



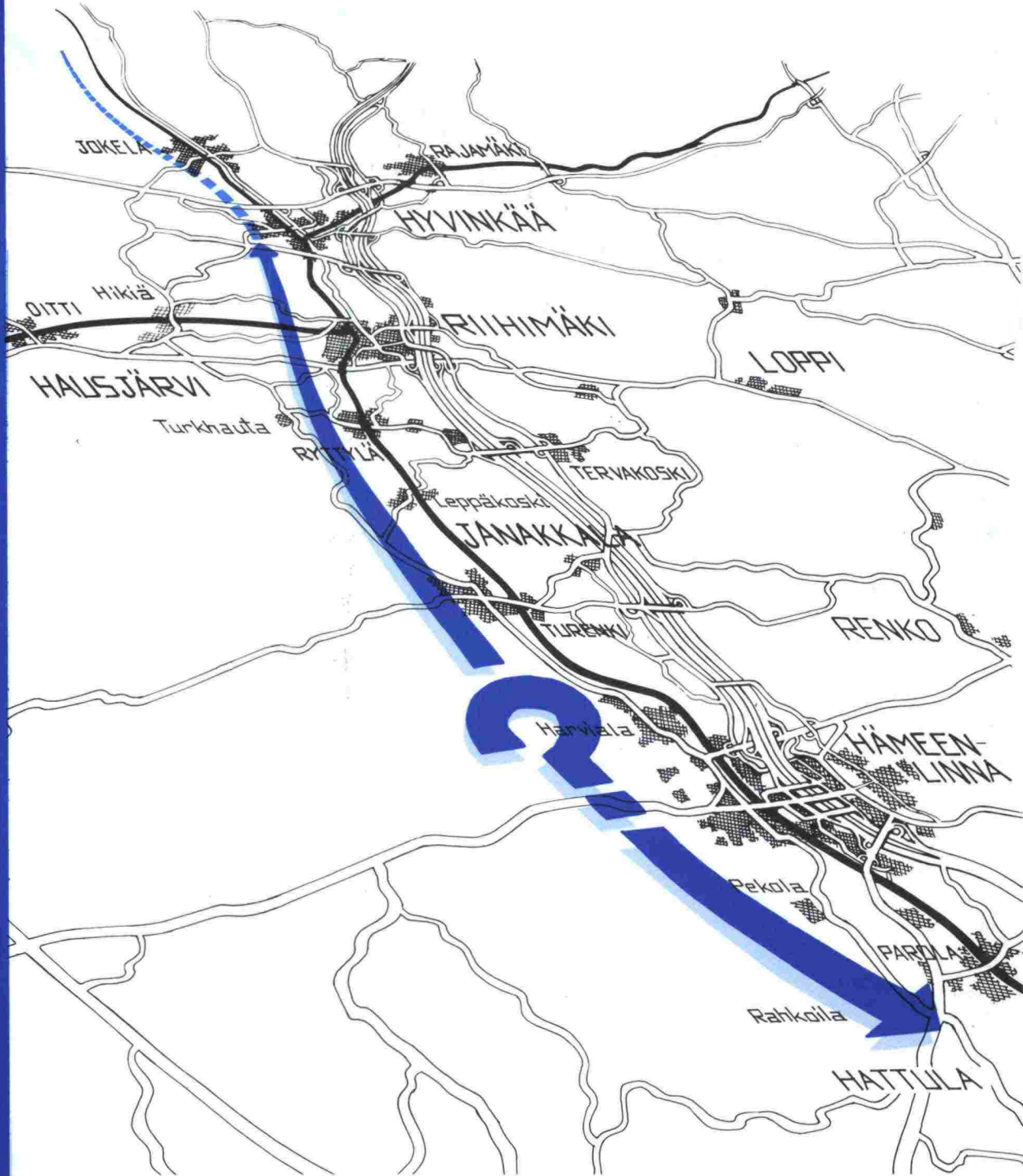
Tielaitos

Itäinen radanvarsitie välillä Hyvinkää-Hattula

Yhteenvetoraportti
Tekninen raportti

Tarveselvitys

Hyvinkää, Hausjärvi, Riihimäki, Janakkala, Hämeenlinna, Hattula



1991

Hämeen tiepiiri
Hämeen liitto

SISÄLTÖ

YHTEENVETORAPORTTI	
	Sivu
Sisältö	2
Tiivistelmä	3
Alkusanat	4
1. Hankkeelle asetetut tavoitteet	5
2. Ratkaisuehdotuksena seututie Järvenpäästä Hämeenlinnaan	6
3. Lähtökohtana liikenteelliset tarpeet ja ympäristön rajoitukset	11
4. Kolme tutkittua vaihtoehtoa	23
5. Vaihtoehdot ympäristön, liikenteen ja talouden kannalta	24
6. Epävarmuustekijät	35
7. Suositukset jatkotoimenpiteiksi	36
Liitteet	
1-3 Suositusratkaisu 1:50 000	
4 Luettelo merkittävimmistä ympäristökohteista	

TEKNINEN RAPORTTI

Sisältö
Tiivistelmä
Alkusanat
8. Lähtötiedot ja ennusteet
9. Tutkitut vaihtoehdot
10. Vaihtoehtojen vaikutukset
11. Tiedottamisesta saatu palaute
Liitteet



no: 960747
no: 961000

TIIVISTELMÄ

Suunnittelualaue, Hyvinkää-Hattula-akseli, on osa Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-vyöhykettä. Keskeisen sijaintinsa ja hyvien liikenneyhteyksiensä ansiosta alueella on hyvät kehitysedellytykset. Seutusuunnittelussa ja kuntien kaavoituksessa on jo pitkään pyritty hyödyntämään moottoritien ja pääradan itäpuolisen tien tarjoamia mahdollisuuksia. Radanvarsitie sisältyy Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-vyöhykkeen aluerakenteen ja alueiden käytön kehittämistavoitteisiin sekä tiehallituksen pitkän aikatahtaimen suunnitelmaan (TIE 2010).

Keskeisimpinä tavoitteina on luoda radanvarsialueen helminauhamaisen taajamarakenteen kehittämistä tukeva tieverkollinen ratkaisu, joka perustuu moottoritien kapasiteetin hyödyntämiseen, palvelee seudun liikenteellisiä tarpeita ja tukee junaliikenteen kehittämissyrkimyksiä. Suurimmat paikalliset ongelmat ovat Riihimäen ja Hämeenlinnan kaupunkiseuduilla, missä maankäytön laajenemisen myötä on tarpeen jäsennellä ja kehittää itäosien tie- ja katuverkkoa.

Tässä seutukaavoitusta palvelevassa selvityksessä suositellaan Helsinki-Tampere-pääradan itäpuoliseksi radanvarsiyhteydeksi Järvenpäästä Hämeenlinnaan ulottuvaa seututietä. Tämä tavoitteellinen ns. itäinen radanvarsitie rakentuu vaiheittain alkaen Riihimäen ja Hämeenlinnan maankäytön laajenemisen edellyttämistä järjestelyistä. Seututievarausta puoltavat ensisijaisesti aluerakenteen kehittämistavoitteet, joihin nähden nykyisen kokoojaluokkaisen tieverkon tekninen taso on pääosin puutteellinen.

Ratkaisuehdotuksen (vaihtoehto C2) lisäksi tutkittiin kolmea muuta vaihtoehtoa. Vaihtoehdossa 0+ nykyistä tiestöä parannetaan. Vaihtoehdossa A radanvarsitie on koko matkaltaan Hyvinkäältä Hattulaan uusi seututie. Vaihtoehdossa C1 seututie suuntautuu Hyvinkäältä Hausjärvelle ja päättyy kantatielle 54. Siitä pohjoiseen radanvarsiyhteytenä palvelee nykyinen tiestö. Vaihtoehtoihin A, C2 ja C1 liittyy alemman tieverkon järjestelyjä Riihimäen ja Hämeenlinnan seuduilla.

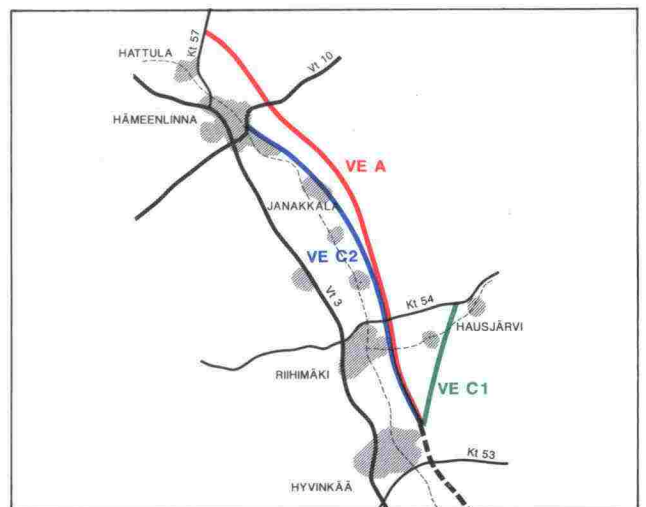
Taajamien tuntumassa kulkeva C2 täyttää parhaiten aluerakenteen kehittämiseksi asetetut tavoitteet, joita 0+:lla ja C1:illä ei saavuteta. Osittain taajamarakenteesta irrallaan oleva A hajauttaa maankäyttöä vastoin kestävä kehityksen periaatteita.

Seudullisen liikenteen välittäjänä C2:lla on parhaat edellytykset. A:ssa ei huomattavalla tieverkon (ja investointien) lisäämisellä saavuteta olennaista lisähyötyä C2:een verrattuna. C1 tukee voimakkaasti Hausjärven yhteyksiä. Radansuuntainen seudullinen liikenne C1:ssä ja 0+:ssa painottuu moottoritiele.

Radanvarsitien vuodelle 2010 ennustetut liikennemäärät ovat Turengin ja Hämeenlinnan välillä 7000-12000 autoa vuorokaudessa, Hyvinkään ja Riihimäen välillä noin 4000 autoa ja Riihimäen ja Turengin välillä 1000-3000 autoa vaihtoehdosta riippuen.

Rakentamiskustannuksiltaan A on kallein, lähes 260 Mmk (radanvarsitie ja välittömät tiejärjestelyt). C2:n kustannukset ovat noin 170 Mmk ja C1:n noin 160 Mmk.

Käytettävissä olleen lähtötiedon perusteella tien sijainnille kaikissa vaihtoehdoissa on löydettävissä ympäristöllisesti toteuttamiskelpoinen maastokäytävä. Vaihtoehto C2 on pohjavesien suojelun kannalta paras.

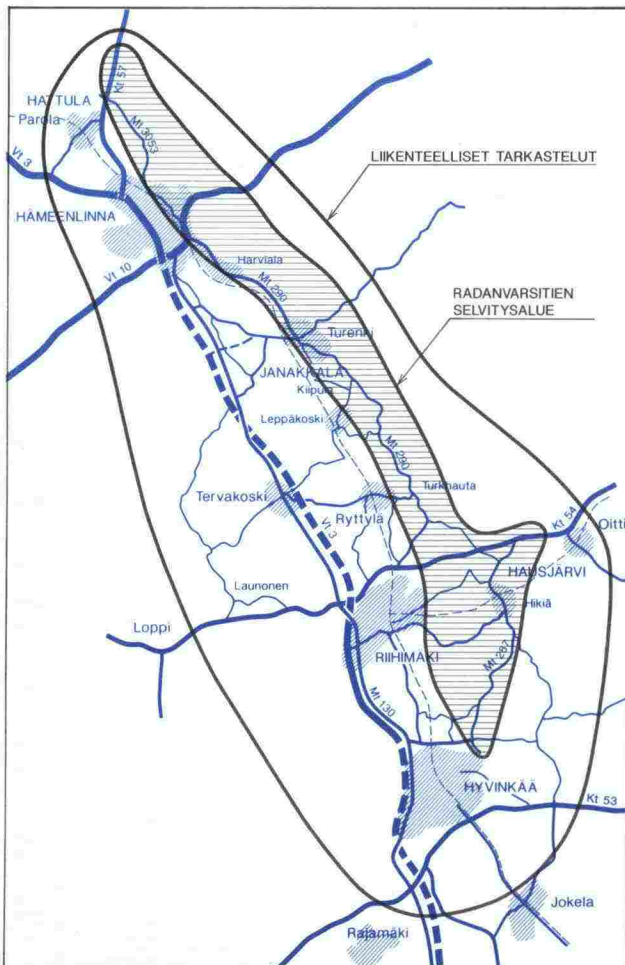


ALKUSANAT

Radanvarsitien tarveselvityksessä on tutkittu, millaisia toimenpiteitä Helsinki-Tampere pääradan itäpuolisella tieverkolla Hyvinkään ja Hattulan välillä on tehtävä noin kahdenkymmenen vuoden aikatahtäimellä. Lähtökohtana ovat olleet nykytilanteen yhteyspuutteet ja -tarpeet sekä nykyisen ja kehittyvän maankäytön liikennetarpeiden tyydyttäminen.

Selvitys painottuu pääradan suuntaisen ns. itäisen radanvarsitien eritasoisten vaihtoehtojen tutkimiseen, sijaintivaihtoehtojen tarkasteluun sekä ratkaisujen teknis-taloudellisten ja ympäristöllisten toteuttamismahdollisuuksien selvittelyyn.

Riihimäki-Hämeenlinna-seutu sijaitsee valtakunnallisten toimintojen ja kehityksen painopisteessä. Se on keskeinen osa Suomen kaupungistuneinta aluetta, Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-vyöhykettä, jolla sijaitsee kolmasosa koko maan asukkaista ja työpaikoista.



Suunnittelualue

Vyöhykkeen yhdyskuntarakennetta ollaan parhaillaan kehittämässä miljardiluokan investoinnein sekä tie- että rataverkolla.

Valtatien 3 valmistuminen moottoritieksi ja pääradan nopeuttamishankkeet kohdistavat radanvarren alueelle voimakkaita kehittämispaineita. Toisaalta moottoritie, sen rinnalle jäävä nykyinen valtatie 3 ja nopeat junat tarjoavat runsaasti kapasiteettia. Tässä tarveselvityksessä on selvitetty radan itäpuolisen yhteyden taso ja aluevaraukset. Periaateratkaisun löytäminen on tärkeätä maankäytön ja muun liikenneverkon kehittämisen kannalta. Alueen kunnissa on vireillä eriasteisia maankäyttösuunnitelmia, jotka edellyttävät kannanottoa radanvarsitiehen.

Tämän yhteenvetoraportin lisäksi hankkeesta on laadittu tekninen raportti, johon on koottu työn aikana syntyneitä yksityiskohtaisempia selvityksiä.

Radanvarsitien tarveselvityksen rinnalla on laadittu Riihimäen seudun tieverkko-suunnitelmaa, joka keskittyy suunnittelualueen eteläpäähän tieverkon ongelmiin.

Suunnittelun aikana on pidetty yleisötilaisuuksia Hämeenlinnassa, Janakkalassa ja Riihimäellä. Hanketta on käsitelty kuntakohtaisesti erilaisissa tiedotustilaisuuksissa. Voimakkain palaute on Janakkalan maanomistajien kannanotto, jossa puolletaan nykyisten teiden parantamista. Alueen kuntien johdolle on esitelty hanketta neljässä kunnallisjohdon kokouksessa.

Selvityksen ovat teettäneet Hämeen tiepiiri ja Hämeen liitto yhdessä alueen kuntien (Riihimäki, Hausjärvi, Janakkala, Hämeenlinna, Hattula) kanssa. Konsulttina on toiminut Suunnittelukeskus Oy. Työryhmässä ovat olleet mukana myös tiehallituksen, Uudenmaan tiepiirin, Valtionrautateiden ja Hyvinkään kaupungin edustajat. Ympäristöselvitykset pohjavesiä lukuunottamatta on tehnyt Hämeen tiepiiri. Työstä ovat vastanneet Sakari Suominen Hämeen tiepiirissä, Harry Tast Hämeen liitossa ja Maarit Saari Suunnittelukeskus Oy:ssä.

