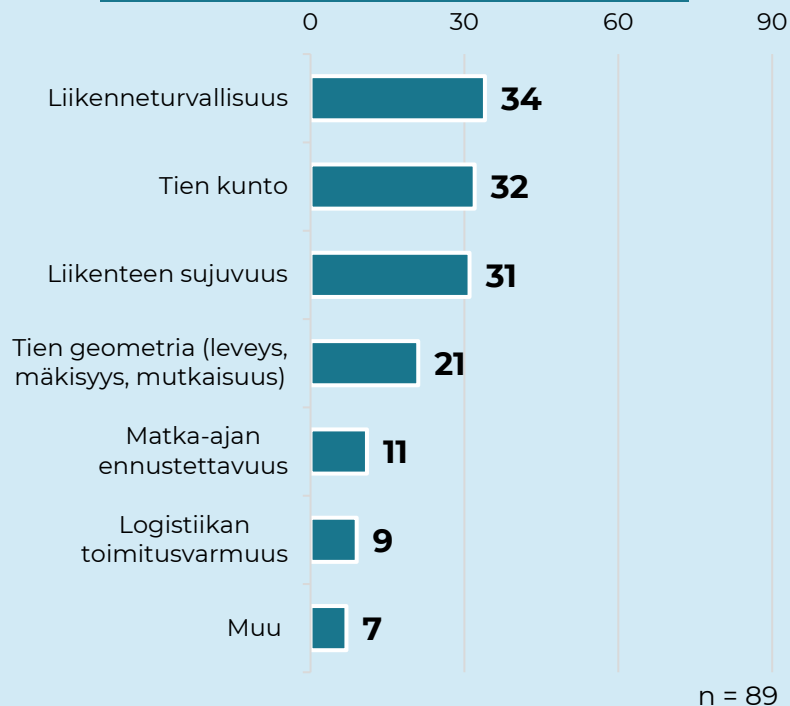
- Yrityskyselyssä (n = 89) kantatien 54 merkittävimmäksi rooliksi nähtiin yhteys kantatien varren kuntien välillä, ts. Forssa–Riihimäki–Lahti-akselilla.
- Yhteydet valtatielle 3 Helsingin ja Tampereen suuntiin nähtiin myös tärkeiksi, samoin yhteys Forssan kautta Turun suuntaan valtatieta 10 pitkin.
- Satamayhteyksistä tärkeimpänä pidettiin yhteyttä kt 54 kautta Helsingin sataman terminaaleihin. Myös Turun, Naantalın ja Hangon satamat ovat tärkeitä kantatien 54 käyttäjille.

Kantatien 54 merkitys tieyhteytenä...



Yritysten tunnistamia ongelmia kantatiellä 54

Millä seuraavista osa-alueista kantatiellä 54 ilmenee ongelmia?



Muita nostoja:

- Kevyen liikenteen väylä Loppi kk – Riihimäki
- Peuroja todella paljon koko tieosuudella!
- Kapea tie ja aika paljon pyöräilijöitä
- Tiellä on paljon eri nopeusluokan kulkuneuvoja ja sen mukaan paikka paikoin huonosti ohituspaikkoja

Paikoin kapasiteettipuutteita

Tielle toivotaan lisää ohituskaistoja. Nykyisin tiellä on vaikeaa ohittaa ja se aiheuttaa liikenteen ruuhkautumista sekä vaaratilanteita.

Kapeat kohdat ja tien kunto huolettavat

Tien kapeus ja huono kunto mainitaan usein. Ehdotetaan tien leventämistä sekä päällysteen parantamista, jotta liikenne olisi sujuvampaa ja turvallisempaa.

Talvikunnossapitoon toivotaan parannuksia

Tielle haluttaisiin parempaa talvikunnossapitoa vuorokauden ympäri. Sen odotetaan parantavan liikenneturvallisuutta, kuljetusten energiataloutta ja toimitusaikojen ennakoitavuutta.

Liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen kaivataan parannuksia

Tien kapeus, mutkaisuus ja mäkisyys mainitaan keskeisinä ongelmina. Rekkaliikennettä todetaan olevan paljon. Ohituskaistat ja tien leventäminen parantaisivat sekä liikenteen sujuvuutta että turvallisuutta.

Pyöräilyn turvallisuutta parannettava

Useissa vastauksissa nostetaan esiin pyöräilyn turvattomuus. Sen vuoksi toivotaan leveämpiä pientareita tai erillisiä pyörätieosuuksia kantatien viereen.

Lisää riista-aitoja

Hirvien ja muiden eläinten aiheuttamat liikenneturvallisuusriskit nousevat esiin. Ratkaisuna ehdotetaan riista-aitojen rakentamista.

Yritysten kommentteja kantatiestä 54

Logistisesti tärkeä kantatie, joten liikenneturvallisuuteen ja sujuvuuteen tulisi panostaa mm. lisäämällä ohituskaistoja ja riista-aitoja.

Toimivat ja turvalliset liikenneväylät (ml. kevyt liikenne) ovat ydintekijöitä **alueen veto- ja pitovoiman** kannalta niin yritysten kuin asukkaidenkin kannalta.

Tieverkon kunto Kanta-Hämeen alueella on äärimmäisen tärkeä **kilpailukykyyn vaikuttava** tekijä paikalliselle teollisuudelle.

Kansainvälisen liiketoimintamme menestyksen edellytys on toimivat liikenneyhteydet, myös raskaalle liikenteelle ja ylisuurille kuljetuksille

Liikenteen sujuvuuden osalta tie on kohtuullisen hyvässä kunnossa.

Tien kunto ei vastaa liikennemäärien vaatimaa tasoa.

Kapea tie ja mutkainen ja mäkinen maisema eivät anna mahdollisuutta ohituksiin ja näin ollen myös matka-ajat venyvät.

Tie paikoitellen huonossa kunnossa, paikkaukset eivät pysy. Ohituspaikkoja vähän, rekkaliikennettä on paljon.

Ohituskaistojen lisäämisellä turvallisuutta ja sujuvuutta voi vielä kehittää. Muutoin tie on toiminut tarkoituksenmukaisesti.

Talvikunnossapitoa tulisi kehittää. Usein talvikunnossapito saapuu vasta lumisateen loputtua, ja tästä johtuen turvallisuus heikentyy, kustannukset ja päästöt nousevat sekä aiheuttavat viivästyksiä toimituksissa.

Toivoisin kantatien **54 varrelle pyörätietä** tai selkeästi leveämpää reunusta, jotta pyöräilijöiden turvallisuus paranisi.

Tie pitäisi leventää ja tasoittaa mäet.

Kantatien 54 tie- ja liikenne- tekninen analyysi

*Kuinka hyvin tien standardi
vastaa liikenteen tarpeita?*



Kantatie 54 Hämeen kehäväylänä

MERKITTÄVÄ POIKITTAISVÄYLÄ

- Kantatien varren yrityksille, asukkaille ja työssäkäynnille tärkeä väylä
- Tie yhdistää Forssan, Riihimäen ja Lahden seudut Helsingin ja Tampereen väliseen valtatiehen 3.
- Kantatie 54 yhdistää myös Varsinais-Suomen ja eteläisen Järvi-Suomen toisiinsa sekä toimii laajemminkin itäisen ja läntisen Suomen yhteytenä.



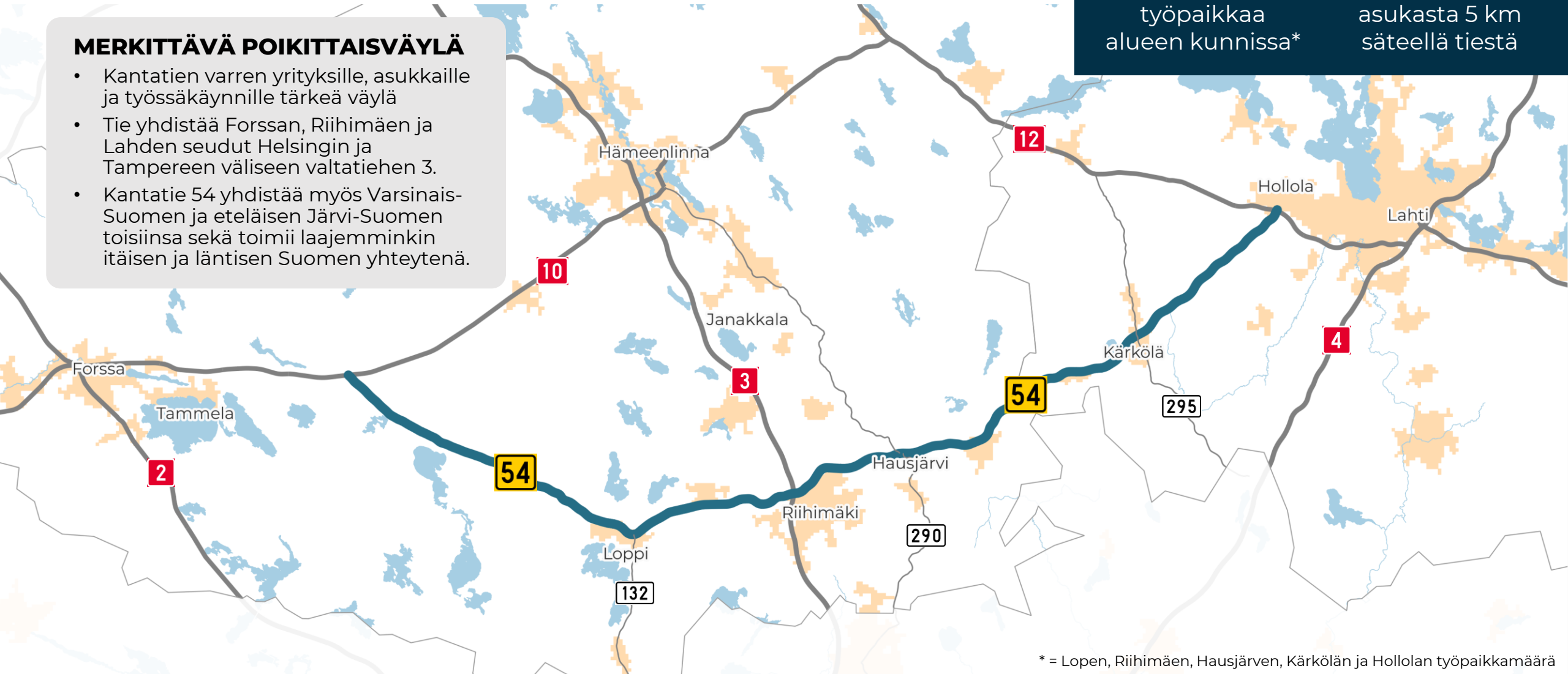
23 000

työpaikkaa
alueen kunnissa*



58 000

asukasta 5 km
säteellä tiestä



* = Lopen, Riihimäen, Hausjärven, Kärkölä ja Hollolan työpaikkamäärä

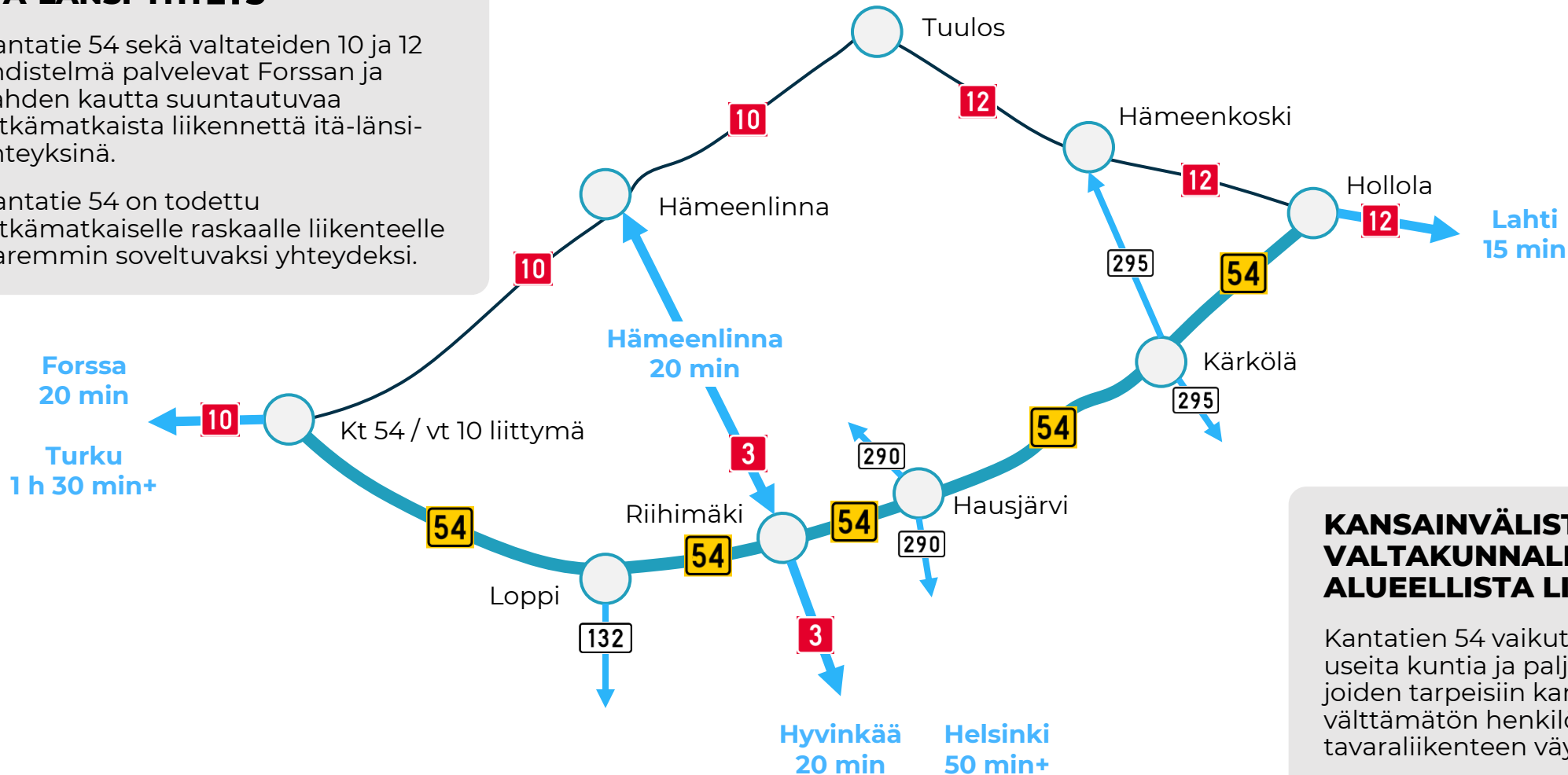
Kartta: Destia | Tausta-aineistot: Väyläviraston, Suomen Ympäristökeskuksen ja Tilastokeskuksen avoin data

Kantatie 54 osana alueen tieverkkoa

ITÄ-LÄNSI-YHTEYS

Kantatie 54 sekä valtateiden 10 ja 12 yhdistelmä palvelevat Forssan ja Lahden kautta suuntautuvaa pitkämatkaista liikennettä itä-länsi-yhteyksinä.

Kantatie 54 on todettu pitkämatkaiselle raskaalle liikenteelle paremmin soveltuvaksi yhteydeksi.