1. HANKKEELLE ASETETUT TAVOITTEET

<p>Liikenteelliset tavoitteet</p> <ul style="list-style-type: none"> * ratkaisu parantaa liikenneturvallisuutta ja tukee junaliikenteen kehittämistä * valmistuvan moottoritien ja sen rinnalle seudulliseksi tieksi jäävän nykyisen valtatie 3 tarjoamaa kapasiteettia käytetään tehokkaasti hyväksi * saavutettavuus paranee radanvarren taajamien välillä * selvittää, millä menettelytavalla puolustusvoimat voivat ottaa käyttöön tarvitsemansa panssarivaunujen kuljetusreitit, josta osa sijoittuu radanvarsitien käytävään 		
<p>Yhdyskuntapoliittiset tavoitteet</p> <ul style="list-style-type: none"> * tieverkko tukee radanvarren taajamien välisen vuorovaikutuksen kehittämistä ja Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-vyöhykkeen aluerakenteen ja alueiden käytön kehittämistä * tieverkko tukee olemassa olevia taajamarakenteita säilyttävää kehitystä 		
<p>Hyvinkää</p> <ul style="list-style-type: none"> * Erkylän pohjavesialueen suojelu * Erkylän-Lallujärven virkistysalueen säilyttäminen * yhteyksien parantaminen Lahden suuntaan (maantie 287) * luontevat yhteydet Riihimäen ongelmajätelaitokselle 	<p>Riihimäki</p> <ul style="list-style-type: none"> * ratkaisu tukee kehittyvää maankäyttöä kaupungin itäreunalla * kaupunkialueen tieverkon selkeyttäminen ja verkollisen ratkaisun löytäminen yleiskaavoitusta ja itäreunan alueiden asemakaavoitusta varten 	<p>Hattula</p> <ul style="list-style-type: none"> * ottaa huomioon Pekolan ja Rahkoilan kehittyvien alueiden yhteystarpeet Hämeenlinnaan ja Parolaan * kytkeä radanvarsiyhteyden pohjoispääsiten, että yhteydet moottoritiele ja kantatien 57 suuntaan järjestyvät tarkoituksenmukaisesti
<p>Janakkala</p> <ul style="list-style-type: none"> * varautua radan suuntaisen yhteysverkon parantamiseen ottaen huomioon taajamien maankäytön kehittymisen ja niiden välisten yhteyksien tason * turvata Turengista sujuva yhteys Hämeenlinnan kaupunkikeskukseen ja varautua taajamakehityksen myötä keskustan ohittavaan tiehen, jonka maastokäytävä sijoittuu Lastujärven itäpuolelle * kytkeä Turengin eteläpuoliset alueet (Kiipula, Leppäkoski ja Tervakoski) radanvarsitiehen * säilyttää pääharjujakson arvokkaat osat 	<p>Hämeenlinna</p> <ul style="list-style-type: none"> * kaupungin itä- ja eteläpuolisen katuverkon kehittäminen vastaamaan maankäytön laajenemisen tarpeita * ratkaisun tulee tukea kehittyvää maankäyttöä kaupungin itäpuolisella alueella, jolle laaditaan osayleis- ja asemakaavaa * varautua maankäytön laajenemisen edellyttämään kaupungin keskustan etelä- ja itäpuolelta kiertävään väylään * helpottaa valtatie 10 ja Hämeenlinnan-Turengin-maantien välityskykyongelmia * rajoittaa liikennemääriä Aulangontielle 	<p>Hausjärvi</p> <ul style="list-style-type: none"> * harjualueen säilyttäminen * radanvarsitien linjaaminen siten, että asutus ohjautuu kunnan nykyisiin päätaajamiin (Oitti, Hikiä, Ryttylä) eikä kasvupaineita aiheudu muualle * ottaa huomioon jo nykyisin tapahtuva maankäytön laajeneminen Monnin alueella ja Riihimäen ja Hausjärven rajalla * parantaa Hikiän ja Oitin yhteyksiä Hyvinkään ja Riihimäen suuntaan
<p>Taloutta koskevat tavoitteet</p> <ul style="list-style-type: none"> * toimenpiteiden liikennetaloudellinen kannattavuus * elinkeinoelämän toimintaedellytysten turvaaminen ja parantaminen 		
<p>Ympäristölliset tavoitteet</p> <ul style="list-style-type: none"> * välttää suojelualueiden, pohjavesialueiden, ympäristöllisesti arvokkaiden kohteiden ja maisemakokonaisuuksien rikkomista * löytää uusille väylille sellainen sijainti, että ympäristölliset ristiriidat ja haitat ovat mahdollisimman vähäiset * selvittää, mihin asioihin jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota * noudattaa kestävän kehityksen periaatteita 		
<p>Suunnitelman laatimista koskevat tavoitteet</p> <ul style="list-style-type: none"> * määrittää radan itäpuolisen seudullista liikennettä palvelevan yhteyden taso ja verkollinen asema liikenteellisen tarpeen ja maankäyttönäkökohtien perusteella sekä muut verkolla tarvittavat toimenpiteet * todeta hankkeen teknistaloudellinen ja ympäristöllinen toteuttamiskelpoisuus * tuottaa toimenpiteiden vaikutuksia (liikenteen hoito, liikenneturvallisuus, ympäristövaikutukset, talous) koskevat tiedot vaihtoehtojen arvioinnin ja hankepäätöksen perustaksi * määrittää pääsuuntatasoinen aluevaraus seutukaavoitusta ja kuntien yleispiirteistä maankäytön suunnittelua varten * selvittää vaiheittain toteuttamisen mahdollisuudet ja hankkeiden ajoittaminen siten, että verkko vastaa liikenteellisiä ja maankäytöllisiä tarpeita * antaa suositukset jatkotoimenpiteiksi 		

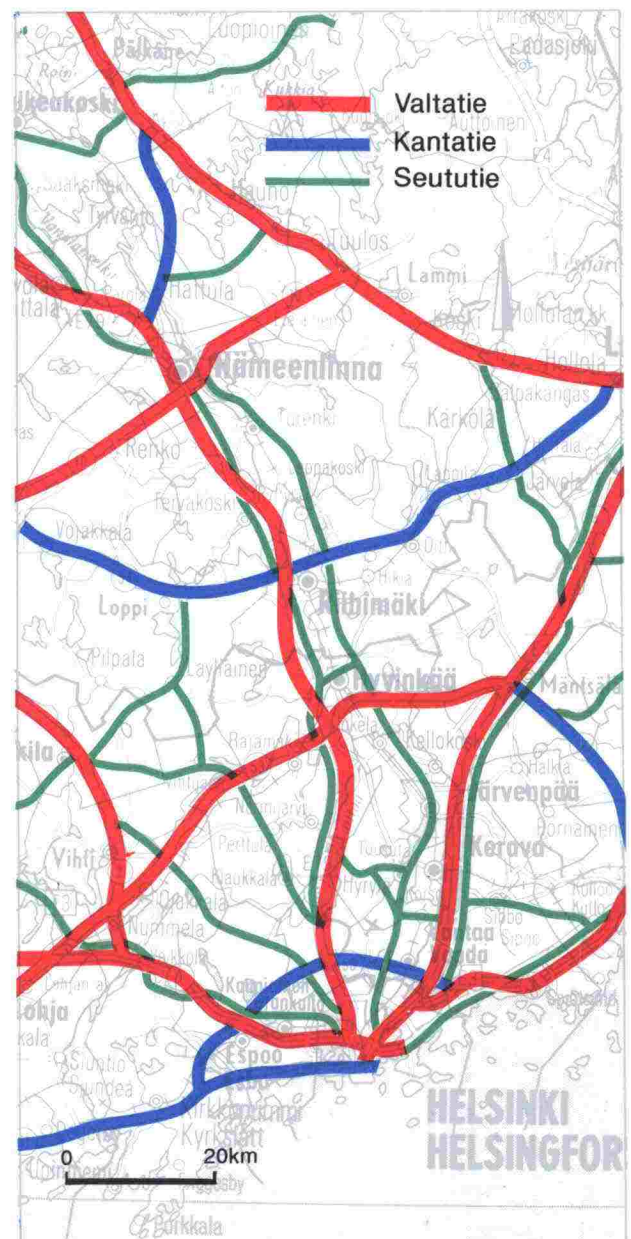
2. RATKAISUEHDOTUKSENA SEUTUTIE JÄRVENPÄÄSTÄ HÄMEENLINNAAN

Pääradan itäpuolisen tieverkon kehittämiseksi suositellaan tässä selvityksessä varautumista vaihtoehdon C2 mukaiseen ratkaisuun, jossa tieverkon runkona etelä-pohjoissuunnassa on Järvenpäästä Hämeenlinnaan ulottuva seudullinen ns. radanvarsitie. Uutta osuutta tarkastelualueella on Hyvinkään ja Turenkin väli. Suositusratkaisuun sisältyy myös ehdotuksia alemman tieverkon parantamistoimenpiteistä sekä maankäytön kehittymisen edellyttämät järjestelyt Riihimäen-Hausjärven ja Hämeenlinnan-Hattulan-seuduilla.

Riihimäki-Hausjärvi-seudulla tulee parantaa Riihimäen ja Hikiän välinen paikallistie (pt 13819) ja Hyvinkään ja Hausjärven välinen maantie (mt 287) sekä maantien 290 liittymä kantatiella 54. Radanvarsitiestä ehdotetaan rakennettavaksi ensin Riihimäen itäisenä ohikulkutienä palveleva osuus ja siltä yhteys kaupungin eteläpuolelta valtatielle 3. Radanvarsitien kytkeminen Riihimäeltä etelään Hyvinkään ohikulkutiehen tulisi ajankohtaiseksi silloin, kun seututie ulottuu Järvenpäästä Hyvinkäälle.

Riihimäki-Turenki-välillä varaudutaan seututien jatkamiseen Riihimäen ohikulkutieltä Ryttylän ja Leppäkosken ohi Kiipulaan, jossa radanvarsitie yhtyy nykyiseen Turenkin ja Hausjärven väliseen maantiehen (mt 290). Radanvarsitien Riihimäen ja Ryttylän välinen osuus voidaan toteuttaa myös aikaisemmin Riihimäen ohikulkutien rakentamisen yhteydessä. Kiipulan ja Turenkin välinen osuus nykyisestä maantiestä 290 parannetaan seututien vaatimukset täyttäväksi (levennys, liittymien jäsennöinti). Parantamisen yhteydessä rakennetaan pohjavesisuojaus. Muilla maantien 290 osilla tehdään vain sellaiset parannustoimenpiteet, että tie palvelee tyydyttävästi radan itäpuolista liikennettä, kunnes tavoiteratkaisu on toteutunut. Maantien 290

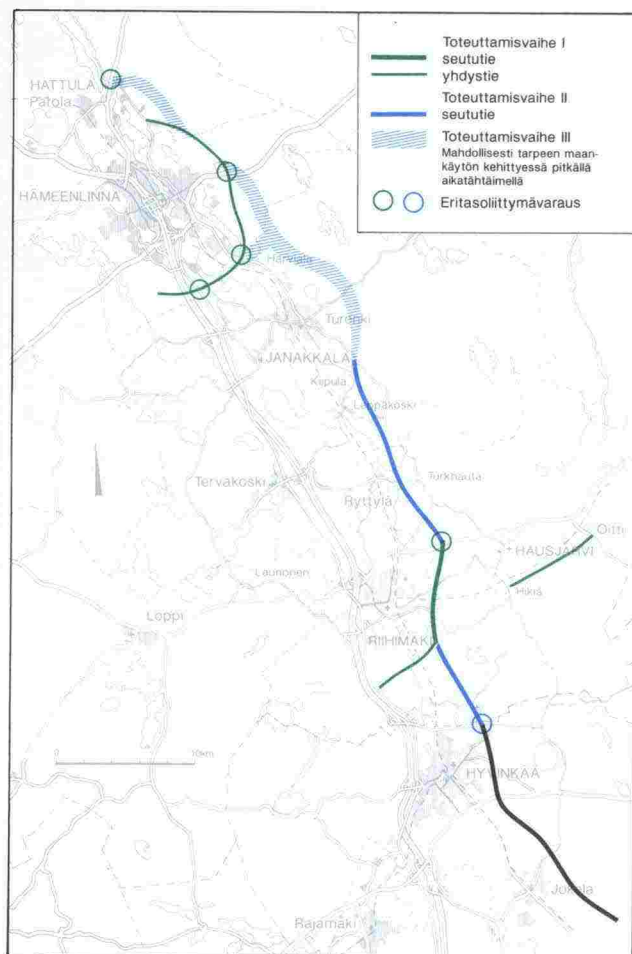
parantaminen seututien tasoiseksi kantatien 54 (Ryttylän) ja Turenkin välillä ei ympäristösyistä ole järkevää. Tie jouduttaisiin käytännössä rakentamaan uudelleen, mikä olisi tuhoisaa vanhan Hämeentien historiallisen arvon, tien varteen sijottuneen asutuksen sekä harjualueen kannalta.



Seututie Järvenpäästä Hämeenlinnaan

Turenki-Hämeenlinna-välillä radanvarsitienä palvelee nykyinen Turenki-Hämeenlinna-maantie, joka on korkeatasoinen seudullinen tie. Osuus on radanvarsitien vilkkaimmin liikennöity. Tiellä on tehtävä liikenteen toimivuuden ja turvallisuuden ylläpitämiseksi tarvittavat toimenpiteet.

Hämeenlinnan-Hattulan-seudulla ehdotetaan rakennettavaksi lähinnä kaupunkiseudun sisäistä liikennettä palveleva kokoojayhteys Hämeenlinnan itäpuolelle. Yhteys liittyy Aulangon-Rahkoilan maantiehen Pekolassa, josta pohjoiseen nykyinen tie samanaikaisesti parannettaisiin. Osa yhteydestä voisi toimia panssariajoneuvojen kuljetusreitteinä Parolasta Hätilän ampumarta- ja harjoitusalueelle.



Radanvarsiyhteyden rakentaminen etenisi vaiheittain

Ensisijaisesti radanvarsitien käytävään sijoituvien yhteyksien maankäytöllinen tarve korostuu Riihimäen ja Hämeenlinnan kaupunkiseuduilla, joilla kaupunkirakenne on laajenemassa itään. Hämeenlinnassa kaupungin ohittava yhteys on osa kehää, joka kiertää kaupungin itä- ja eteläpuolelta valtatie 10 suunnassa. Tämän kehän jatkaminen länteen liittyy kaupungin tulevan elinkeinoalueen (Moreeni 2002) liikenteen valtateille 3 ja 10 sekä kehäväylälle.

Janakkalan, Hämeenlinnan ja Hattulan kuntien edustajat ovat työryhmässä ratkaisuehdotuksen laajennukseksi esittäneet, että hyvin pitkällä aikataulimella olisi maankäyttösuunnitelmissa varauduttava taajamanauhan ohittavaan yhteyteen Turengista Hattulaan. Varaustarve riippuu maankäytön kehittymisestä. Hattulassa maankäyttö on laajenemassa Aulangon-Rahkoilan-maantien varteen. Ajan mittaan taajamarakenteen sisään jäävä yhteys voitaisiin tarvittaessa korvata ohituksella. Hämeenlinnan kohdalla varaukseen liittyvät myös valtatie 10 mahdolliset tulevaisuuden järjestelyt korkeatasoisempaan valtatiehenä.

Kohti tavoitteellista aluerakennetta

Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-vyöhykkeen rungon muodostavat valtatie 3, päärata ja helminauhmainen taajamaketju. Kehityksen lähtökohtana on ollut alueen sijainti, ja rakenteen muotoutumiseen ovat ensisijaisesti vaikuttaneet luontaiset kulkuyhteydet ja rakennetut väylät.

Moottoritien vaikutusalueella uusi maankäyttö ei toteudu täysin aikaisempien rakennesuunnitelmien mukaisesti. Vyöhykkeen sisällä toiminnot ja alueet erilaistuvat. Rakentaminen suuntautuu merkittävästi eritasoliittymien lähialueille. Uuden maankäytön seurauksena rakentaminen elpyy myös perinteisellä taajamanauhalla.

Seutus suunnittelussa ja kuntien kaavoituksessa on jo pitkään pyritty hyödyntämään moottoritien ja pääradan itäpuolisen tien tarjoamia mahdollisuuksia. Ratkaisuehdotuksen mukaisen, taajamanauhan yhdistävän tien rakentaminen pääradan itäpuolelle luo parhaat edellytykset tavoitteellisen aluerakenteen toteutumiselle. Radanvarsitie sisältyy myös Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-vyöhykkeen aluerakenteen ja alueiden käytön kehittämistavoitteisiin.