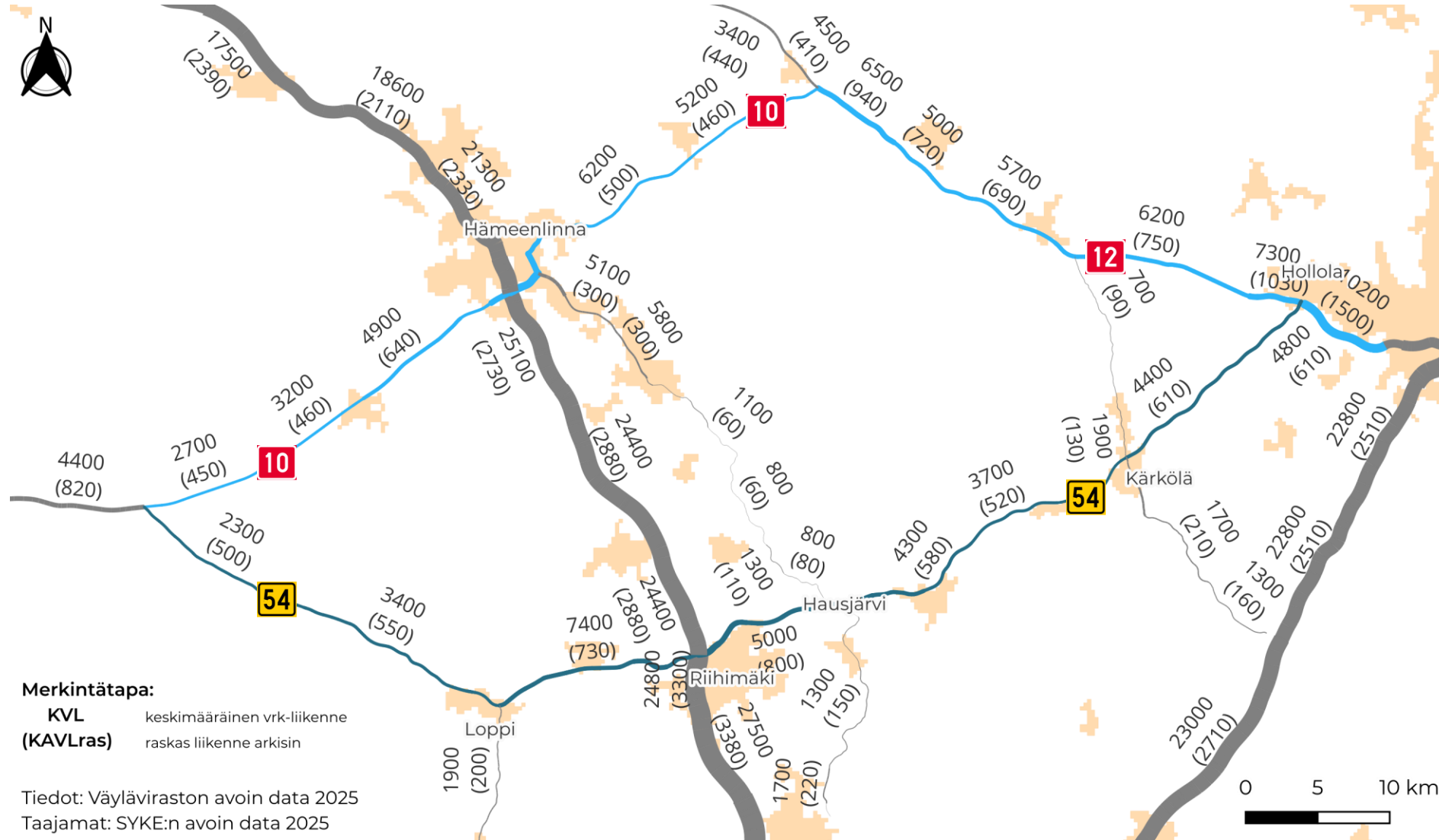
KANSAINVÄLISTÄ, VALTAKUNNALLISTA JA ALUEELLISTA LIIKENNETTÄ

Kantatien 54 vaikutusalueella on useita kuntia ja paljon yritystoimintaa, joiden tarpeisiin kantatie 54 on välttämätön henkilö- ja tavaraliikenteen väylä.

Kantatie 54 osana alueen tieverkkoa – liikennemäärät

Vuorokauden liikennemäärä kantatie 54:llä vaihtelee 2 300:n ja 10 500:n välillä. **Eniten liikennettä on Riihimäeltä sekä Lopen että Hausjärven suuntiin.**

- Raskasta liikennettä arkivuorokausina on 500–1 100, mitä on pidettävä suurena.
- Vt 12:lla vuorokauden liikennemäärä on välillä 5 000–7 300 ja vt 10:llä 2 700–6 200. Raskaan liikenteen määrä on vt 12:lla 690–1 030 ja vt 10:llä 450–640.
- Kt 54:llä raskasta liikennettä on enemmän kuin vaihtoehtoisella tiellä vt 10.
- Vt 12 palvelee pitkämatkaista liikennettä Kaakkois-Suomen ja läntisen Suomen välillä. Kt 54 on perusteltu vaihtoehto vähentämään vt 12:n kuormitusta. Liikennemäärän perusteella kt 54 näyttääkin olevan suosituampi raskaan liikenteen käytössä.

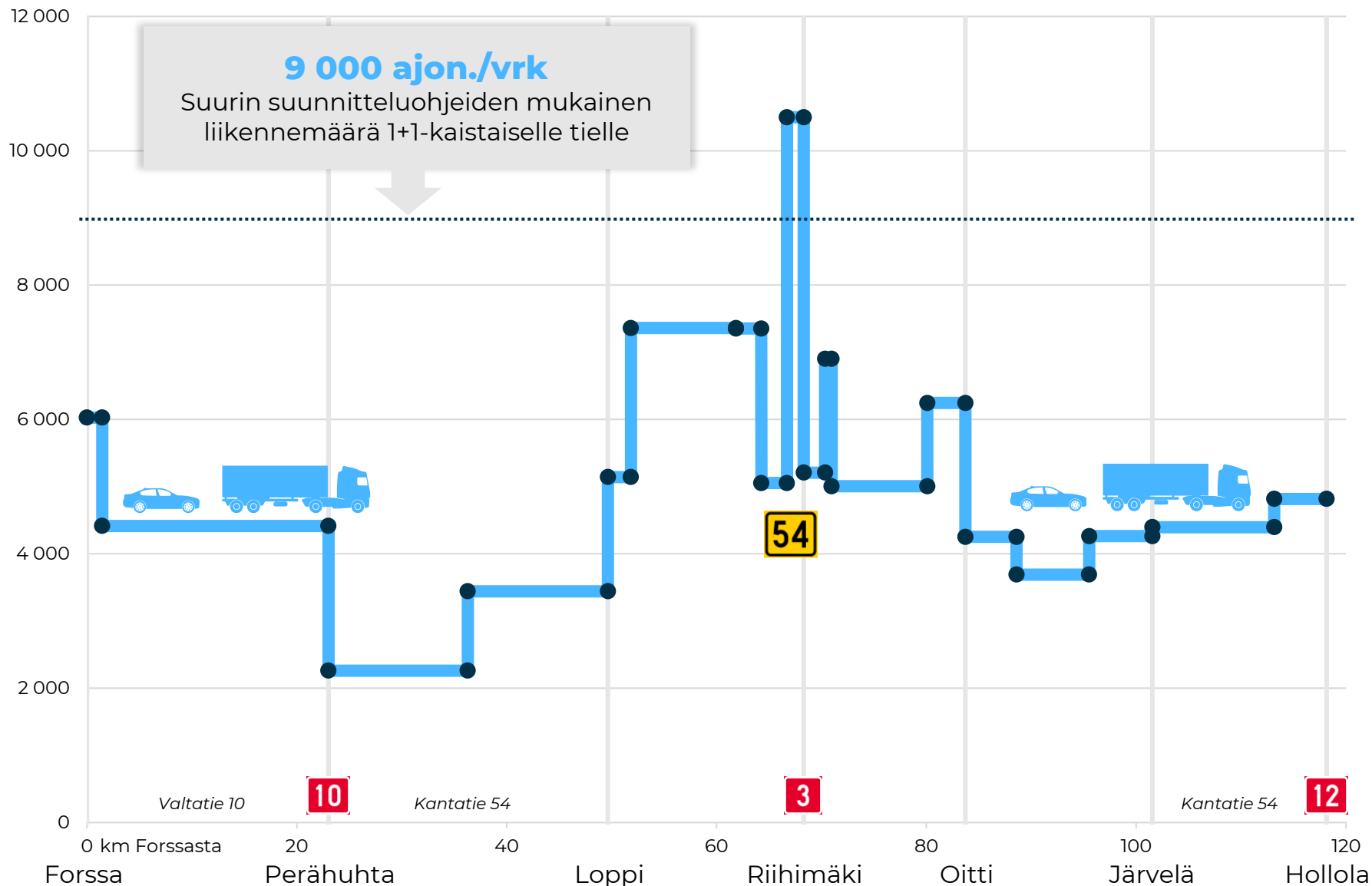


Riihimäen seutu korostuu liikenteen määrissä

Tiedot: Väyläviraston avoin data 2025
Analyysi: Destia

Kantatien 54 liikennemäärä vuorokaudessa vaihtelee noin 2 000:n ja 10 000:n ajoneuvon välillä.

- Valtatien 10 ja Lopen välillä liikennemäärä on kohtuullinen, 2 000–4 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Lopelta Riihimäelle ja edelleen Oittiin liikennemäärä on selvästi suurempi, 5 000:sta yli 10 000:een.
- Riihimäen alue korostuu suurten liikennemäärien keskittymänä, mikä osaltaan selittyy valtatie 3 läheisyydellä. Riihimäen väkiluku ja elinkeinoelämän vilkkaus ovat perusta suurille liikennemäärille.
- Oitista Hollolaan vuorokauden liikennemäärä asettuu noin 4 000:n ajoneuvon tasolle, mitä voidaan pitää varsin kohtuullisena, mutta ei kuitenkaan vähäisenä liikennemääränä.