Tieverkko täydentyy, liikenteen turvallisuus ja toimivuus paranee

Ratkaisuehdotuksen mukaisesti toteutettuna radanvarsitie täydentää alueen tieverkkoa kytkeväällä radanvarren taajamat itäpuolelta toisiinsa, vastaavasti kuin moottoritie ja nykyinen valtatie 3 yhdistää ne länsipuolella. Näiden pääväylien luonteet ovat erilaiset. Taajamien tuntumaan sijoittuva radanvarsitie palvelee lähinnä taajamien välistä ja sisäistä liikennettä, kun taas korkeatasoista moottoritietä käyttää pitkämatkainen liikenne. Ratkaisu vastaa tiehallituksen laatiman pitkän aikavälin suunnitelman (TIE 2010) mukaista käsitystä kyseisen yhteyden luokituksesta seututieksi.

Seututietasoisen radanvarsitien nopeusrajoitus taajamien ulkopuolella on 80-100 km/h. Taajamien reuna-alueilla nopeutena on 60 km/h ja keskusta-alueilla 50 km/h. Tien leveys on 8-9 metriä.

Ennustetut liikennemäärät radanvarsitiellä vuonna 2010 ovat Hyvinkään ja Riihimäen välillä 2000-4000 autoa/vrk, Riihimäen ja Turengin välillä 1000-3000 autoa/vrk ja Turengin ja Hämeenlinnan välillä (nykyinen tie) 7000-12000 autoa/vrk. Harvialan ja Pekolan välisen yhteyden liikennemäärä on noin 1000 autoa/vrk. Tämän yhteyden liikennemäärä valtatie 10 (Ruununmylly) ja Pekolan välisellä osuudella voi

kasvaa noin 4000 autoon/vrk, jos Aulangon kohdalla ei sallita läpikulkuliikennettä.

Hämeenlinnan ja Riihimäen kaupunkiseutujen järjestelyt parantavat itäosien tie- ja katuverkon palvelutasoa ja liikenneturvallisuutta. Hämeenlinnassa ohikulkutie korvaa osittain Aulangon-Rahkoilan-maantien (mt 3053) ja sen sisääntulojatkeena olevan Aulangontien, jota on erityisesti Aulangon kohdalla erittäin vaikea parantaa. Väliytiskyongelmat Aulangontien ja itäisen sisääntulotien (Viipurintien) liittymässä helpottuvat. Uusi yhteys palvelee myös Hämeenlinnan ja Hattulan itäosiin laajenevan maankäytön yhteystarpeita ja tukee verkollisesti uuden rata-phan yllittävän yhteyden (Paasikiventien jatkeen) yhdistämistä valtatiehen 10.

Hyvinkään ja Hausjärven välisen maantien parantaminen vähentää onnettomuuksia. Liittymäjärjestelyt maantien 290 ja kantatien 54 liittymässä ja Turengin keskustassa parantavat näiden liittymien toimivuutta ja turvallisuutta. Radanvarsitien vilkkaimmalla osuudella Turengin ja Hämeenlinnan välillä turvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta voidaan parantaa erottamalla kevytliikenne omalle väylälleen, rakentamalla alikulkuja ja liittymäjärjestelyjä. Radanvarsitie pienentää Ryttylän ja Riihimäen välisten yhteyksien onnettomuusmääriä, kun näiden taajamien välinen liikenne siirtyy radanvarsitielle.

Ympäristövaikutukset hallittavissa

Ratkaisuehdotuksen linjaus kulkee Paukunharjun maakunnallisen harjujen- ja maisemansuojelualueen itä- ja koillisosan halki, sivuaa Somervuoren ja Palvaanlinnan maakunnallisia harjujen- ja maisemansuojelun kohteita sekä ylittää harjujakson Matinvuoren eteläpuolella Kiipulasaa. Näillä alueilla uusi tie vaikuttaa nimenomaan alueen maisemakuvaan. Riihimäen eteläisen ohitustien linjaus sivuaa Arolammen paikallista linnustonsuojelukohdetta ja voi siten vaikuttaa

alueen linnustoon. Hämeenlinnan ohitustien linjaus kulkee valtakunnalliseen soidensuojeluohjelmaan kuuluvan Raimansuon pohjoispuolelta ja voi vaikuttaa suon pohjoisosien kasvillisuuteen ja eläimistöön.

Linjaus sivuaa Hausjärvellä Erkylänlukkojen lähivirkistysaluetta ja Hämeenlinnassa Katumajärven ja Aulangon virkistys- ja ulkoilualueita ja voi näin vaikuttaa näiden alueiden virkistyskäyttöön. Ainoa merkittävä vesistönylitys on Puujoen ylitys Turkhaudan länsipuolella.

Linjaus kulkee Karan ja Ryttylän kulttuurimaiseman halki sekä Turenkin eteläpuolella pitkin vanhaa Hämeentietä. Hämeenlinnan ohitustie risteää Turenki-Miemala-maantien ja päättyy keskelle Pekolan kulttuurimaisemaa. Näillä

alueilla tien linjaus vaikuttaa merkittävästi kulttuurimaisemaan.

Välillä Hyvinkää-Turenki tien linjaus voidaan sovittaa maastoon rikkomatta maisemaa, samoin Riihimäen ohitustien osalla sekä Hämeenlinnan ohitustien osalla välillä Harviala-Pekola. Välillä Yläne-Harviala pehmeikköinen maasto vaatii suuria maisemallisia toimenpiteitä.

Pohjaveden likaantumiswaara vältetään parhaiten, jos tie voidaan rakentaa pohjavesialueen ulkopuolelle. Rakennettaessa tietä pohjavesialueelle pilaantumiswaara vähenee, kun tiet suojataan asianmukaisesti. Pohjavesille aiheutuva likaantumiswaara on ratkaisuehdotuksessa pieni, koska teiden pohjavesialueilla kulkema matka on lyhin sekä rakennettavaksi ehdotettujen että nykyisten teiden osalta. Tärkeille ja vedenhankintaan soveltuville pohjavesialueille sijoittuvat uudet tieosuudet varustetaan suojarakenteilla.

Muita tutkittuja vaihtoehtoja

Tässä selvityksessä on tutkittu kahta muuta ratkaisuehdotuksesta (C2) poikkeavaa vaihtoehtoa. Järeimmässä ratkaisussa (vaihtoehto A) seututie ulottuu Hyvinkäältä Hattulaan asti. Vaihtoehdossa C1 seututie suuntautuu Hausjärvelle ja päättyy Riihimäki-Lahti-kantatielle. Tästä pohjoiseen tiestö olisi pääosin nykyisiä teitä. Viimeksi mainittuun vaihtoehtoon sisältyvät myös itäiset kehäyhteydet Riihimäellä ja Hämeenlinnassa. Näiden vaihtoehtojen rinnalla on tutkittu niin sanottua 0+-vaihtoehtoa, jossa parannetaan nykyistä tieverkkoa.

Vertailun perusteella todettiin, että vaihtoehdot 0+ ja C1 eivät täytä asetettuja tavoitteita koko suunnittelualueella. Vaihtoehto A on nykyisten kehitysnäkymien valossa ylimitoitettu eikä se tue tavoitteellista aluerakennetta.



Radanvarsitie kulkee harjulaakson poikki Kiipulassa



Turengista seututienä on nykyinen maantie 290

Ratkaisuehdotuksen moninaiset vaikutukset

Tärkeimmät hyödyt

- + radanvarsitie kytkee radanvarren taajamat toisiinsa tehokkaasti ja parantaa vuorovaikutusmahdollisuuksia niiden välillä
- + radanvarren taajamien yhteydet itään päin ja pääkaupunkiseudun itäosiin paranevat
- + radanvarsitie luo (moottoritien ja pääradan ohella) kehitysedellytykset tavoitteelliselle aluerakenteelle
- + poikittaisyhteydet taajamista moottoritielle ovat hyvät, jolloin moottoritien kapasiteetti tulee hyödynnettyä
- + asemapaikkojen kehittämisedellytykset ja tehokkaat yhteydet asemapaikoille tukevat junaliikenteen kehittämisyhtymyksiä ja liikennemuotojen yhteistyötä
- + seudullisen liikenteen välittämisen lisäksi radanvarsitie palvelee myös Riihimäen ja Hämeenlinnan kaupunkiseutujen liikennettä
- + ratkaisu tukee verkollisesti Riihimäen ja Hämeenlinnan kaupunkien itäosien katuverkon ja maankäytön kehittämistä ja jäsenöintiä siten, että läpiajoliikenne ohjautuu sille parhaiten soveltuville väylille; ruuhkat ja liikenteestä aiheutuvat päästö- ja meluhaitat helpottuvat, liikenneturvallisuus paranee
- + nykyisen tiestön parantamistoimenpiteet Hausjärven seudulla kytkevät myös Hikiän ja Oitin suunnan tehokkaammin radanvarsinauhaan
- + tavoitteellinen panssariura toteutuu
- + liikenteen aiheuttama pohjavesiin kohdistuva likaantumisen riski on kokonaisuutena pienempi kuin nykyisellä tieverkolla; uudelle tielle ja nykyisten teiden parannettaville osuuksille rakennetaan suojaukset pohjavesialueiden kohdalle
- + Aulangon kohdalla liikennettä voidaan rajoittaa

Merkittävimmät haitat

- tienpidon tai liikenneonnettomuuden seurauksena maahan mahdollisesti joutuvat haitalliset aineet aiheuttavat paikoin pohjaveden likaantumisen riskin; riski on kuitenkin pienempi kuin nykyisin, koska tavoiteratkaisussa liikenne poistuu Hausjärven ja Kiipulan välillä paikallista liikennettä lukuunottamatta maantieltä 290, joka sijaitsee lähes kokonaisuudessaan pohjavesialueella
- uusien teiden rakentamisen seurauksena liikenteestä koituvat haitat (melu, pakokaasut) siirtyvät alueille, joilla niihin ei ole totuttu; syntyy uusia "haittaputkia"
- peltovaltaisella alueella ei voida välttyä viljelymaiden menetyksiltä ja tilusten pirstoontumiselta
- radanvarsitie halkoo seudullisen virkistysalueen Hausjärvellä Riihimäen ja Hyvinkään välillä ja rajoittaa jonkin verran harjualueen virkistyskäyttöä Hausjärven pohjoisosassa ja Janakkalassa, sillä tie sijoittuu taajamien ja harjujakson väliin
- Hämeenlinnan Mäskälässä kehäyhteys sijoittuu asutuksen ja ulkoilun väliin

3. LÄHTÖKOHTANA LIIKENTEELLISET TARPEET JA YMPÄRISTÖN RAJOITUKSET

3.1 Radanvarsitietä kaavailtu kauan

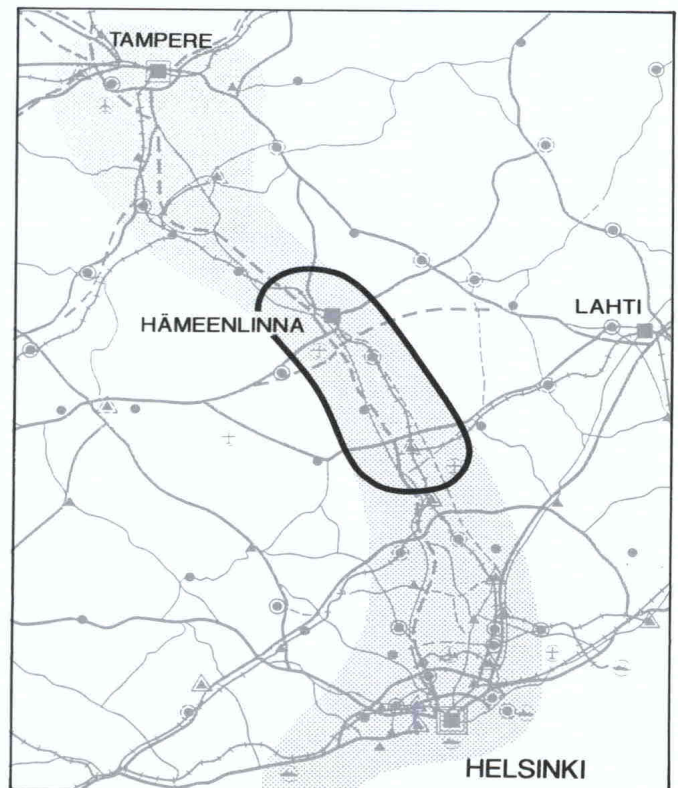
Pääradan suuntainen itäinen radanvarsitie on varsin pitkään ollut esillä eri suunnitelmissa. Kanta-Hämeen runkokaavassa 1969 tie oli osoitettu maakunnallisena runkotienä. Tiepiirin toteuttamishjelmissä se oli mukana 1970-luvulla. Hämeenlinnasta Järvenpäähän ulottuvasta radanvarsitiestä laadittiin Radanvarsitien yleisuunnitelma vuonna 1974. Toteutuksen painopiste siirtyi kuitenkin moottoritiehen. Kanta-Hämeen seutukaavassa ja seutusunnitelmassa radanvarsitie on merkitty seudullisena yhteytenä tai yhteystarpeena.

Radanvarsialueen Hämeenlinna-Järvenpää tieverkkoselvityksessä (1980) todettiin, että yhtenäistä radanvarsitietä ei tarvita. Selvityksessä suositeltiin seudullisen yhteyden rakentamista Järvenpäästä Hyvinkäälle, paikallista maankäyttöä palvelevaa väylää Riihimäen ja Hyvinkään välille (rakennettu radan länsipuolelle 1980-luvulla), Riihimäen itäisen sisään tulotien rakentamista sekä maantien 290 parantamista Riihimäen ja Turenkin välillä. Selvityksen ja lausuntojen pohjalta tehdyssä teverkkopäätöksessä todettiin, että suositellun tavoiteverkon lisäksi säilytetään radan itäpuolisen tien aluevarausta välillä Hyvinkään pohjoinen kehätie-Riihimäki.

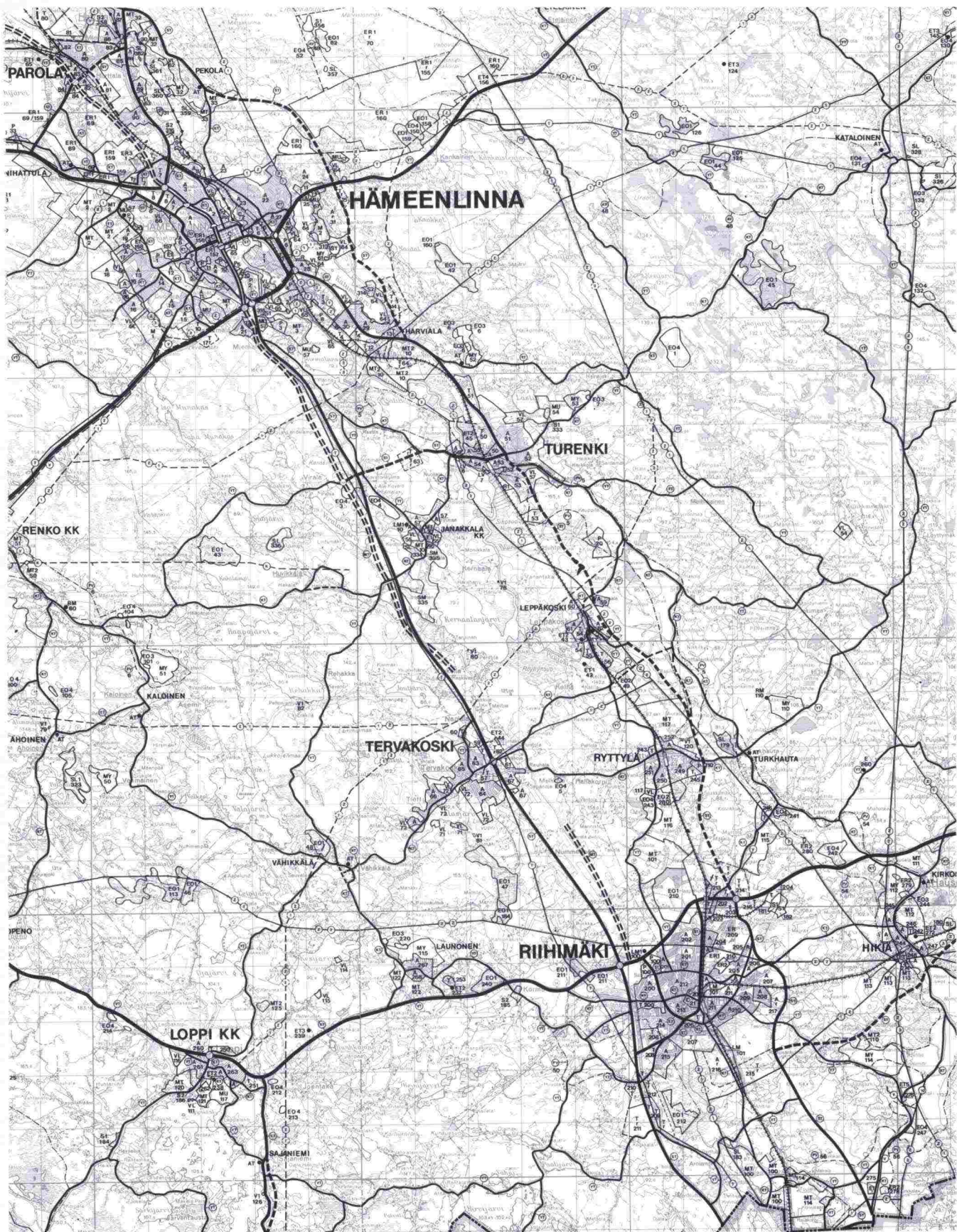
Samanaikaisesti (1990-91) tämän tarveselvityksen kanssa on laadittu Riihimäen seudun tieverkkosuunnitelmaa, jossa on tutkittu mm. radanvarsiyhteyden eritasoisten vaihtoehtojen vaikutusta muuhun tieverkkoon Hyvinkään, Riihimäen, Hausjärven, Lopen ja Janakkalan kuntien alueella.