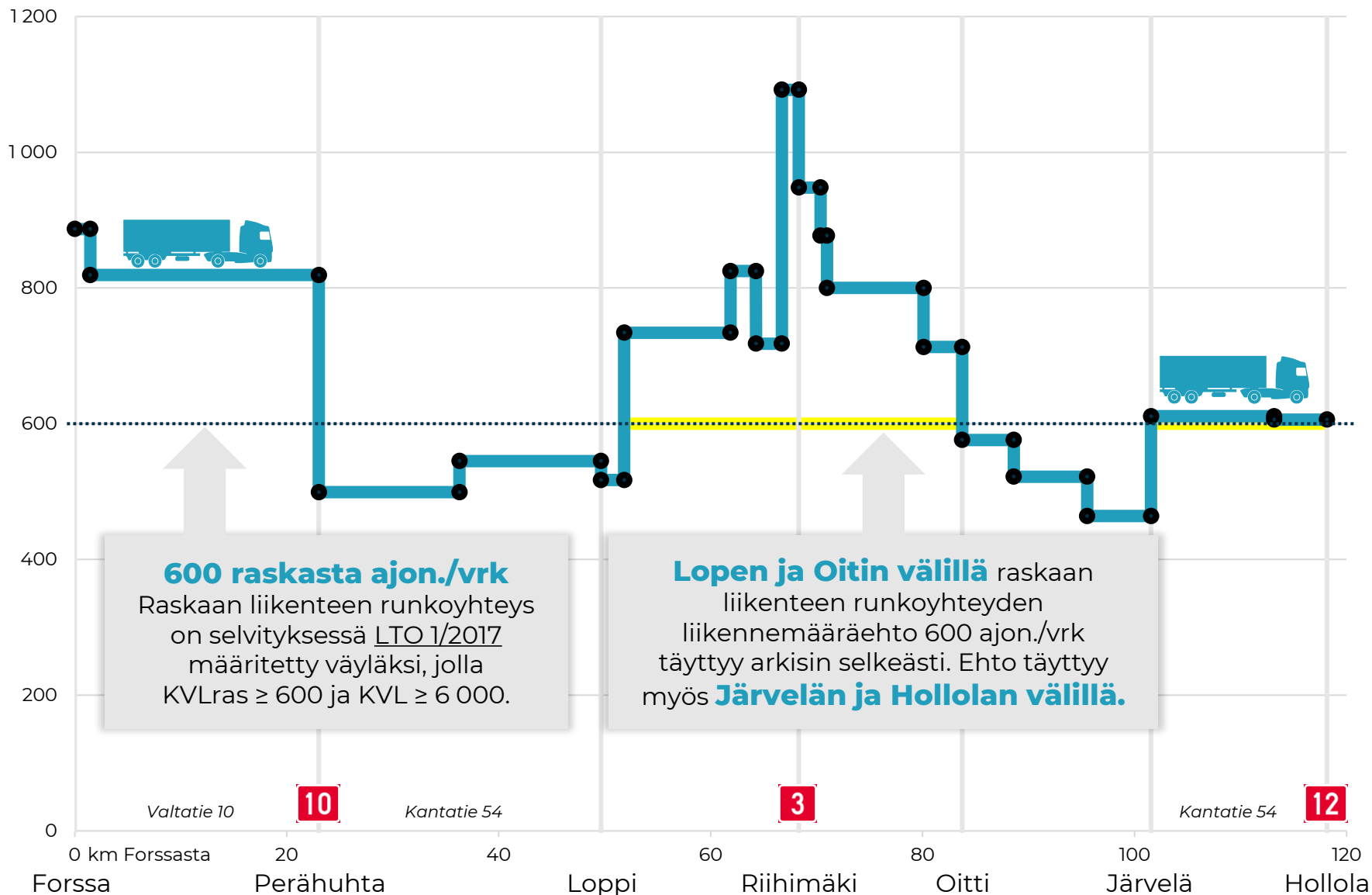


Kantatieksi suuri määrä raskasta liikennettä

Tiedot: Väyläviraston avoin data 2025
Analyysi: Destia

Raskaan liikenteen profiili kantatiellä 54 poikkeaa selvästi henkilöliikenteen profiilista.

- Raskaan liikenteen määrä kautta linjan on suuri. Se osoittaa reitin soveltuvuuden lyhyen ja pitkän matkan kuljetuksille.
- Raskaan liikenteen määrä kantatiellä 54 vaihtelee noin 500:n ja 1 100:n ajoneuvon välillä vuorokaudessa. Pienimmillään määrä on Lopelta länteen ja Oitista itään, mutta silloinkin noin 500 ajoneuvoa vuorokaudessa.
- Lopen ja Oitin välillä on vähintään 700 raskasta ajoneuvoa.
- Riihimäen alueella raskaan liikenteen määrä on suurimmillaan, 1 100 ajoneuvoa. Tätä osaltaan selittää Riihimäen sijainti valtatien 3 risteyskohdassa.



Raskaan liikenteen mitat ja massat ovat kasvaneet huomattavasti kantatien 54 valmistumisen jälkeen



Täysperävaunullisen yhdistelmän suurimmat mitat vuonna 1970

Pituus **18 metriä**

Leveys **2,4 metriä**

Kokonaismassa **32 tonnia**

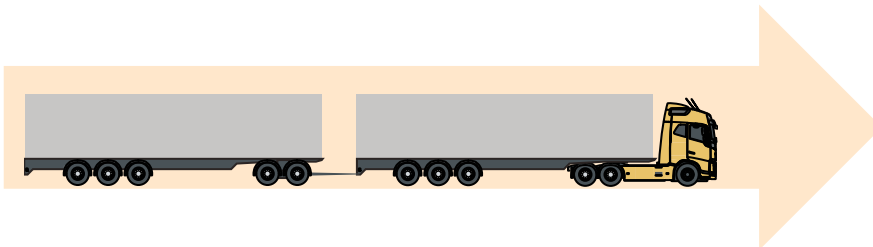


Täysperävaunullisen yhdistelmän suurimmat mitat vuonna 2025

Pituus **34,5 metriä**

Leveys **2,6 metriä**

Kokonaismassa **76 tonnia**

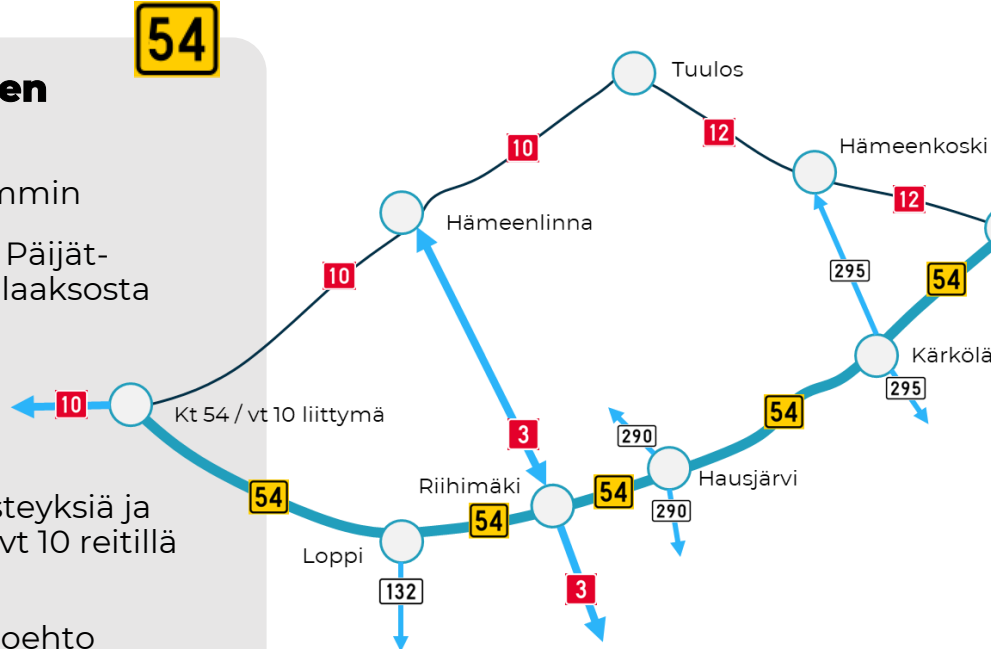


- Ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa on lähes **2,5-kertaistunut**, pituus lähes **2-kertaistunut** ja leveys kasvanut **20 cm**
- Kantatie 54 on rakennettu pääosin 1960- ja 1970-luvuilla sen ajan kaluston tarpeisiin
- **Ajoradan ja pientareiden on oltava riittävän leveitä, jotta pitkien yhdistelmien liikennöinti on turvallista**

Kantatie 54 raskaan liikenteen väylänä

Kantatien 54 rooli vastaajien arvioimana reittinä

- Asiakkaat osuvat reitille paremmin
- Ajetaan 24/7 vientikuljetuksia Päijät-Hämeestä ja varsinkin Kymenlaaksosta Rauman satamaan
- Sujuvampi yhteys
- Profiililtaan taloudellisempi
- Huomattavasti vähemmän risteys- ja liikenneympyröitä kuin vt 12 / vt 10 reitillä
- Selkeästi taloudellisempi ja ympäristöystävällisempi vaihtoehto



Valtatie 12 ja valtatie 10 vastaajien arvioimana reittinä:

- Suorempa ehkä parempi talvisaikaan
- Sujuvampi liikenne
- Tiellä on helpompi pysyä aikataulussa
- Tie suorempi ja näkyvyys parempi metsien peurojen ja hirvien huomioon ottaen

Vastauksista ilmenee, että reitin valinta riippuu osaltaan myös käytettävästä kuljetuskalustosta.

Kantatietä 54 käyttävät useat toimialat

Suurimmat tonnimääräiset tavaravirrat ovat maa-aineksia, tukki- ja kuitupuuta, rakennusmateriaaleja, jätteitä ja kierrätysmateriaaleja, lasia ja keramiikkaa, terästä ja metallia, metsäteollisuuden tuotteita sekä maa- ja kalataloustuotteita.