3.2 Keskeinen sijainti, hyvät yhteydet - perusta aluerakenteen kehittämiseksi

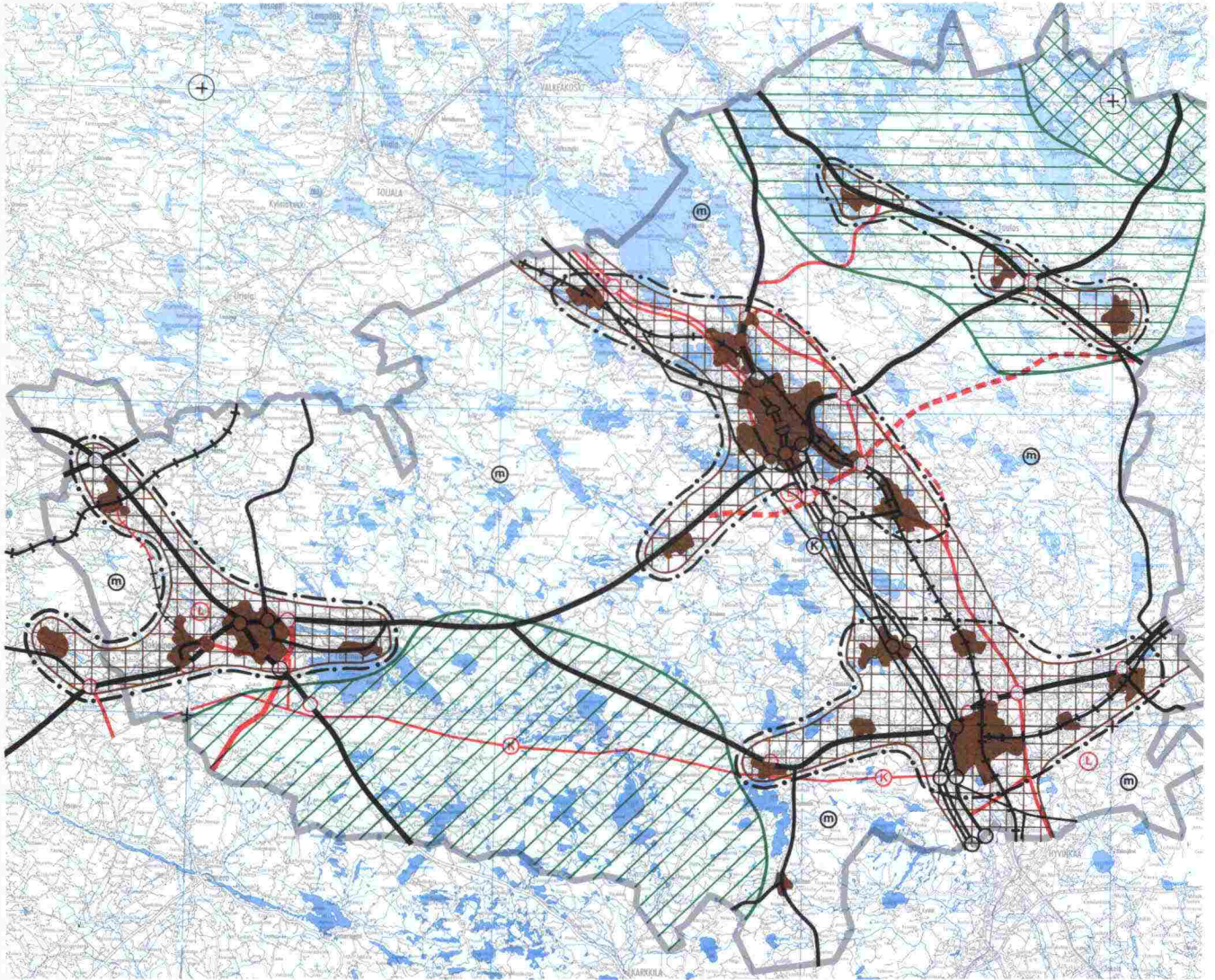
Suunnittelualue, Hyvinkää-Riihimäki-Hämeenlinna keskus akseli on osa Helsinki-Tampere-vyöhykettä. Ydinalueen muodostavat valtatie 3, päärata, kehittynyt yhdyskuntatekniikan infrastruktuuri ja helminauhmainen taajamaketju. Alueen merkittävin keskus on Hämeenlinna. Kaupunkikeskuksia ovat Hyvinkää ja Riihimäki ja kuntakeskuksia Oitti (Hausjärvi), Turenki ja Tervakoski (Janakkala) sekä Parola (Hattula). Radanvarsitien vaikutusalueen paikalliskeskuksia ovat Hikiä, Ryttylä ja Pekola. Keskusten saavutettavuus tieverkossa on suhteellisen hyvä.



Suunnittelualue osana Helsinki - Hämeenlinna - Tampere-vyöhykettä



Seutukaavassa radanvarsitie on merkitty seudullisena tienä Hyvinkäältä Hämeenlinnaan (ote 2. seutukaavasta)





















MAAKUNTASUUNNITELMA

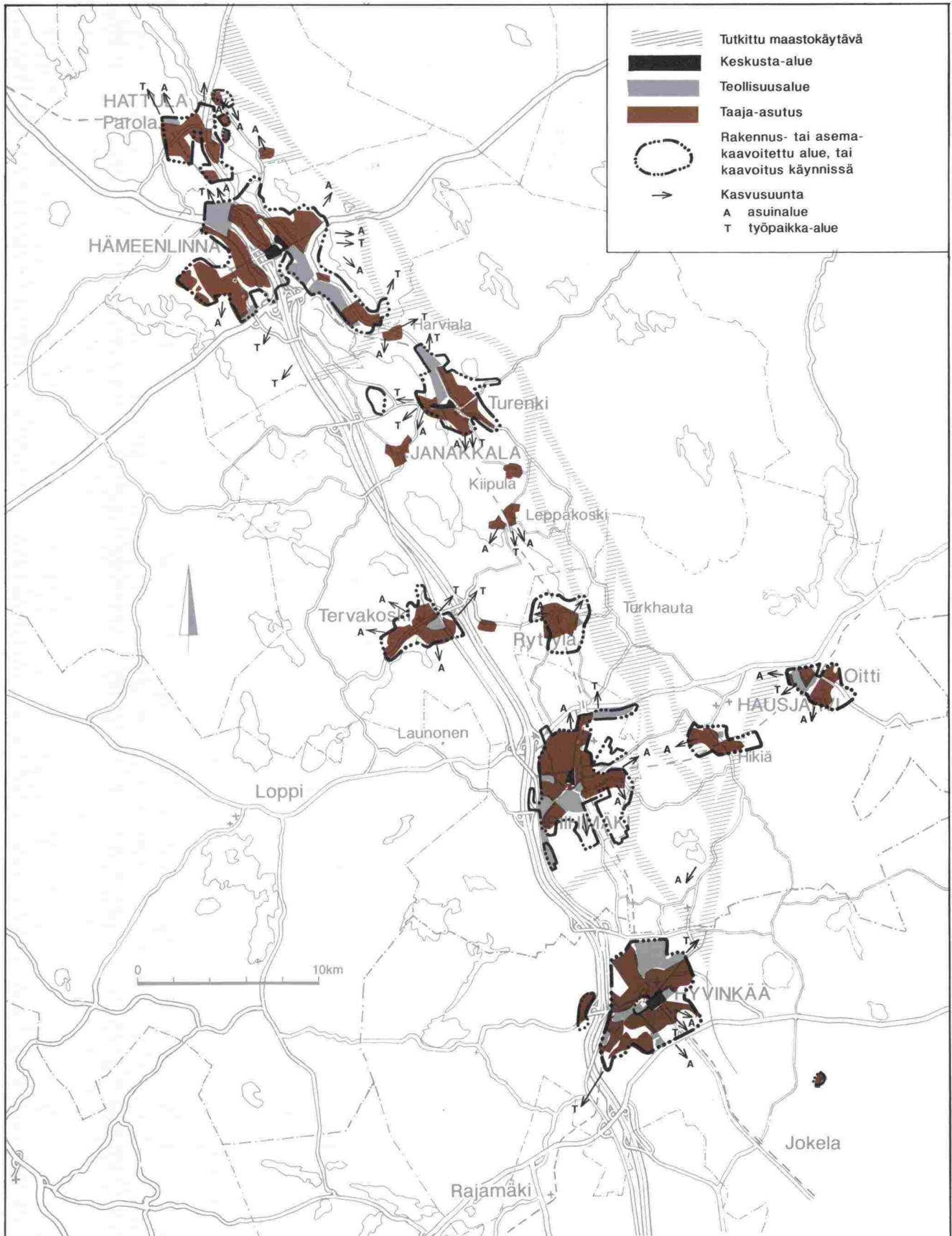
ALUERAKENTEEN KEHITTÄMINEN

-  TAAJAMA-ALUE
TAAJAMATOIMINTOJEN ENSISIJAINEN
SIOJITTUMISALUE
-  TYÖPAIKKOJEN JA ASUMISEN SJOJITTUMISEN
INTRESSIVYÖHYKE
TAAJAMAMUODOSTUS EDELLYTTÄÄ PERUS-
TEELLISTÄ MAANKÄYTÖN SUUNNITTELUA
TOIMINTOJEN SJOJITTUMINEN EDELLYTTÄÄ
YHTEISTYÖTÄ KUNTIEN KESKEN
-  MAA- JA METSÄTALOUSALUE
MAA- JA METSÄTALOUDEN SEKÄ LIITÄNNÄIS-
ELIKEINOJEN KEHITTÄMINEN JA PERUS-
PALVELUJEN SÄILYTTÄMINEN ENSISIJAINEN
-  MATKAILUN, VIRKISTYKSEN, LOMA-ASUMI-
SEN JA LUONNONSUOJELUN KEHITTÄ-
MISVYÖHYKE
-  MATKAILUN JA LOMA-ASUMISEN KEHIT-
TÄMISVYÖHYKE
-  EVON - PORRASKOSKEN VAPAA-AJAN
KEHITTÄMISVYÖHYKE

ALUERAKENTEEN KEHITTÄMINEN

NYKYTI- LANNE	TOTEUTUS 1992- 2015	ALUEVA- RAUS	
			MOOTORITIE
			VALTA- TAI KANTATIE
			SEUTUTIE
			PÄÄRATA
			MÄÄKÄASUPUTKI
			PIENKONEKENTTÄ

Merkittävät aluerakenteen kehittämishankkeet ja -toimenpiteet (ote Hämeen liiton suunnitelmasta)



Nykyinen maankäyttö ja kasvusuunnat.

Keskeinen sijainti, hyvät yhteydet ja ympäristön laatu luovat pääradan suuntaisella akselilla hyvät edellytykset teollisuuden, valtakunnallisten ja maakunnallisten laitosten, palvelujen ja asu- misen sijoittumiselle. Monipuolisen luonnon- ja kulttuuriympäristönsä ansiosta keskusakseli on vetovoimainen vapaa-ajan ja matkailun alue. Seudun aluerakenteeseen ja alueiden käyttöön kohdistuu voimakkaita muutospaineita.

Hyvinkää-Hattula-akselin väkiluku oli vuonna 1990 noin 140 000. Väkiluku on kasvanut viime vuosikymmeneltä lähtien, keskimäärin 0,5% vuodessa. Työpaikkakehitys on seurallut väes- tönkasvua.

3.3 Puutteita nykyisessä tieverkossa

Nykyisen tieverkon rungon suunnittelualueella muodostavat vuoden 1992 lopussa valmistuva Helsinki-Hämeenlinna-moottoritie, sen rinnalla oleva nykyinen valtatie 3 ja kantatie 57 Hä- meenlinnasta Pälkäneelle. Poikittaissuuntaiset pääties ovat kantatie 53 Hyvinkään eteläpuolel- la, kantatie 54 Riihimäen pohjoispuolella ja valtatie 10 Hämeenlinnan kohdalla. Pääradan itäpuolella nykyisenä radanvarsitienä toimivat Hyvinkää-Hausjärvi-maantie (mt 287) ja Haus- järvi-Hämeenlinna-maantie (mt 290).

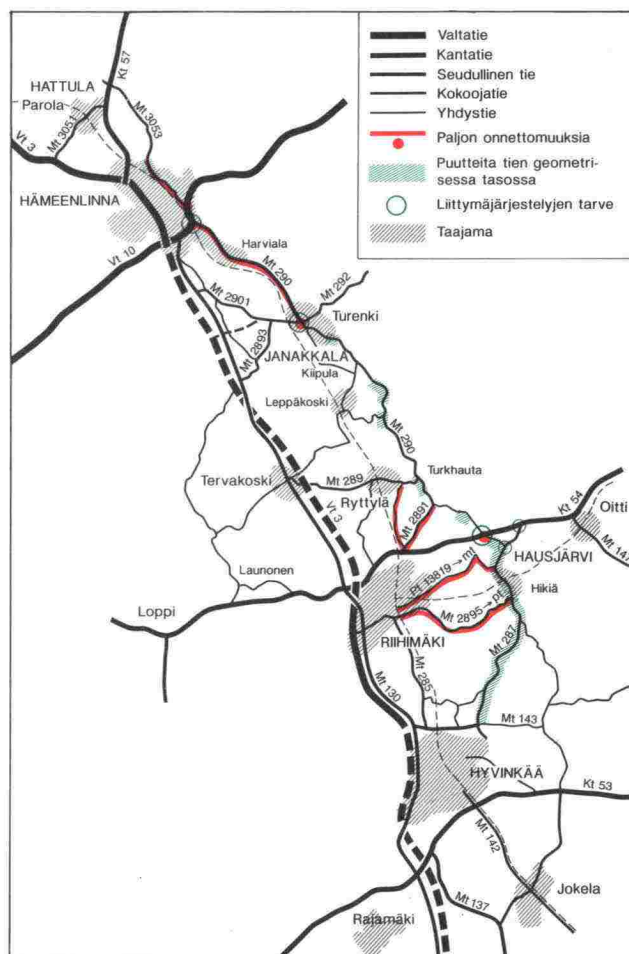
Yhteystarpeet ja -puutteet

Riihimäellä yhteydet kaupungin itäosista kanta- tien 54 suuntaan ovat puutteelliset. Kaupungin itäosista ja Hausjärven puolelta moottoritiele ja nykyiselle valtatielle 3 suuntautuva liikenne kuormittaa keskustaa. Riihimäen ja Hausjärven (Hikiä) välillä on nykyisin kaksi heikkotasois- ta yhteyttä. Molempien parantamisesta on laadittu suunnitelmat.

Hausjärvellä puutteita on Riihimäen suunnan yhteyksien lisäksi Oitin ja Hikiän välillä, joita yh- distämään on kaavailtu verkkotasolla uutta tietä radan eteläpuolelle. Hausjärven ja Hyvinkään välisen tärkeän yhteyden taso ei kaikilta osiltaan tyydytä kohtalaisen vilkkaan liikenteen tarpeita.

Janakkalassa yhteystarpeet painottuvat Hä- meenlinnan suuntaan sekä Turenjin ja kunnan muiden taajamakeskusten välille.

Hämeenlinnan ja Hattulan seudulla maankäytön kehittymisen myötä korostuvat yhteystarpeet Vanajaveden itäpuolelta Hämeenlinnan keskus- taan ja pääteille (vt 10, vt 3, kt 57).



Nykyinen tieverkko ja sen ongelmakohteet

Puolustusvoimien tavoitteena on löytää Hämeenlinnan pohjoispuolelta korvaava reitti Parolan ja Hätilän ampumarata- ja harjoitusalueen väliselle panssariajoneuvoliikenteelle. Nykyisin panssariajoneuvot kulkevat Hämeenlinnan keskustan kautta.

Puutteet yhteyksien tasossa, turvallisuudessa ja liikenteen toimivuudessa

Nykyisellä radanvarsiyhteydellä ei teiden luokkaan (kokoojateitä) ja liikennemääriin nähden ole kovin vakavia puutteita joitakin paikallisia ongelmakohteita ja osuuksia lukuunottamatta. Jos yhteyttä halutaan kehittää tavoitteellista aluerakennetta tukevaksi seututieksi, on nykyinen tieverkko pääosin sijainniltaan tai tekniseltä tasoltaan soveltumaton. Tien luokan muutos edellyttäisi käytännössä uuden tien rakentamista.

Hyvinkää-Hausjärvi-maantie (mt 287) on kapea, ja vaaka- ja pystykaarteet ovat paikoin liian jyrkkiä. Kevytliikenteen järjestelyt ovat puutteelliset. Tien onnettomuustiheys (onnettomuutta/km) on suurempi kuin vastaavilla teillä keskimäärin. Tietä käytetään sorakuljetuksiin. Nykyisen radanvarsiyhteyden vakava yksittäinen onnettomuuspaikka on maanteiden 290 ja 2876 liittymässä Riihimäki-Lahti-kantatiellä (Ison kuusen liittymä).

Maantiellä 290 Hausjärven ja Turengin välillä on paikallisia ongelmia Lavinnossa, Turkhaudalla, Tanttalankulmalla ja Tanttalassa, jossa kapea ja mutkainen tie kulkee kylien läpi.

Turengin keskustan pääliittymä ei pysty nykyisillä järjestelyillä tulevaisuudessa välittämään ennustettuja liikennemääriä. Ilman valo-ohjausta (tai kiertoliittymää) sivusuuntien välityskyky heikkenee. Turengin taajaman eteläpäässä maantiellä 290 on runsaasti osittain jäsenöi-

mättömiä liittymiä. Turengin keskustassa ja Turenki-Hämeenlinna välin vilkkaalla osuudella on tapahtunut paljon onnettomuuksia. Raskasta liikennettä on poikkeuksellisen paljon. Vaikka tie on leveä ja korkeatasoinen, on sillä ajanmittaan odotettavissa ongelmia liikenteen sujuvuudessa. Liikennemäärien kasvaessa liittyminen päätielle vaikeutuu. Kevytliikenteen väylien puutteesta aiheutuu tarvetta alentaa nopeusrajoituksia. Maantien 290 ja valtatie 10 liittymässä (Katumman liittymä) on liikenneturvallisuus- ja toimivuusongelmia, jotka helpottuvat moottoritien rakentamisen yhteydessä valtatielle 10 tehtävien liittymänparannustoimenpiteiden seurauksena.

Nykyinen maantie Hämeenlinnan itäosista Hattulaan, Aulangon-Rahkoilan-maantie (mt 3053) ja sen jatke katuverkossa (Aulangontie) on Aulangon kohdalla hyvin kapea, mutkainen ja puukujan reunustama. Katu rajoittuu luonnonsuojelualueeseen, eikä sitä voida parantaa nykyisen katualueen ulkopuolelle. Aulangolta keskustaan päin yhteys palvelee tonttikatuna, jolla on runsaasti liittymiä. Aulangontie liittyy kaupungin



Kapeaa Aulangontietä on vaikea parantaa

päässä Viipurintiehen, joka on keskustan kohdalla ainoa yhteys tultaessa idästäpäin kaupunkiin. Aulangontien katuosuudella tapahtuu keskimääräistä enemmän onnettomuuksia, ja Viipurintien liittymä ruuhkautuu.

3.4 Liikennemäärät kasvavat puolitoistakertaisiksi

Nykyverkossa pitkämatkainen liikenne käyttää valtatieltä 3 ja seudullinen liikenne jakautuu valtatielle 3, nykyiselle radanvarsitielle ja näiden väliselle alemmalle tiestölle.

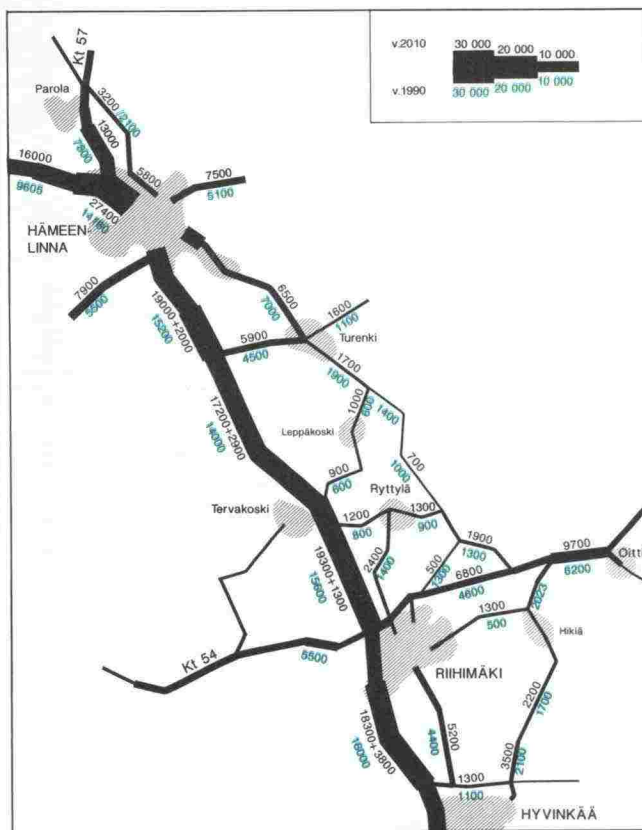
Radan itäpuolista liikennettä kantatien 54 eteläpuolella palvelee maantie 287, jolla keskimääräinen vuorokausiliikenne nykyisin on noin 2000 autoa. Maantiellä 290 Turengin eteläpuolella on 1000-2000 autoa ja Turengin pohjoispuolella 7000 autoa. Aulangon-Rahkoilan-maantien liikennemäärä on noin 3000 autoa. Nykyisiä ja ennustettuja liikennemääriä esittävässä kuvassa joissakin kohdin ennustetut liikennemäärät ovat nykyisiä liikennemääriä pienemmät, mikä johtuu siitä, että ennustetilanteessa on mukana valmistuva moottoritie, jolle osa liikenteestä siirtyy.

Liikennemäärien kehitysarviot perustuvat kuntien ja Hämeen liiton laatimiin asukas- ja työpaikkamääräarvioihin vuodelle 2010 sekä tiehailituksen valtakunnallisissa liikenne-ennusteissa käyttämiin kasvuoletuksiin. Väkiluvun ja työpaikkojen nykytilanne ja arvioitu kehitys Hyvinkää-Hattula-akselilla on:

	1990	2010
Asukkaita	150 000	175 000
Työpaikkoja	65 000	73 000

Liikenne-ennusteen pohjaksi tarvittavat tiedot tieverkon nykyisestä liikenteestä selvitettiin keväällä 1990 Riihimäen seudulla tehdyllä määräraipakatutkimuksella ja liikennelaskennoilla. Tietoja täydennettiin Hämeenlinnan seudulla vuonna 1987 ja Keski-Uudellamaalla vuonna 1988 tehtyjen liikennetutkimusten tuloksilla. Näiden arvioiden perusteella autoliikenne kasvaa keskimäärin 1,57-kertaiseksi vuoteen 2010 mennessä. Kasvusta n. 70 % on liikenteen yleistä kasvua ja loput maankäytön lisääntymisestä aiheutuvaa kasvua. Keskimääräinen vuotuinen kasvu on 2,3 %.

Edellä kuvatun ns. perusennusteen lisäksi tehtiin ennuste, jossa koko suunnittelualueen perusennusteen mukaiseen asukaslukuun lisättiin 40 000 asukasta ja työpaikkoja vastaavassa suhteessa. Ennusteen tarkoituksena oli selvittää



Liikennemäärät vuonna 1990 ja nykyiselle tieverkolle ennustetut liikennemäärät vuonna 2010 (moottoritie valmistunut)

ennakoitua suuremman maankäytön vaikutukset liikennemääriin. Tässä ennusteessa liikennemäärät kasvaisivat keskimäärin 1,9-kertaisiksi vuoteen 2010 mennessä.

3.5 Ympäristö

Ympäristöarviot perustuvat pääosin olemassa olevaan aineistoon, jota on osin täydennetty ja tarkennettu. Suunnittelualue on luokiteltu ympäristökohteiden merkittävyyden mukaan kolmeen luokkaan: ympäristön kannalta erittäin merkittäviin alueisiin, ympäristön kannalta merkittäviin alueisiin ja alueisiin, joilla ei ole erityistä ympäristöarvoa tai niitä ei tunneta. Ensimmäiseen luokkaan kuuluvat taajama-alueet, luonnonsuojelulain nojalla rauhoitetut ja valtakunnallisten suojeluohjelmien kohteet, valtakunnallisesti merkittävät kulttuurimaisemat, esihistorialliset kohteet ja seutukaavan suojelualueet. Toiseen luokkaan kuuluvat muut kohteet ja alueet, joilla on ympäristöarvoa.

Suunnittelualue sijoittuu osittain Salpausselkien reunamuodostuma-alueelle ja osittain Sisä-Suomen harjualueelle. Salpausselkien vyöhykkeen eteläreuna kulkee lounais-koillissuuntaisena Hausjärven kunnan eteläosan poikki. Vyöhykkeen pohjoisreuna kulkee lounais-koillissuuntaisena Tuuloksen, Hämeenlinnan ja Rengon kautta. Reunamuodostumista lähtevistä pitkäisharjujaksoista huomattavimpia on Hausjärven-Hikiän-Janakkalan-Hämeenlinnan-Hattulan-Valkeakosken jakso. Harjujaksojen välissä on viljelysalueita.

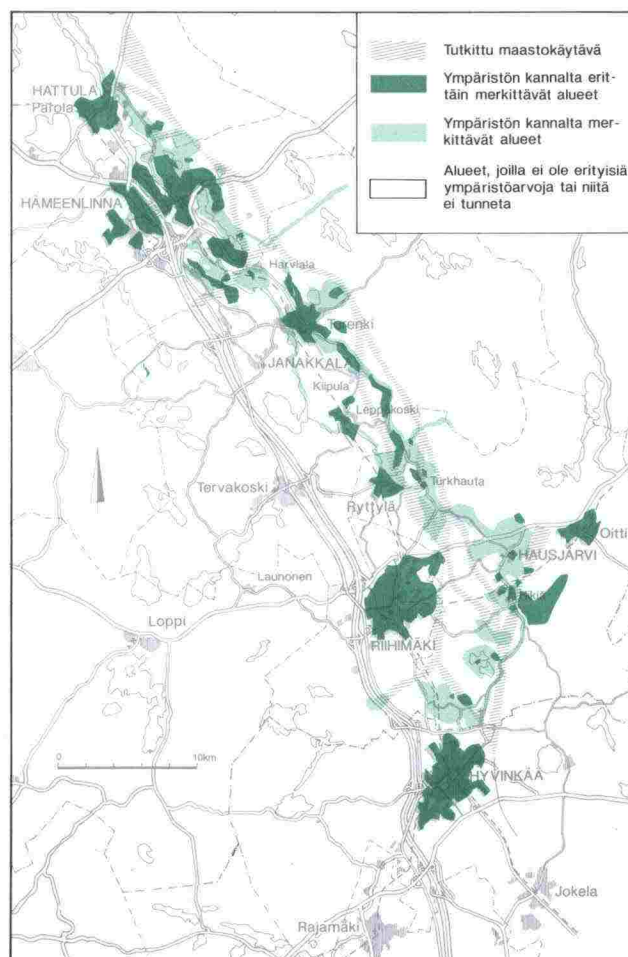
Maisema

Alueen maisemarakenteelle ovat tyypillisiä lounais-koillissuuntaiset sekä luode-kaakkoissuuntaiset harjujakso sekä niiden väliin sijoittuvat peltoalueet. Alueella on myös runsaasti kulttuurihistoriallisesti arvokkaita maisemakokonai-

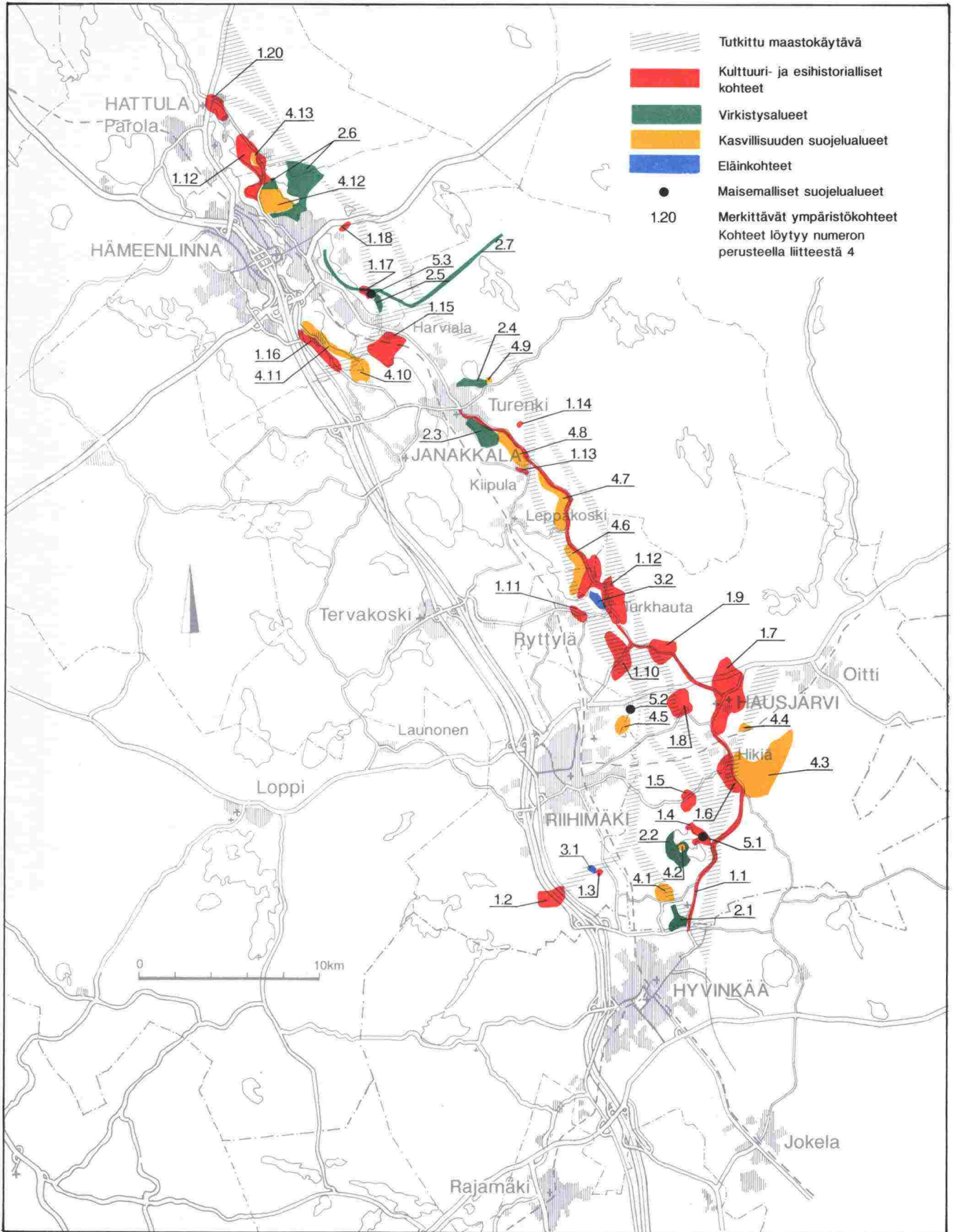
suuksia. Kulttuurimaisemakohteista merkittävimpiä ovat Kirkonkylän-Hikiän alue, Erkylän alue, Turkhaudan kylä sekä Karan ja Ryttylän kartanoiden alueet Hausjärvellä, Harvialan kartano Janakkalassa, Vanajanlinna ja Aulanko Hämeenlinnassa sekä Pekolan ja Koreilanlahden alue Hattulassa.