Tien standardin yhtenäistäminen suositeltavaa

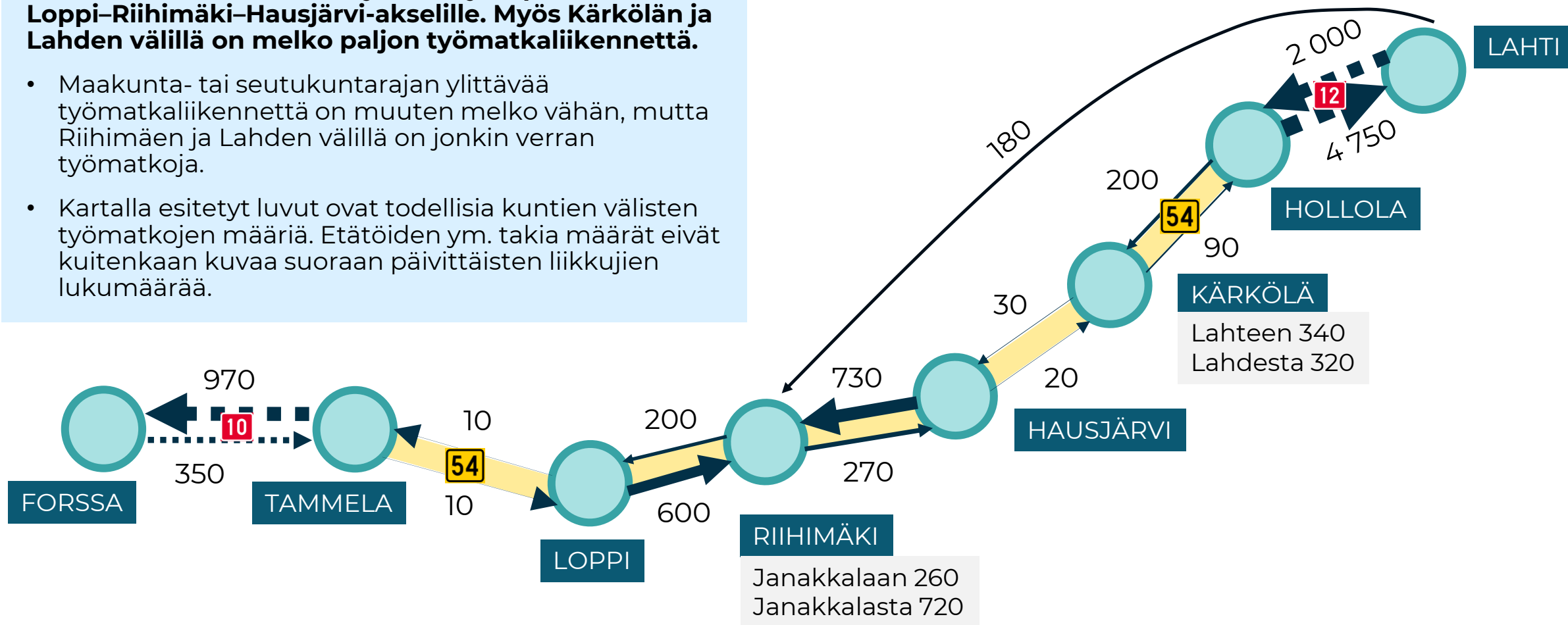
Liikenneteknisesti olisi perusteltua vahvistaa kantatien 54 roolia raskaan liikenteen väylänä kohottamalla tien standardia erityisesti Riihimäen ja Tammelan välillä. Kantatien 54 standardia yhtenäistämällä tiestä tulisi yhä suositumpi raskaan liikenteen väylä ja samalla parannettaisiin kuljetusten toimitusvarmuutta.

Valtatien 12 kuormitus vähenisi Hollolan ja Tuuloksen välillä, mikä parantaisi liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Valtatie 12 on kuormitettu väylä ja tärkeä yhteys Päijät-Hämeestä ja Kaakkois-Suomesta Tampereen kautta länsirannikolle.

Työssäkäynti painottuu Loppi–Riihimäki–Hausjärvi-akselille

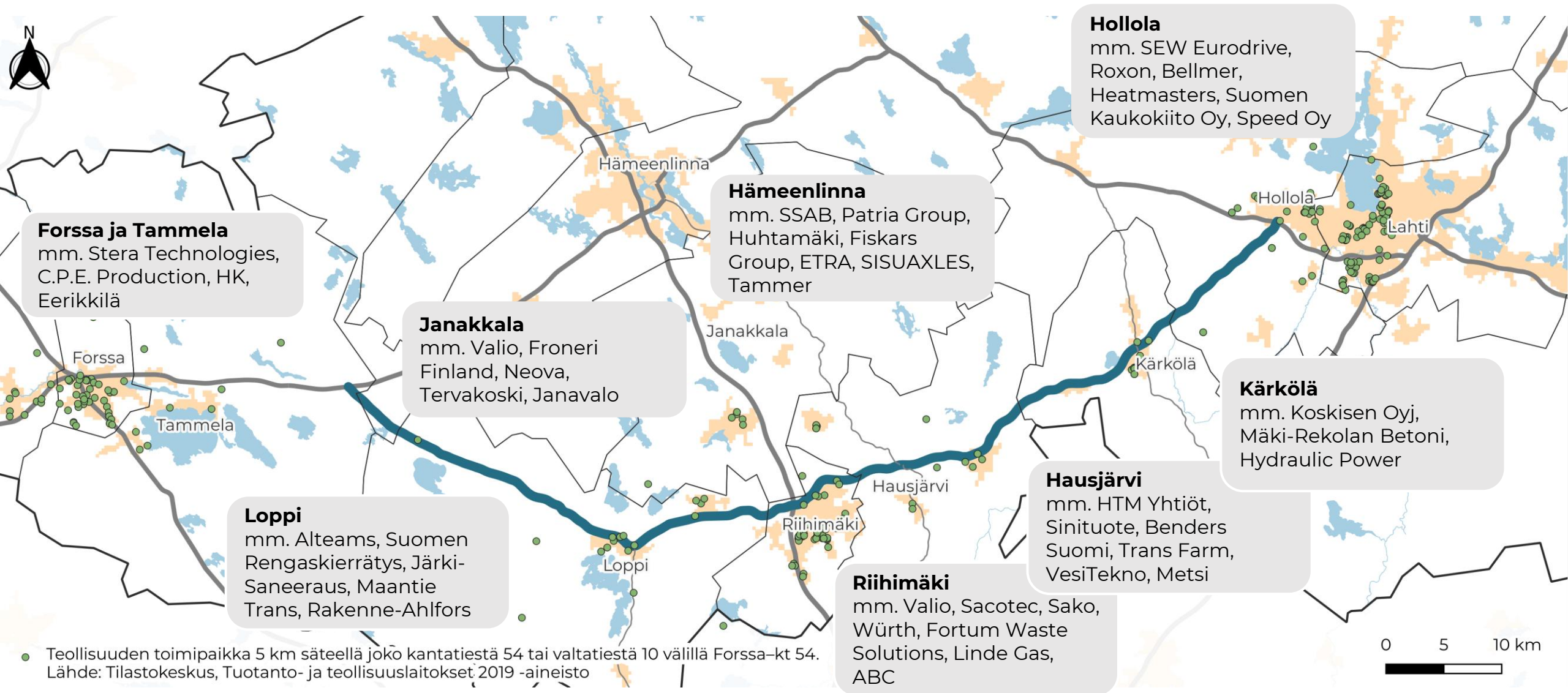
Kantatien 54 suuntainen työssäkäynti painottuu Loppi–Riihimäki–Hausjärvi-akselille. Myös Kärkölän ja Lahden välillä on melko paljon työmatkaliikennettä.

- Maakunta- tai seutukuntarajan ylittävää työmatkaliikennettä on muuten melko vähän, mutta Riihimäen ja Lahden välillä on jonkin verran työmatkoja.
- Kartalla esitetyt luvut ovat todellisia kuntien välisten työmatkojen määriä. Etätöiden ym. takia määrät eivät kuitenkaan kuvaa suoraan päivittäisten liikkujien lukumäärää.