Kasvillisuus ja eläimistö

Kasvimaantieteellisesti suunnittelualue kuuluu Lounais-Suomen kasvistovyöhykkeeseen ja metsien suhteen Etelä-Suomen havumetsä-



Ympäristön asettamat rajoitukset ja alueiden merkittävyyden arviointi



Merkittävimmät ympäristökohteet

vyöhykkeeseen. Asutuilla alueilla on jäljellä vain pieniä jäänteitä entisistä rehevistä lehtomaisista alueista. Lehtoja on vielä jäljellä ns. Hattulan lehtokeskuksessa. Vanajaveden rannoilla on huomattavia tervaleppälehtoja ja kynäjalavaesiintymiä. Salpausselkien harjumuodostelmien kasvillisuus on karua. Suunnittelualueella kasvaa useita uhanalaisia kasveja, uhanalaisia lajeja on suunnittelualueella kaikkiaan noin 50 kpl, koko Kanta-Hämeen alueella uhanalaisia kasvilajeja on noin 140 kpl.

Suunnittelualueella sijaitsee kaksi lintujärveä. Turkhaudan järvi Hausjärvellä on maakunnallinen ja Arolampi Riihimäellä on paikallinen linnustonsuojelukohde. Uhanalaisia eläimiä ei tietojen mukaan esiinny suunnittelualueella tai sen läheisyydessä.

Suojelukohteet

Alueella on runsaasti yksittäisiä luonto-, muinaismuisto-, kulttuuri- yms. kohteita, joista osa on suojeltu tai rauhoitettu. Alueella on kaksi valtakunnalliseen harjunsuojeluohjelmaan kuuluvaa harjua (Helvetinvuori-Suppilonharju Janakkalassa sekä Pässinlukot-Nummenlukot Hausjärvellä) ja yksi valtakunnalliseen lehtojensuojeluohjelmaan kuuluva kohde (Erkylän lehto Hausjärvellä). Pekolan kynäjalavalehto ja lehtosaari ovat valtakunnallisia kasvistonsuojelukohteita. Vanajanlinna Hämeenlinnassa on valtakunnallinen rakennussuojelukohde.

Pohjavedet

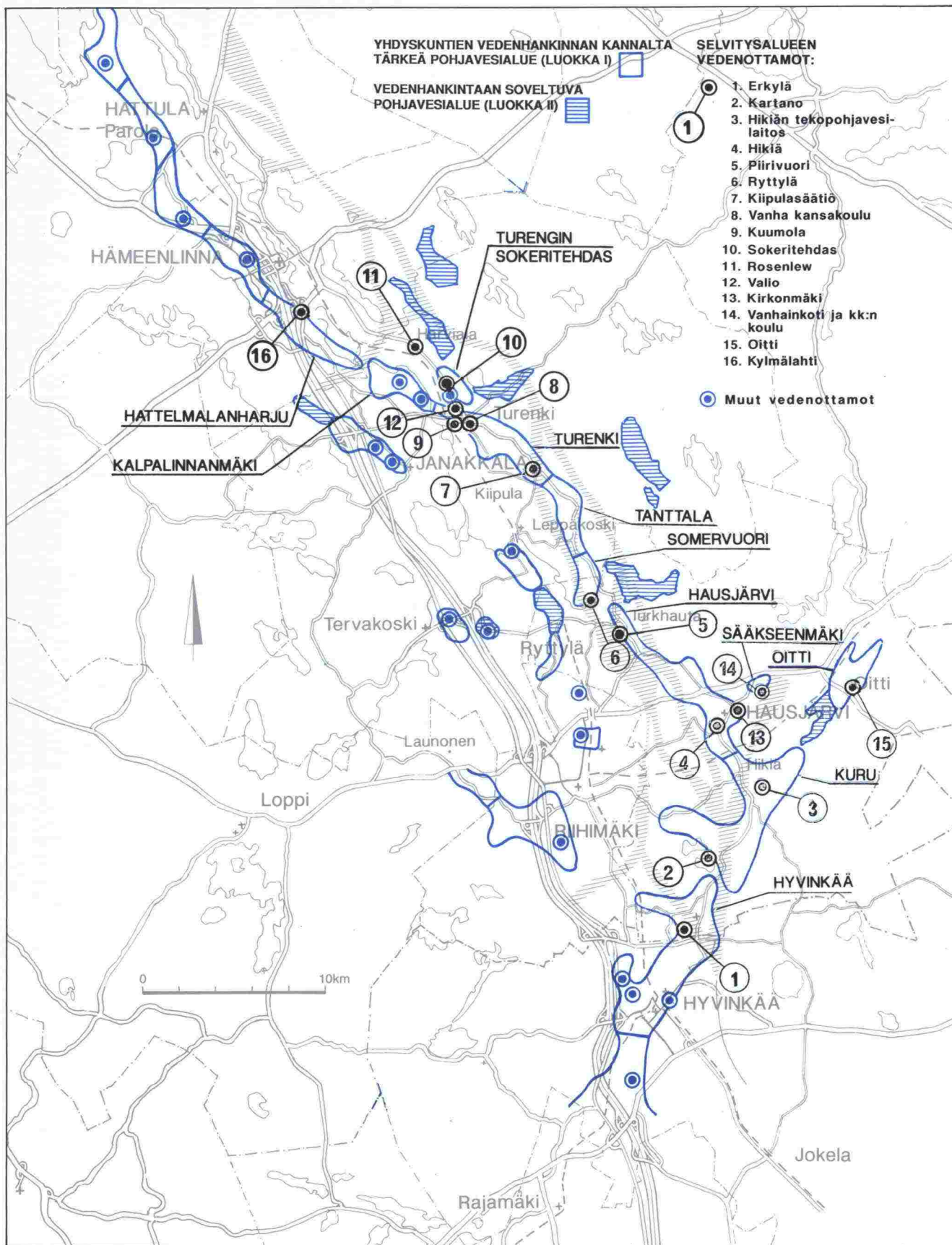
Suunnittelualueella on runsaasti pohjaveden muodostumisen ja varastoitumisen kannalta merkittäviä hiekka- ja soraesiintymiä, sillä alue sijaitsee Salpausselkävyöhykkeessä ja lisäksi alueen halki kulkee Hikiältä alkava luode-kaakko-suuntainen harjujakso.

Helsingin vesi- ja ympäristöpiirin tekemän kartoituksen mukaan suunnittelualueella on lähes 30 pohjavesialuetta. Yhdyskuntien vedenhankinnalle tärkeiksi pohjavesialueiksi on näistä luokiteltu Hyvinkään, Kurun, Hausjärven, Somervuoren, Tanttalan, Turengin sokeritehtaan, Kalpalinnanmäen, Hattelmalanharjun, Hirviojan, Sääkseenmäen ja Oitin pohjavesialueet.

Pohjavesialueilla on toiminnassa useita vedenottamoita, joista vedenottomääriltään suurimmat ovat Piirivuoren vedenottamo (om. Riihimäen kaupunki), Kuumolan vedenottamo (om. Janakkalan kunta), Erkylän vedenottamo, Hikiän pohjavesilaitos (om. Hyvinkään kaupunki) ja Kylmälahden vedenottamo (om. Hämeenlinnan kaupunki). Vedenottomääriltään pienehköjä, mutta lähistöllä toimivien laitosten kannalta merkittäviä vedenottamoita ovat Valion, Sokeritehtaan ja Kiipulasäätiön vedenottamot Janakkalassa. Ympäröivän taajaman vesihuollon kannalta tärkeitä vedenottamoita ovat Ryttylän, Hikiän ja Oitin vedenottamot (om. Hausjärven kunta). Suunnittelualueen vedenottamoille ei ole määritetty vesioikeuden vahvistamia suoja-alueita.



Piirivuori Hausjärvellä kuuluu harjujaksoon, jota nykyinen radanvarsitie seuraillee



Suunnittelualueella sijaitsee poikkeuksellisen paljon pohjavesialueita

Nykyisistä tieyhteyksistä Hyvinkään ja Hausjärven välinen maantie sekä Hausjärven ja Hämeenlinnan välinen maantie sijaitsevat lähes kokonaisuudessaan tärkeillä pohjavesialueilla, ja teiden läheisyydessä on useita vedenottamoita.

Vesilaki asettaa pohjavesialueiden suojelulle tiukat vaatimukset. Tärkeille ja vedenhankintaan soveltuville pohjavesialueille ei saa sijoittaa uusia pohjavesille vaarallisia laitoksia tai toimintoja, ellei samalla tehdä suojelutoimenpiteitä, joilla pilaantumisvaara poistetaan.

Maaperä

Suurin osa suunnittelualueetta on tien rakentamisen kannalta otollista kitkamaata, jolla ei tarvita erityistä pohjanvahvitusta. Riihimäen ja Turengin välillä selvityskäytävät ovat peltoalueilla tai harjumuodostuman kupeessa. Näillä osuuksilla jouduttaneen tiepohjaa vahvistamaan muuallakin kuin korkeiden penkereiden alla. Turengin pohjoispuolella selvitysalueella sijaitsevat paikalliset turve- ja savikkokohdat voidaan mahdollisessa jatkosuunnittelussa tutkia ja tarvittaessa kiertää.

Jokien ranta-alueet ja suistot ovat paikoin kosteikkoja, joissa turvekerrosten takia joudutaan tekemään massanvaihto- ja paalutustöitä. Eritasoliittymien ja radan risteyssiltojen paikat ovat sellaisissa kohdissa, joissa penkereiden tai syvien leikkausten tekeminen vaatii paalutuksen, massanvaihdon tai toimenpiteitä pohjaveden hallitsemiseksi.

3.6 Parantamis- ja rakentamistarve

Yhteenvetona kohdan 3 lähtötietojen ja ongelmien perusteella voidaan todeta, että radanvarsi-

tien järjestelyiden tulisi vaikuttaa seuraaviin asioihin:

- radan itäpuolisen tieverkon kehittäminen pitkällä aikatahtaimella helminauhamaista aluerakennetta tukevaksi
- Riihimäen itäosien yhteyksien parantaminen ja keskustan liikennekuormituksen keventäminen
- Hämeenlinnan ja Hattulan itäosien yhteyksien parantaminen ja keskustan itäosien liikennekuormituksen keventäminen
- liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden parantaminen mainituissa ongelmakohteissa
- Hyvinkää-Hausjärvi-yhteyden kehittäminen.

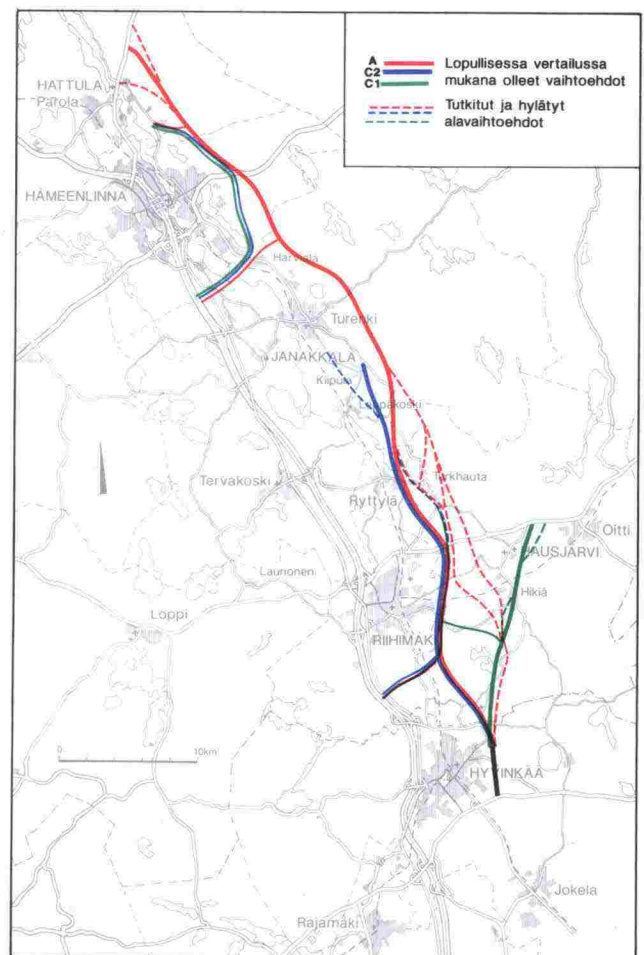
4. KOLME TUTKITTUA VAIHTOEHTOA

Tutkitut vaihtoehdot on muodostettu asetettujen tavoitteiden pohjalta. Radanvarsitien pääsuunta- vaihtoehdojen vertailukohtana on ns. 0+-vaihtoehdo, jossa parannetaan nykyistä tiestöä. 0+ on teoreettinen vertailulähtökohta, koska ennalta oli nähtävissä, että verkko ei täytä asetettuja tavoitteita. Suunnittelussa tutkittiin kolmea toisistaan poikkeavaa kehittämissvaihtoehtoa, joilla kaikilla oli useita alavaihtoehtoja.

Vaihtoehdossa A radanvarsitie on uusi yhtenäinen seututie Hyvinkäältä Hattulaan. A:lle tutkittiin kahta pääsuuntaa, joista toinen sijoittui pääharjujakson itäpuolelle ja toinen länsipuolelle sekä alavaihtoehtoja näiden välillä. Alustavan vertailun perusteella valittiin jatkoon läntinen pääsuunta. Radanvarsitieltä on tarvittavat kytkennät nykyiseen tieverkkoon sekä Riihimäen ja Hämeenlinnan eteläpuolelta yhteydet valtatielle 3.

Vaihtoehdossa C2 radanvarsitie on Hyvinkäältä Hämeenlinnaan ulottuva seututie, josta Turengin ja Hämeenlinnan väli on jo olemassa. Uudet poikittaisyhteydet valtatielle 3 ovat Riihimäen ja Hämeenlinnan eteläpuolella. Hämeenlinnassa poikittaisyhteys jatkuu kiertäen kaupungin itäpuolelta aina Hattulan puolelle asti. Myös C2:lle tutkittiin useita paikallisia alavaihtoehtoja. Vaihtoehto C2 osoittautui vertailujen perusteella radanvarsitien osalta asetetut tavoitteet parhaiten täyttäväksi. Täydennyksenä tutkittiin tarvittavat nykyverkon parantamistoimenpiteet, joilla ratkaistaan sellaiset ongelmat, joihin radanvarsitien järjestelyillä ei voida vaikuttaa.

Vaihtoehdossa C1 seututie ulottuu Hyvinkäältä Hausjärvelle kantatielle 54, jonka pohjoispuolella radanvarsitienä on nykyinen maantie Hämeenlinnaan asti. Lisäksi tulisi rakentaa Riihimäen itäinen ohikulkutie kantatieltä 54 valtatielle 3 sekä Hämeenlinnassa kehä valtatieltä 3 kaupungin ohi Hattulan puolelle. Vaihtoehto muodostettiin Hausjärven ja Hyvinkään tavoitteiden pohjalta.



Tutkitut vaihtoehdot

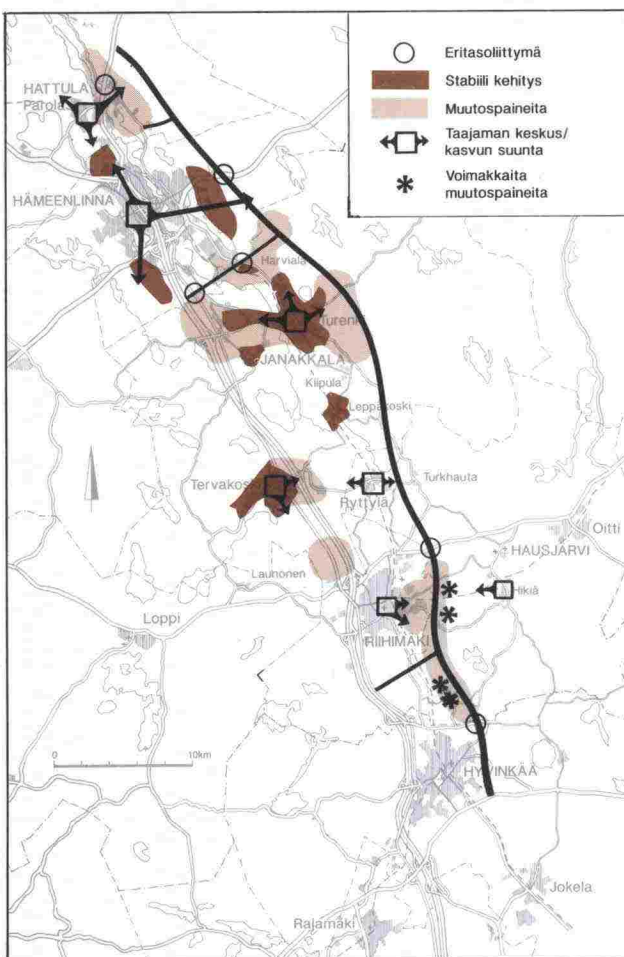
5. VAIHTOEHDOT YMPÄRISTÖN, LIIKENTEEN JA TALOUDEN KANNALTA

5.1 Taajamien kasvusuunnat riippuvat tien sijainnista

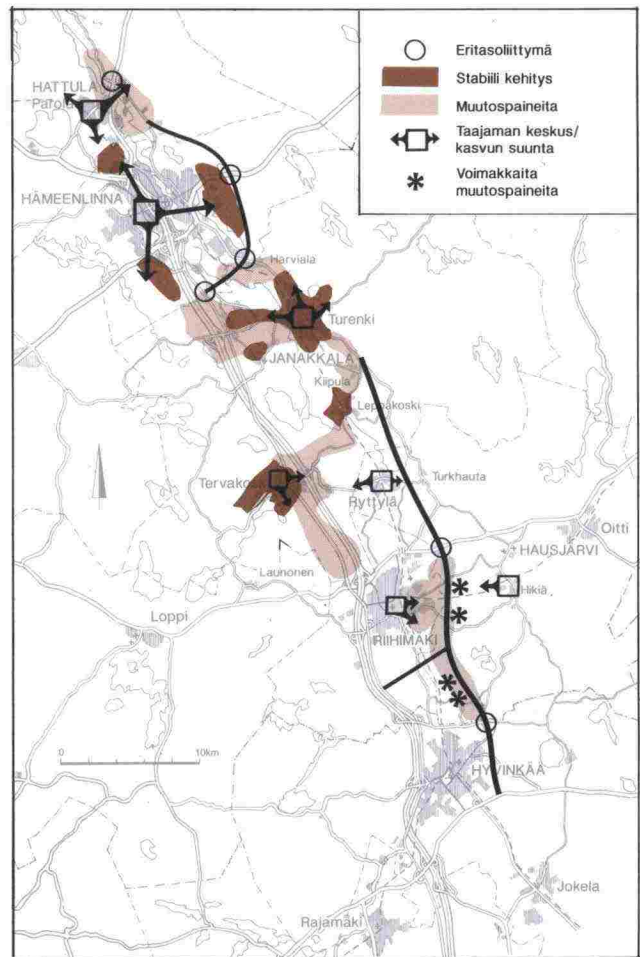
Irrallaan taajamarakenteesta kulkeva vaihtoehto A hajauttaa aluerakennetta. Vaihtoehto C2 tukee parhaiten radansuuntaisen taajamaketjun kehittämistä, koska se kulkee taajamien tuntumassa ja yhdistää ne mahdollisimman tehokkaasti. Vaihtoehto C1 tukee voimakkaasti Hausjärven suuntaa. Yhdistävyys radan suunnassa ei toteudu, eikä vaihtoehdolla ole tavoitteellista aluerakennetta tukevaa vaikutusta.

Hyvinkään kaupungille vaihtoehdoilla ei ole maankäytön kehittymisen kannalta olennaisia eroja, koska radanvarsitien suunnitteluosuus alkaa kaupungin rajan tuntumasta. Hyvinkäällä on Hausjärven puolella Erkylän vedenottamo ja kaupunkilaiset käyttävät Erkylän- ja Lallujärven seutuja virkistysalueena. Vaihtoehto C1 koskettaa näitä alueita vähiten.

Riihimäen maankäytölliset kaavailut perustuvat oletukseen, että kaupungin itäpuolella on voimakas maankäyttöä tukeva väylä. Vaihtoehdot A ja C2 tukevat kaupungin kaavallisia tavoitteita ja kasvun painopistealueita. Läpiajoliikenne poistuu kaupungin keskustasta ja itäisiltä virkis-



Vaihtoehdon A vaikutukset yhdyskuntarakenteen kehitykseen



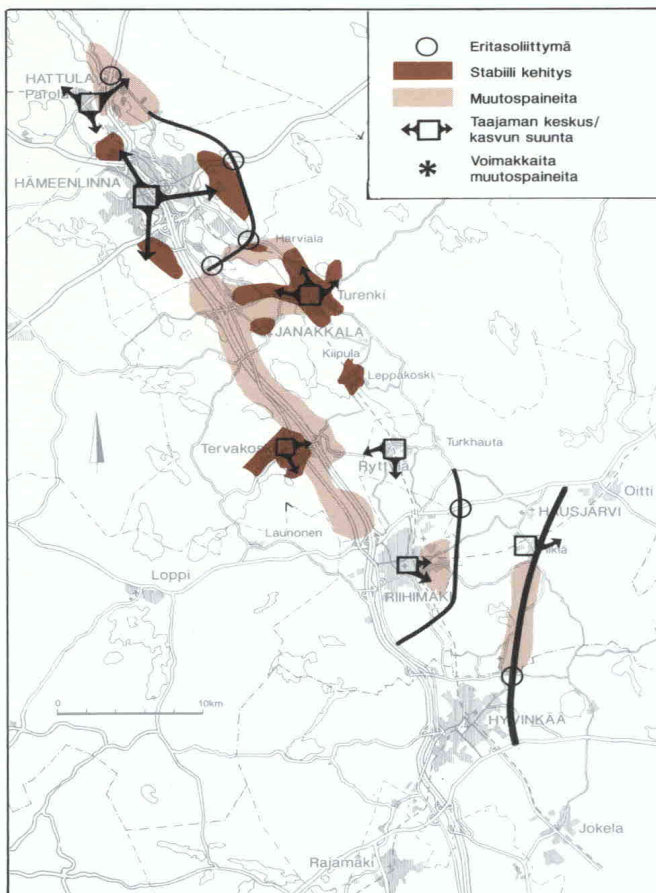
Vaihtoehdon C2 vaikutukset yhdyskuntarakenteen kehitykseen

tys-, asuin- ja teollisuusalueilta. Vaihtoehto C1 ei tue kaupungin liikenne- ja kasvusuuntatavoitteita.

Hausjärvellä vaihtoehdot A ja C2 tuovat osittain voimakkaita muutospaineita kunnan alueelle Riihimäen ja Hyvinkään rajojen tuntumassa. Hikiän taajaman kasvusuunta kääntyy kohti Riihimäkeä. Maanhankinnassa ja maankäytön suunnittelussa on varauduttu itään ja etelään suuntautuvaan kasvuun. Oitin ja Hikiän välisen alueen kehittäminen vaikeutuu Hikiän kasvun painotuksessa toisaalle. Vaihtoehdot A ja C2 tasaavat Ryttylän kolmostien suuntaan painottuvaa kasvua. Vaihtoehto C1 on Hausjärven taajama- ja kuntarakenteen kannalta paras ratkaisu, koska se vastaa kaavailtuja taajamien kehittämistavoit-

teita. Vaihtoehdon C1 haittoja ovat harjualueen silpoutuminen, tien mukanaan tuomat kasvupaineet harjualueella sekä Ryttylän voimakas kasvu kolmostien suuntaan.

Janakkalassa kasvu keskittyy pääosin Turenkin ja Harvialan seudulle. Vaihtoehto A johtaa maankäyttöllisiin laajenemis- ja muutospaineesiin Turenkin ja Harvialan itäreunoilla. Vaihtoehto C2 ohjaa maankäyttöä akselille Turenki-Leppäkoski-Tervakoski-Riihimäki sekä Harvialaan. Vaihtoehdossa C1 (Turenkin osalla nykyinen tiestö) maankäytön laajeneminen keskittyy pääosin kolmostien tuntumaan sekä Harvialaan. Turenki kasvaa radanvarsitien vaihtoehdosta riippumatta säteittäisesti länteen, pohjoiseen ja itään. Pääkasvusuunta on moottoritietä rakennettavan uuden sisääntulotien suuntaan. Tervakoski laajenee etelään ja itään.



Hämeenlinnan voimakkaimmat kasvualueet ovat kaupungin etelärajan tuntumassa moottoritien länsipuolella sijaitseva elinkeinoalue (Moreeni 2002) ja Katumajärven itäpuolella sijaitseva Mäskälän aluekeskus. Radanvarsitien vaihtoehdosta riippumatta näiden alueiden yhteyksien hoitamiseksi on rakennettava kehämäinen yhteys kaupungin etelä- ja itäpuolelle. Vaihtoehdossa A laajenemisvara itään on väljempi kuin muissa vaihtoehdoissa.

Hattulassa vaihtoehdossa A on itäisten osien laajenemisvara itäänpäin suurin. Nykyinen Aulangon-Rahkoilan maantie jäisi vaihtoehdossa A palvelemaan sen varteen kehittyvää maankäyttöä. Muissa verkoissa kehitys tapahtuu nykyisen tien varassa. Jos maankäyttö kehittyy nykyisen tien tuntumassa niin voimakkaasti, että tarvitaan uusi korvaava väylä, se voidaan toteuttaa ratkaisuehdotuksessa esitetyn varauksen mukaisesti nykyisen tien itäpuolelle.

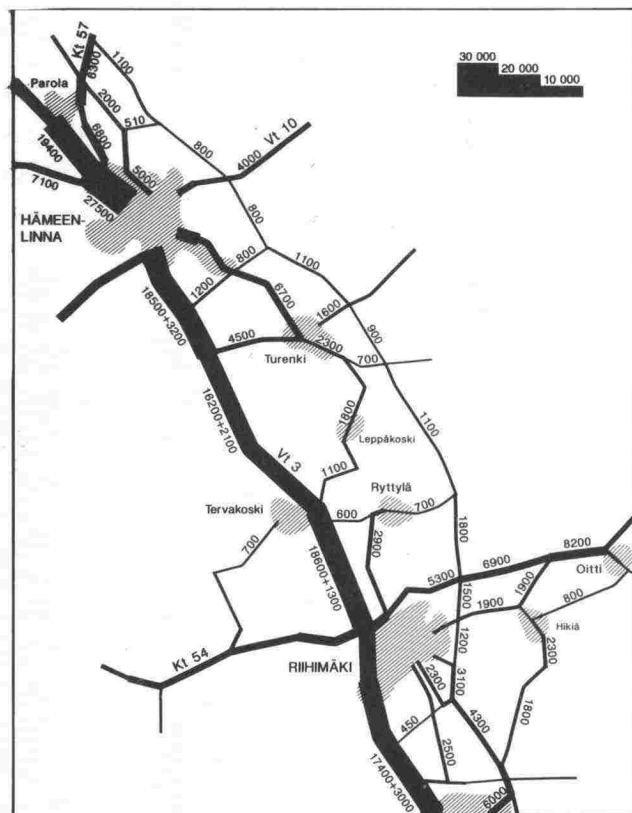
Vaihtoehdon C1 vaikutukset yhdyskuntarakenteen kehitykseen

5.2 Liikenne jakautuu vaihtoehtoisissa verkoissa eri tavoin

VAIHTOEHTO A

Vaihtoehdon A mukainen seututie Hyvinkäältä Hattulaan muodostaa verkollisesti voimakkaan vastapainon valtatie 3 käytävälle. Seututielle tulisi jonkin verran enemmän pitkämatkaista liikennettä kuin muissa vaihtoehdoissa ja tie kilpailisi tavoitteiden vastaisesti valtatie 3:n liikenteestä.

Seudullisen liikenteen tarpeisiin nähden uusi, osittain taajamanauhasta irrallaan oleva radanvarsitie vaikuttaa nykyisten kehitysnäkymien valossa ylimitoitettulta. Tieverkko on vertailtavista vaihtoehdoista laajin, nykyistä tiestöä ei hyödynnetä ja kytkennät muuhun tieverkkoon ovat pidemmät kuin muissa vaihtoehdoissa. Turenkin ja Hattulan välillä taajamat ohittavalla ratkaisulla



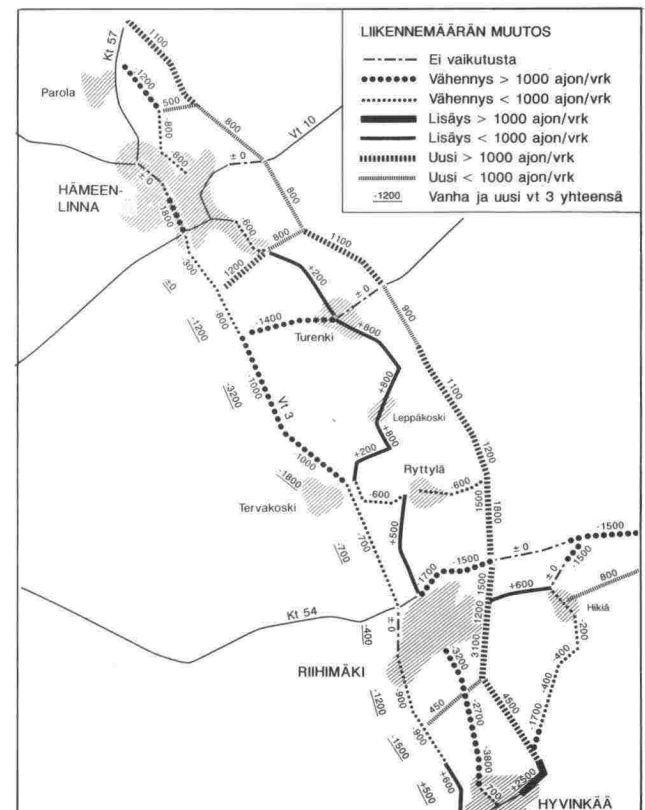
Vaihtoehdon A vuodelle 2010 ennustetut liikennemäärät

ei ole toivottua keventävää vaikutusta nykyisellä tiellä Turenkin ja Hämeenlinnan välillä, koska uudelle yhteydelle ei sen etäisen sijainnin vuoksi siirry liikennettä nykyiseltä tieltä.

VAIHTOEHTO C2

Vaihtoehto C2 palvelee parhaiten seudullista liikennettä, koska Hyvinkäältä Hämeenlinnaan ulottuvaa seututietä täydentää alempiasteinen yhteys Hämeenlinnan ohi Harvialasta Pekolaan ja Rahkoilaan.

Eteläpäästä vaihtoehdot A ja C2 ovat samantyyppiset asti. Radanvarsitien keskimääräinen vuorokausiliikenne vuonna 2010 on 1500-4500 autoa. Pohjoispäässä vaihtoehdon A seututiellä liikennemäärä on samaa suuruusluokkaa (1000 autoa) kuin vaihtoehdon C2 Harvialasta Pekolaan ulottuvalla alempiasteisella

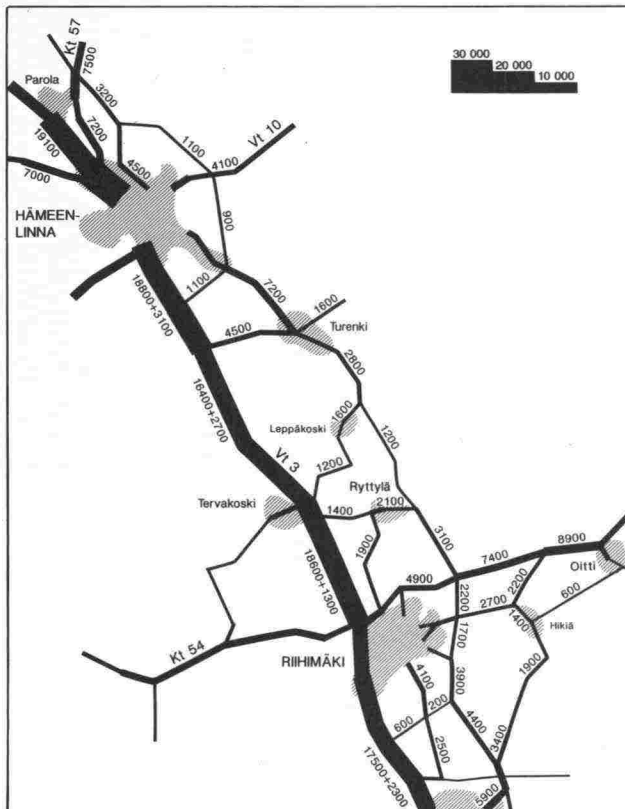


Liikennemäärien muutokset vaihtoehdossa A verrattuna vaihtoehtoon 0+

yhteydellä. Vaihtoehdon A vuodelle 2010 ennustettuja liikennemääriä ja niiden muutoksia kuvaavissa verkkokaavioissa kantatien 54 ja Turengin välinen osuus vastaa tilannetta, jossa A toteutettaisiin itäisen pääsuunnan mukaisesti.