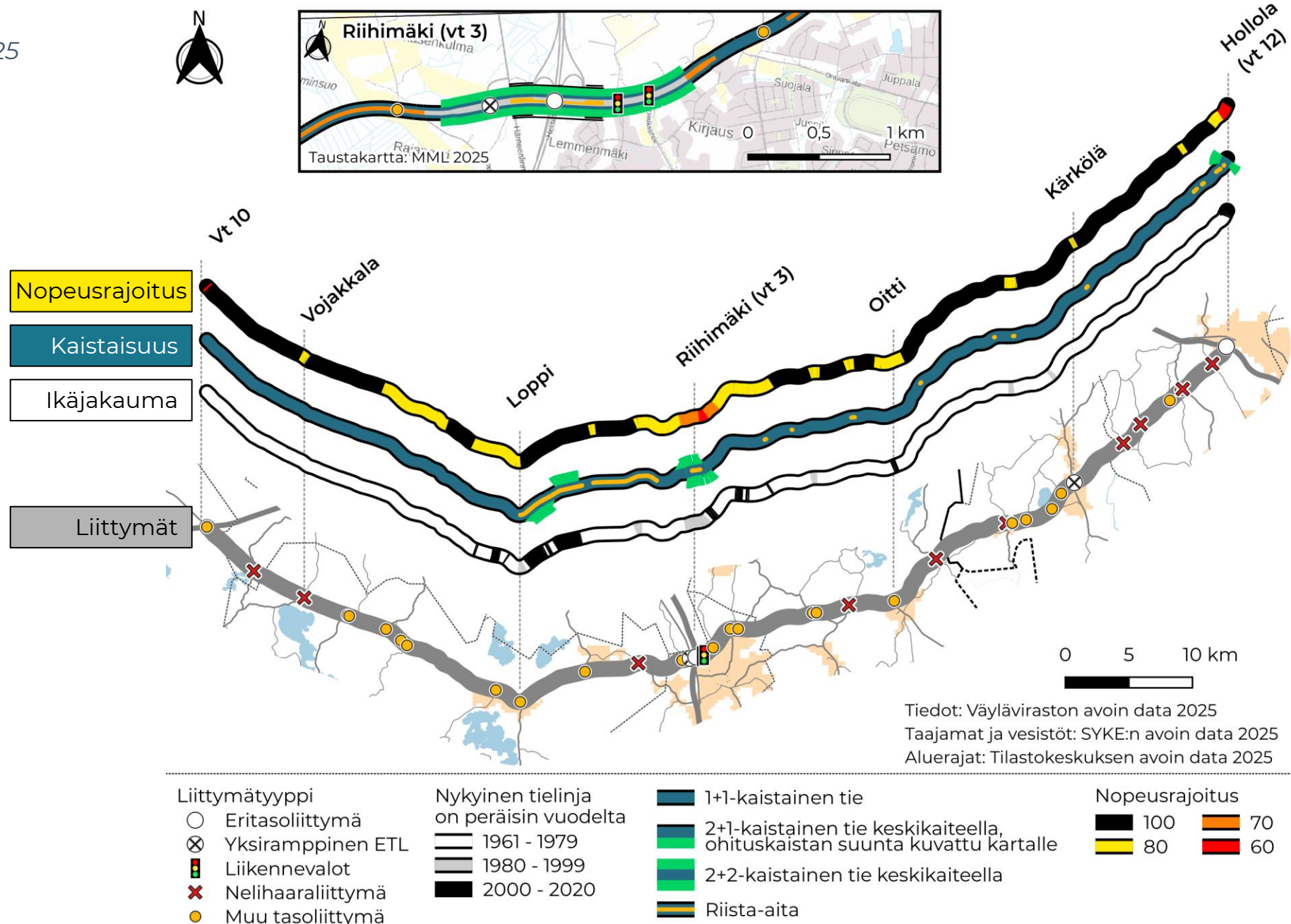
Aineisto: Tilastokeskus, työssäkäyntitilasto 2022

Teollisuutta, kauppaa ja logistiikkaa tien vaikutusalueella



Kantatie 54 on ikääntynyt

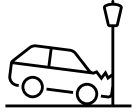
- Tie on pääosin 1+1-kaistainen. Lopella on kaksi ohituskaistaa, jotka ovat 2+1-kaistaisia suuntaansa. Riihimäellä on 2+2-kaistainen keskikaiteellinen osuus.
- Tie on rakennettu pääosin 1960- ja 1970-luvuilla. 1980-luvun jälkeen on tehty muutamia parannustoimenpiteitä lähinnä Lopen ja Riihimäen välillä.
- Tiellä on runsaasti nelihaaraliittymiä ja muita tasoliittymiä, mikä on tienvarren maankäytön kannalta hyvä, mutta liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta ongelmallista.



Raskas liikenne osallisena joka kolmannessa liikenneonnettomuudessa



Liikenneonnettomuuksien lisäksi kantatiellä 54 tapahtui **vuosina 2020–2024 yhteensä 785 riista-onnettomuutta**, eli 2–3 joka viikko.



Vuosien 2020–2024 aikana kantatiellä 54 tapahtui **135 liikenneonnettomuutta**. Onnettomuuksia on siis tapahtunut keskimäärin yli 25 kpl vuodessa, eli joka toinen viikko.



Henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tapahtui 49. Niistä kuolemaan johtaneita oli 9.

- Vakavimmat onnettomuudet olivat kohtaamis-, risteämis- ja yksittäisonnettomuuksia.
- Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista 3 tapahtui Riihimäellä.

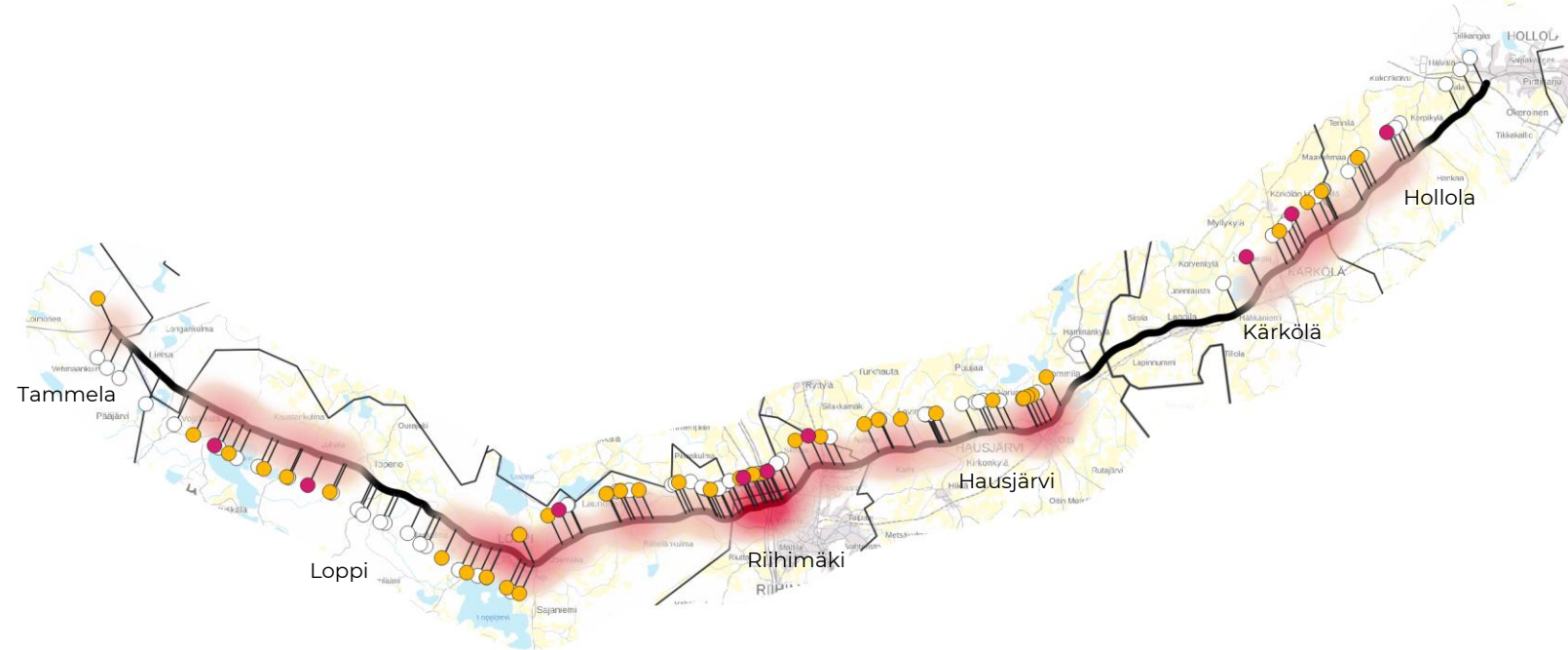


Raskas liikenne oli osallisena **16 eli joka kolmannessa** henkilövahinkoon johtaneessa onnettomuudessa.



Kantatie 54 on keskimääräistä vaarallisempi.

Vuosina 2020–2024 tiellä sattui 5,6 henkilövahinko-onnettomuutta 100 miljoonaa ajettua kilometriä kohti. Suomen kaikilla kantateillä vastaava luku oli keskimäärin 4,1. (Väylävirasto, VALA)



Henkilövahinko-onnettomuuksien kasaumat 2020–2024

- Vähintään yksi onnettomuus
- 5+ onnettomuutta

Liikenneonnettomuudet 2020–2024

- Kuolemaan johtanut
- Loukkaantumiseen johtanut
- Muu onnettomuus

Tiedot: Väyläviraston avoin data ja Tilastokeskus 2025

0 5 10 km



Taustakartta: Maanmittauslaitoksen avoin data 2025

Liikenneturvallisuuden parantaminen vähentää ympäristöriskejä

Onnettomuusriskien alentaminen tiellä on tärkeää

- Onnettomuuksissa ajoneuvosta voi valua ympäristöön kemiallisia tuotteita, polttoainetta ja muita ympäristölle haitallisia nesteitä.
- **Kantatien 54 pituudesta noin 10 kilometriä sijaitsee pohjavesialueilla.** Alueille ei ole toteutettu pohjaveden suojausta.
- Vuoden 2020 kehittämisselvityksessä pohjaveden suojausten toteutuksen kaikille pohjavesialueille on arvioitu maksavan yhteensä **noin 4 miljoonaa euroa.**



Taustakartta: Maanmittauslaitoksen avoin data 2025

3

Kantatie 54 nykytilasta tavoitetilaan

*Millaisia parannuksia tie
vaatii, jotta se vastaisi
nykyisiin ja
tulevaisuuden tarpeisiin?*



Kantatie 54 alueen liikennejärjestelmäsuunnitelmissa

Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja logistiikkaselvitys

- **Kantatie 54 on pitkämatkaiselle itä-länsisuuntaiselle liikenteelle nopeampi. Suurempi osa pitkämatkaisesta raskaasta liikenteestä käyttääkin kantatietä 54,** kun taas valtatiellä 10 korostuu Hämeenlinnan suunnan liikenne.
- **Pitkämatkaisen liikenteen näkökulmasta on kustannustehokkaampaa ja vaikuttavampaa kehittää kantatietä 54** kuin valtateiden 10 ja 12 muodostamaa yhteyttä. Matka-ajan ja ennakoitavuuden kannalta Hämeenlinnan kaupunkiliikenteen jakso valtatiellä 10 on ongelmallisempi, pidempi ja selvemmin sisällä kaupunkirakenteessa kuin vastaava jakso kantatiellä 54 Riihimäen kohdalla.
- **Itä-länsisuuntaisten kuljetuskäytävien kehittämisen kärkitavoitteena on kuljetusten**
 - **ennakoitavuuden parantaminen** sekä kantatiellä 54 että valtateilla 10 ja 12 (häiriöttömyys ja ruuhkautuvuus)
 - **pullonkaulojen poistaminen kaupunkiseutujen ydinalueilla** (ruuhkautuvat tieosuudet ja liittymät)
- **Riihimäen seudulla kuljetusten pullonkauloja poistetaan kantatiellä 54.** Kehittämistoimenpiteiden valinnassa otetaan huomioon vaikutukset kuljetusten sujuvuuteen ja vähäpäästöisyyteen.
- Kantatietä 54 kehitetään koko jaksolla erityisesti **pitkämatkaisen raskaan liikenteen reittinä, maankäytölliset tarpeet sekä Riihimäen kaupunkijakson haasteet** huomioon ottaen. **Kävelyn ja pyöräilyn tarpeet** tulee ottaa kehittämisessä huomioon.

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja logistiikkaselvitys

- Toteutetaan kantatien 54 kehittämisselvityksen (2020) mukaisia toimenpiteitä **liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden parantamiseksi.** Laaditaan kaavat ja tarkemmat suunnitelmat. Suunnitellaan ja vaiheistetaan maankäytön ja liikennemäärien kehityksestä riippuvaiset isommat pitkän aikajänteen toimenpiteet.
- Toteutetaan liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden kannalta jo nyt tarpeellisia ja **toteuttamiskustannuksiltaan pienempiä toimenpiteitä, kuten riista-aitoja, leveitä keskimerkintöjä, liittymä- ja kaistajärjestelyjä ja liikennevaloja.** Pidennetään Hähkäniemen levähdysaluetta ja kehitetään liittymäjärjestelyjä mahdollistamaan raskaan liikenteen valvontapaikka myös HCT-yhdistelmille.



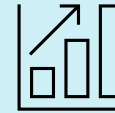
Elinkeinoelämän kasvunäkymiä kantatien 54 vaikutusalueella

Päijät- ja Kanta-Hämeen alueille suunnitteilla miljardien edestä teollisia investointeja



- ✓ Alueen kuntien arvion mukaan tien vaikutusalueelle on suunnitteilla n. 10 mrd. euron arvosta teollisia investointeja. Elinkeinoelämän investointitarpeet lisäävät kuljetustarpeita sekä rakennus- että tuotantovaiheissa.
- ✓ Esimerkiksi **Fazerin 400 miljoonan euron** suklaatehdasinvestointi Lahteen tulee lisäämään maitokuljetuksia Riihimäeltä Lahteen kantatietä 54 pitkin. ([Hämeen Sanomat 2025](#))
- ✓ **Ponsse** aloittaa toiminnan huoltopalvelukeskuksessa Lopella vuoden 2026 aikana. Toiminta on kuljetusintensiivistä. ([Ponsse 2025](#))

Alueen yritykset ovat kasvuhakuisia



- ✓ Kantatien 54 vaikutusalueen yrityskysely osoittaa kasvuhakuisuutta.
- ✓ Vastanneista yrityksistä **84 %** arvioi toimintansa kasvavan ja **74 %** katsoi työvoiman tarpeen lisääntyvän.
- ✓ Nämä luvut ilmaisevat selvästi työmatkaliikenteen ja kuljetustarpeen kasvunäkymiä kantatiellä 54.
- ✓ Alueen kunnat tukevat yritysten kasvua kaavoittamalla elinkeino- ja logistiikka-alueita. Tästä esimerkkinä on Nostavan alue Hollolassa. Alueelle on suunnitteilla valmistavaa teollisuutta ja raaka-aineita valmistavia yrityksiä.

Kantatie 54 sijaitsee Etelä-Suomen kasvuvyöhykkeellä



- ✓ Kantatie 54 välittää liikennettä useiden Etelä- ja Länsi-Suomen satamien kautta. Vientiteollisuuden kasvu ja sen tarvitsema tuonti lisäävät kuljetustarvetta läntisen ja itäisen Suomen välillä kumpaankin suuntaan.
- ✓ Tie on merkittävä pitkämatkaisten kuljetusten väylä. Elinkeinoelämän kasvunäkymät etenkin Kaakkois-Suomessa, Kanta- ja Päijät-Hämeessä sekä Länsi-Suomessa generoivat tavaraliikenteen kasvua.

Kantatien 54 standardin tulee olla yhtenäinen



Pitkämatkainen
raskas liikenne



Maatalous-
liikenne



Lyhytmatkainen
raskas liikenne



Ostos- ja
asiointiliikenne



Työmatka-
liikenne



Opiskelu-
liikenne

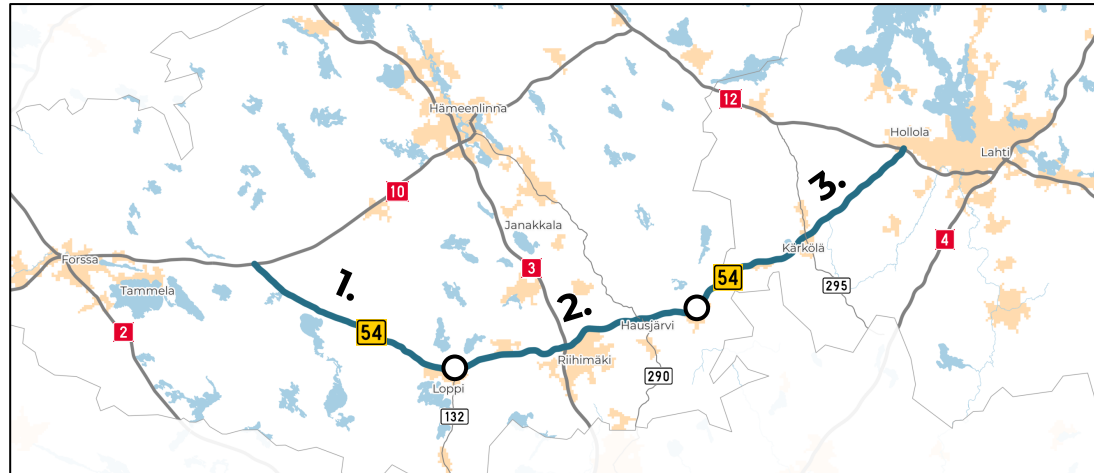


1. Tammela-Loppi

Nykyisin metsäinen ja standardiltaan huonompi osuus

Keskeisiä toimenpiteitä

- Ohitusmahdollisuuksien parantaminen
- Tien leventäminen
- Liittymien turvallisuuden parantaminen
- Riista-aitojen rakentaminen



2. Loppi-Riihimäki-Oitti

Seudullisen liikenteen merkittävä osuus

Keskeisiä toimenpiteitä

- 2+2-kaistaisten osuuksien rakentaminen
- Liittymien turvallisuuden parantaminen
- Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen

3. Oitti-Kärkölä-Hollola

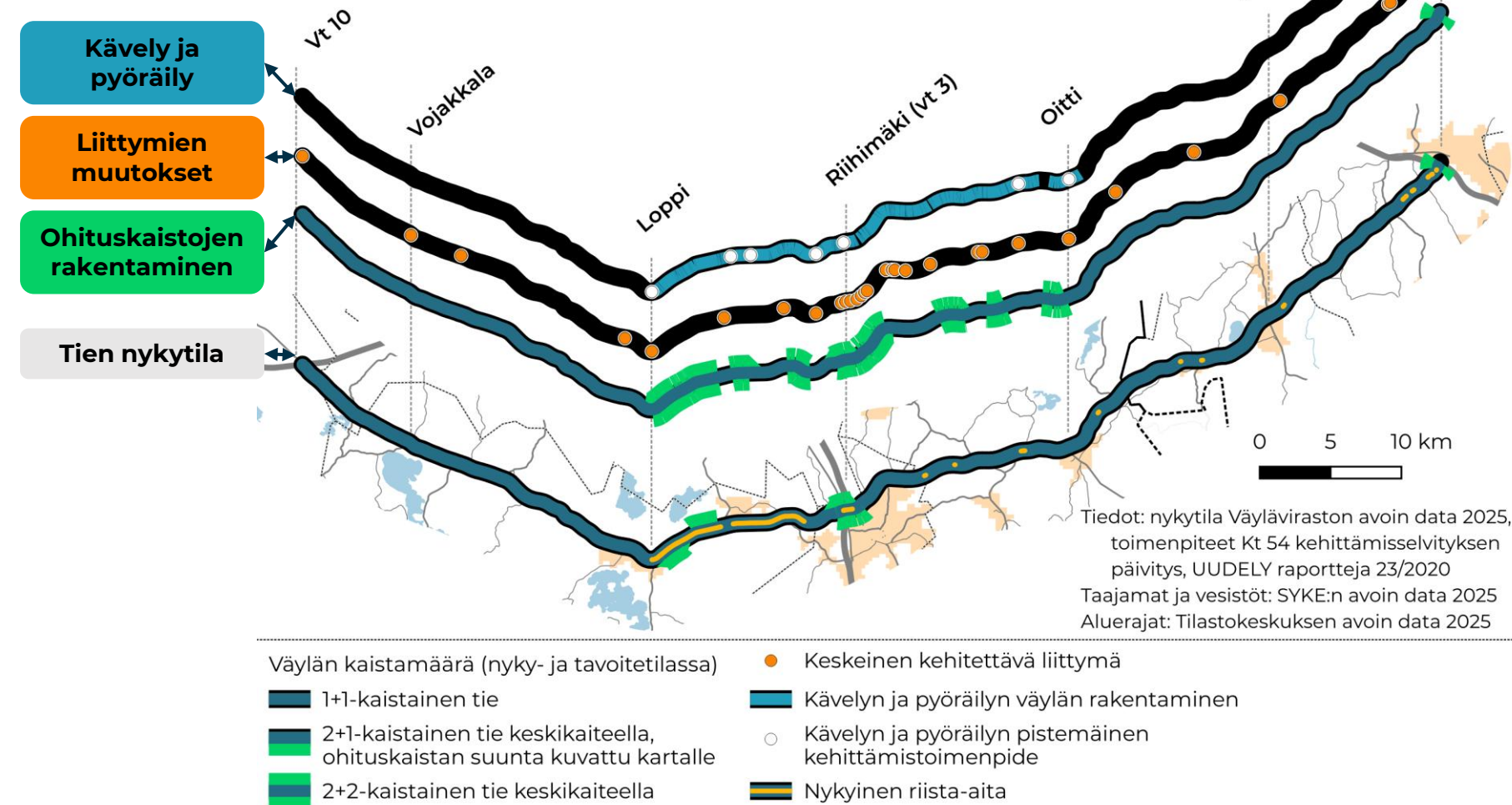
Nykyisin peltomainen ja standardiltaan parempi osuus

Keskeisiä toimenpiteitä

- Liittymien turvallisuuden parantaminen
- Riista-aitojen rakentaminen

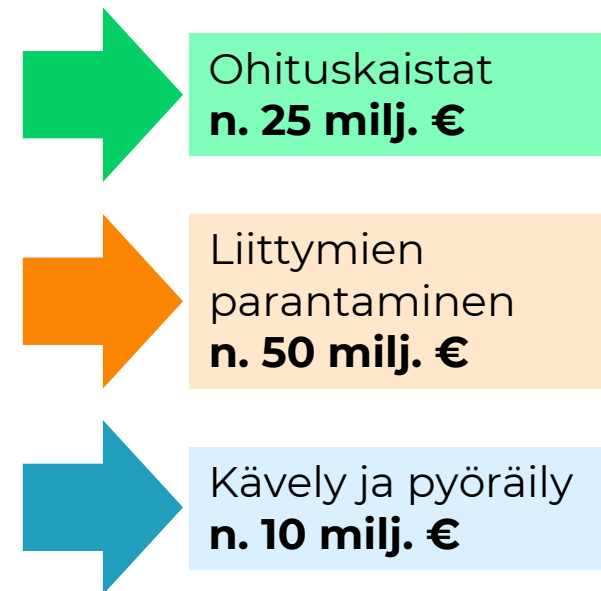
 Toimenpiteillä parannetaan liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta sekä vastataan tulevaan liikenteen kasvuun

Toimenpiteitä on tunnistettu, toteutusta odotetaan



Kantatielle 54 on vuonna 2020 laadittu kehittämisselvitys, jossa on ehdotettu toimenpiteitä koko tieosuudelle. Kaikkien toimenpiteiden kustannusten arvioitiin tuolloin olevan yhteensä n. 108 miljoonaa euroa.

Uudenmaan ELY-keskuksen tunnistamat toimenpiteet:



Kustannukset v. 2020 hintatasossa, MAKU-indeksi 130,0 (2010=100)

Kantatiestä 54 valtatie?

Mitä eroa on valtatiellä ja kantatiellä?

Sekä valtatie että kantatie ovat **pääteitä**.

Lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä mukaan:

- **Valtatiet** palvelevat valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä.
- **Kantatiet** täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakuntien liikennettä.

Tien standardin ja laatutason kannalta liikennemäärä on yleensä keskeisempi määrittävä tekijä kuin se, onko tie valta- vai kantatie.

Tieluokka	Tieluokan määrittely	Kantatien 54 tarkastelu
Valtatie	Palvelee valtakunnallista pitkämatkaista liikennettä yhdistäen maakuntakeskuksia ja muita merkittäviä kaupunkikeskuksia toisiinsa tärkeimmistä liikennetarvesuunnistaan	Kyllä. Tieosuuden matkoista noin 35 % on pitkämatkaista liikennettä (yli 100 km). Ei. Tie ei yhdistä maakuntakeskuksia eikä muita merkittäviä kaupunkikeskuksia tärkeimmistä liikennetarvesuunnistaan. Tie on lyhin reitti Lahden ja Riihimäen sekä Riihimäen ja Turun välillä.
	Palvelee tärkeimpinä ulkomaanliikenteen tieliikenteen reitteinä	Ei. Tie ei ole tärkeimpiä ulkomaanliikenteen reittejä.
	On laajoilla harvaan asutuilla alueilla pitkämatkaisen liikenteen runkoyhteyksiä	Ei. Alueella on verrattain tiheä päätieverkko.
Kantatie	Täydentää valtatieverkkoa yhdistämällä valtateita toisiinsa sekä merkittäviä kaupunkikeskuksia lähimpään maakuntakeskukseen tai sinne johtavalle valtatielle	Kyllä. Tie täydentää valtatieverkkoa ja yhdistää valtateita 3, 10 ja 12. Ei. Riihimäen yhteys Hämeenlinnaan on valtatie 3.
	On muuhun kuin tärkeimpiin ulkomaanliikenteen satamiin ja rajanylityspaikoille johtava maantie.	Ei. Tie ei johda satamaan eikä rajanylityspaikalle.

Kuva: Maanteiden toiminnallisten luokkien päivitystarpeiden tarkastelu 2023

POHDINTAA PÄÄTÖKSENTEON TUEKSI

Kantatiellä 54 on merkittävä rooli nimenomaan raskaalle liikenteelle – tämä ominaispiirre tulee ottaa huomioon

Raskaan liikenteen on arvioitu käyttävän useammin kantatietä 54 kuin valtatie 10 itä-länsisuuntaisissa kuljetuksissa. Vuonna 2023 toteutetussa *Maanteiden toiminnallisten luokkien päivitystarpeiden tarkastelu* -selvityksessä tien 54 on arvioitu vastaavan paremmin kantatien kuin valtatie määritelmää. Selvityksessä kuitenkin todettiin noin kolmasosan tien liikenteestä olevan pitkämatkaista, mikä tukisi asemaa valtatieksi.

Valtatiellä liittymiä vähemmän

Väyläviraston ohjeistusten mukaan mitä korkeampiluokkaisempi tie, sitä pitempiä liittymävälejä tulee käyttää. Valtatienä olisi mahdollista, että nykyisiä liittymiä tulisi poistaa.

Talvikunnossapitoluokkaan muutoksella ei olisi vaikutuksia

Talvihoitoluokka riippuu liikennemäärästä, valta- ja kantateita kohdellaan samanarvoisesti. Kantatie 54 kuuluu nyt talvihoitoluokkaan 12 eli toiseksi korkeimpaan luokkaan, johon valtaosa Suomen valta- ja kantateista kuuluu. Hoitoluokan noston rajana on liikennemäärä 12 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, mikä ei täyty kantatiellä 54.

Perusteita kumpaankin suuntaan

Kantatien 54 tieluokan nosto valtatieksi voisi parantaa tien vetovoimaa liikenteen näkökulmasta, keventäen näin kuormitetun valtatie 12 Tampere–Lahti kehittämispainetta. Toisaalta jos tie 54 säilyy kantatienä, sille voidaan toteuttaa joustavammin liittymiä elinkeinoelämän ja maankäytön tarpeisiin. Kyse on tässä tapauksessa enemmänkin tien ”brändiarvosta”, ei niinkään käytännön kehittämistoimista tiellä.

Raportin työryhmä:

Destia Oy

Antti Heininen
Jorma Mäntynen
Riku Huhta
Markus Pajarre

valokuvat: työryhmä



KANTATIENT 54 LIIKENTEELLINEN JA LOGISTINEN MERKITYS

Marraskuu 2025