Vaihtoehdoissa A ja C2

- Riihimäen yhteydet kantatielle 54 sekä valtatie 3 ja Hyvinkään suuntaan paranevat
- Radanvarsitie luo edellytykset Riihimäen itäisten osien katu- ja tieverkon jäsentelylle
- Riihimäen ohikulkutie toteutuu osittain radanvarsitien rakentamisen yhteydessä
- Hausjärven suunta kytkeytyy radanvarsitien poikittaisyhteyksiin ja Hyvinkää-Hausjärvi-maantien kautta
- Ryttylän, Leppäkosken ja Kiipulan yhteydet paranevat
- Hämeenlinnassa järjestelyt luovat edellytykset tie- ja katuverkon jäsentelylle sekä Aulangontien rauhoittamiselle liikenteeltä.



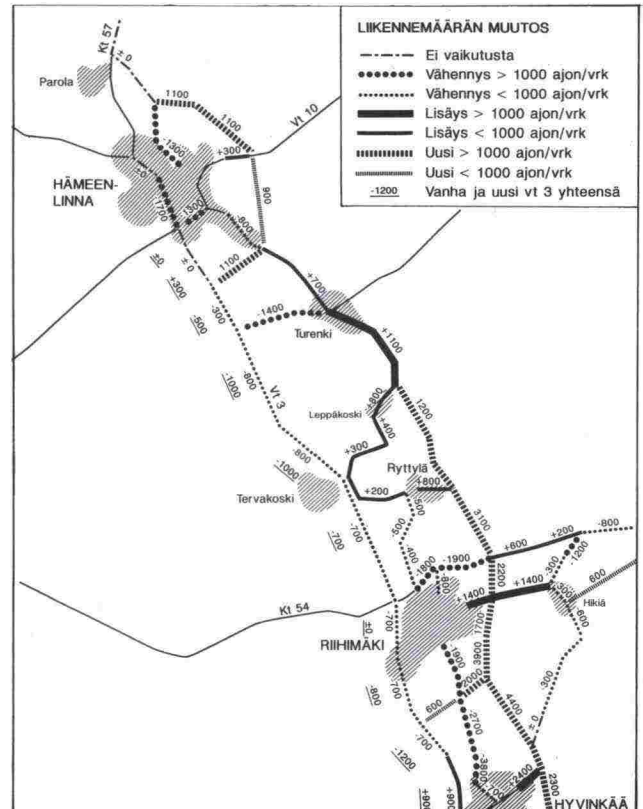
Vaihtoehdon C2 vuodelle 2010 ennustetut liikennemäärät

Verrattuna 0+-verkolle ennustettuihin keskimääriin vuorokausiliikennemääriin vuonna 2010 vaihtoehdoilla A ja C2 on seuraavat vaikutukset:

- läntisellä radanvarsitiellä (mt 285) liikenne vähenee noin 50 %
- kantatien 54 liikennekuormitus Riihimäen pohjoispuolella kevenee noin 30 %
- valtaosa Ryttylän ja Riihimäen välisestä liikenteestä siirtyy käyttämään radanvarsitien tarjoamaa sujuvaa yhteyttä.
- Hausjärven ja Turengin välillä maantien 290 liikenne siirtyy lähes täysin uudelle radanvarsitielle paikallisen maankäytön liikennettä lukuunottamatta.

Vaihtoehdoilla A ja C2 ei ole merkittävää vaikutusta:

- Hyvinkää-Hausjärven-maantien (mt 287) liikennemäärään
- maantien 290 liikennemääriin Turengin ja Hämeenlinnan välillä



Liikennemäärien muutokset vaihtoehdossa C2 verrattuna vaihtoehtoon 0+

- valtatie 3 käytävän (moottoritie+nykyinen vt 3) liikennemäärään, josta radanvarsitielle siirtyä vaihtoehdossa C2 enintään noin 1000 autoa/vrk (= noin 5 % käytävän kokonaisliikenteestä) ja vaihtoehdossa A jonkin verran enemmän.

VAIHTOEHTO C1

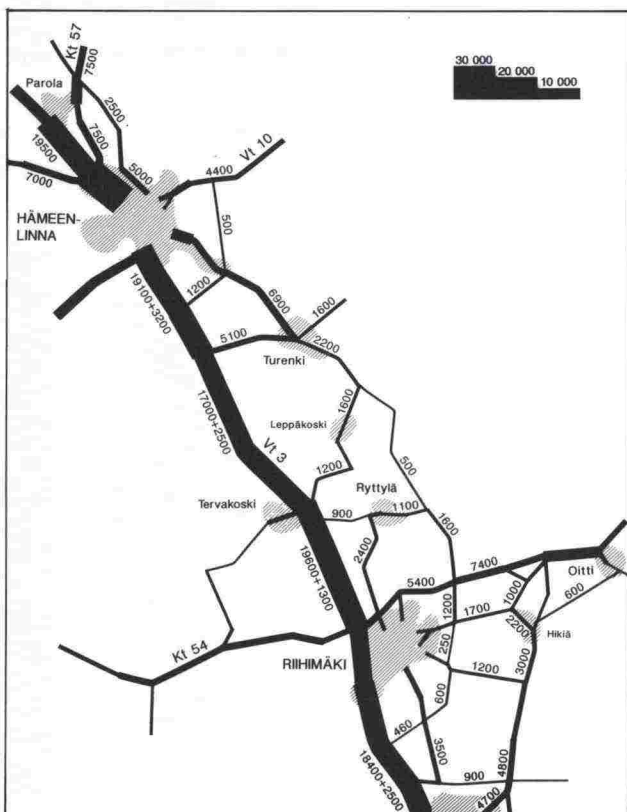
Vaihtoehdossa C1 seututie päättyä Hausjärvelle. Verkollisesti kantatielle muodostuu radan suuntaisen yhteyden epäjatkuvuuskohta. Kantatien 54 pohjoispuolella taajamaketjua yhdistää nykyinen tiestö. Tieverkosta tulisi Riihimäen-Hausjärven seudulla ylimitoitettu, koska lisäksi olisi rakennettava Riihimäen itäinen ohikulkutie. Liikenteellisesti radanvarsitie tukee voimakkaasti Hausjärven suuntaa ja parantaa yhteyksiä Hyvinkään suunnalta Lahden suuntaan. Hyvinkään-Hausjärven maantie (mt 287) korvautuu

uudella seututiellä, nykyinen tie jää palvelemaan asutusta.

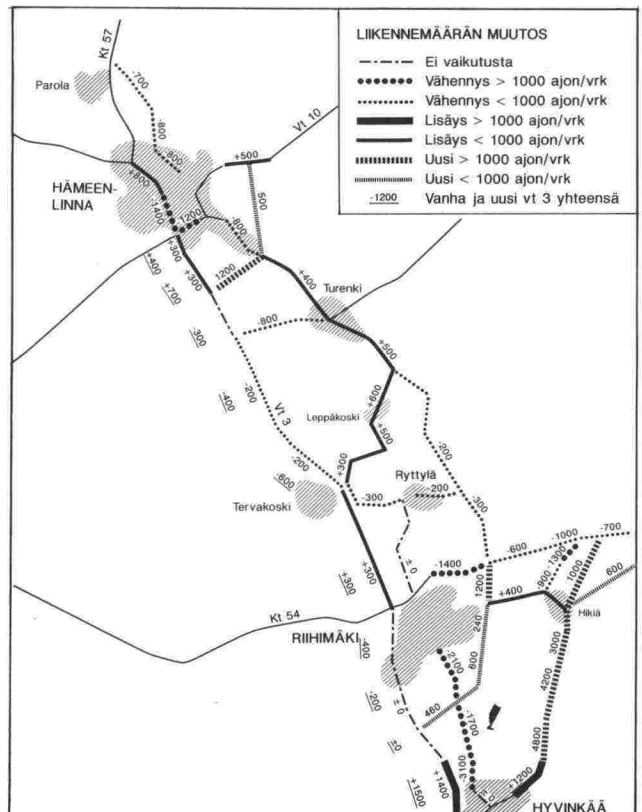
Vaihtoehdossa C1 Hyvinkäältä Hikiän kautta kantatielle 54 suuntautuvan seututien liikennemäärä vuonna 2010 on 1000-5000 autoa vuorokaudessa. Maantiellä 290 Ryttylän ja Riihimäen välillä on 1600 autoa, Turengin eteläpuolella 2000 ja pohjoispuolella 7000 autoa.

Verrattuna 0+-verkolle ennustettuihin keskimääräisiin vuorokausiliikennemääriin vuonna 2010 vaihtoehdolla C1 on seuraavat vaikutukset:

- läntisellä radanvarsitiellä (mt 285) liikenne vähenee noin 30 %
- kantatien 54 liikennekuormitus Riihimäen pohjoispuolella kevenee noin 20 %.



Vaihtoehdon C1 vuodelle 2010 ennustetut liikennemäärät



Liikennemäärien muutokset vaihtoehdossa C1 verrattuna vaihtoehtoon 0+

Vaihtoehdolla C1 ei ole merkittävää vaikutusta

- valtatie 3 käytävän liikennemäärään
- maantien 290 liikennemäärään Turengin ja Hämeenlinnan välillä.

5.3 Korkeatasoisemmissa ratkaisuisa liikenteen toimivuus ja turvallisuus on parempi

Vaikutuksissa nykyisen tiestön liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisiin kohteisiin radanvarsitien vaihtoehdoilla ei ole suuria eroja, koska turvallisuutta voidaan parantaa nykyverkon parantamistoimenpiteillä. Riihimäen ohikulkutien rakentaminen (vaihtoehdot A,C2,C1) vähentää keskustan läpi kulkevaa liikennettä ja parantaa katuverkon liikenneturvallisuutta. Ryttylän ja Riihimäen välisten yhteyksien liikenneturvallisuuden kannalta ovat vaihtoehdot C2 ja A parempia kuin C1 ja 0+, koska liikenne siirtyy kyseisiltä yhteyksiltä pois. Turengin ja Hämeenlinnan välillä liikennemäärät ovat kaikissa vaihtoehdoissa samaa suuruusluokkaa, joten liikenneturvallisuuskin on samaa tasoa. Hämeenlinnassa vaihtoehdoin A, C2 ja C1 sisältyy ohikulkutie, joka luo edellytykset Aulangontien rauhoittamiselle ja siten turvallisuuden ja toimivuuden parantamiselle.

Vaihtohteiden kokonaisvaikutusta liikenneturvallisuuden kehittämiseen ei ole tutkittu. Nykyisten turvallisuusongelmien ratkaiseminen ei takaa, että onnettomuudet kokonaisuudessaan vähenevät, jos samalla tieverkko laajenee ja liikenne lisääntyy. Vaihtoehdoissa A, C2 ja C1 turvallisuuden paraneminen kaupunkiseuduilla on kuitenkin ilmeistä, koska liikenne siirtyy katuverkosta korkeatasoisemmille väylille.

5.4 Muiden liikennemuotojen kehittämistä pyritään tukemaan

Valtionrautatiet on kehittämässä voimakkaasti Helsingin ja Tampereen välistä rautatieyhteyttä noin kymmenen vuoden aikataululla. Kehittämisyhtymien tehokas toteutuminen edellyttää tieverkollisten ja maankäyttöisten ratkaisujen suuntaamista siten, että radanvarrella junien pysähdyspaikoilla maankäyttö on suhteellisen tiivistä ja asemapaikoille on hyvät liikenneyhteydet. Nopeiden kaukojunien pysähdyspaikkoja suunnittelualueella ovat Riihimäki ja Hämeenlinna. Pienempiä asemapaikkoja ja syöttöliikennettä palvelevat ns. taajamajunat, joiden pysähdyspaikkoina suunnitteluakselilla ovat Hyvinkää, Riihimäki, Ryttylä, Turenki, Hämeenlinna ja Parola.

Mitä kauempana radanvarsitie on radasta, sitä hajauttavampi vaikutus sillä on maankäyttöön. Kantatien 54 eteläpuolella radanvarsitien vaihtoehdoilla ei ole merkittäviä eroja, koska junaliikenteen kehittämistä tukee pääasiassa poikittaisten tieyhteyksien ja taajamajunayhteyksien parantaminen Hausjärven suunnalta Riihimäelle. Kantatien 54 pohjoispuolella vaihtoehto C2 tukee parhaiten raideliikenteen kehittämistä, koska ratkaisu ohjaa maankäyttöä nykyisiin taajamiin ja yhteydet taajamien välillä ovat hyvät. Vaihtoehdot A ja C1 eivät tue asemanseutujen kehittämistä.

Linja-autoliikenteen kehittämisen kannalta vaihtohteiden paremmuusjärjestys on sama kuin edellä junaliikenteen kannalta tarkasteltuna.

Radanvarsitien vaikutusalueella sijaitsee Hyvinkään lentokenttä sekä suunnitteilla olevat Hausjärven (Huhtainnummi) ja Hämeenlinnan (Painokangas) lentokentät. Jos Hausjärven kenttä toteutetaan, se korvaa käytöstä poistuvan Hyvinkään kentän. Kenttien saavutettavuuden kannalta vaihtoehdoilla ei ole merkittäviä eroja.

5.5 Vaihtoehdot ympäristön kannalta

VAIHTOEHTO C2

Vaihtoehdon C2 linjaus kulkee Paukunharjun maakunnallisen harjujen- ja maisemansuojelualueen itä- ja koillisosan halki, Hatlamminsuon (maakunnallinen suoluonnon suojelualue) itäpuolelta ja pohjoisempana Turkhaudan maakunnallisen lintujärven länsipuolelta. Linjaus sivuaa Somervuoren (maakunnallinen harjujen- ja maisemansuojelun kohde) eteläosaa ja kulkee valtakunnalliseen harjijensuojeluohjelmaan kuuluvan Helvetinvuori-Suppilonharjun länsipuolelta. Linjaus ylittää harjujakson Kiipulassa. Riihimäen eteläinen ohitustie kulkee läheltä Arolammen paikallista linnustonsuojelukohdetta. Hämeenlinnan ohitustien linjaus kulkee Palvaanlinnan (maakunnallinen harjujen- ja maisemansuojelukohde) ja valtakunnalliseen soidensuojeluohjelmaan kuuluvan Raimansuon välistä ja päättyy lähelle Pekolan luonnonsuojelualueelta.

Vaihtoehdo sivuaa Hausjärvellä Erkylänlukkojen lähivirkistysaluetta itäpuolelta ja kulkee Erkylän ulkoilualueen länsipuolelta. Linjaus kulkee Turengissa Lystivuoren paikallisen ulkoilupuisto- ja ulkoilualueen itä- ja pohjoispuolella kuten nykyinenkin tie. Hämeenlinnan ohitustie kulkee Katumajärven ja Aulangon virkistys- ja ulkoilualueiden itä- ja pohjoispuolelta sekä Finlandia-hiihtoladun poikki.

Vaihtoehdon ainoa merkittävä vesistönylitys on Puujoen ylitys Turkhaudan länsipuolella.

Vaihtoehdon linjaus kulkee Karan ja Ryttylän kulttuurimaiseman halki sekä Turengin eteläpuolella pitkin vanhaa Hämeentietä (linjauksen eteläinen alkuosa kulkee vanhan Hämeentien poikki). Riihimäen ohitustie kulkee Hatlamminmäen (paikallinen maisemansuojelukohde) itäpuolelta. Hämeenlinnan ohitustie kulkee Miemala-Turenki-maantien poikki, Harvialan kulttuurimaiseman

pohjoispuolelta sekä Vanajanlinnan ja Ruunumyllyn itäpuolelta ja päättyy keskelle Pekolan kulttuurimaisemaa.

Maisemaltaan vaihtoehdon eteläosa on pieni-piirteistä, kuusivaltaista kankaremaastoa. Kantatien 54 pohjoispuolella on avaria peltonäkymiä, pohjoisempana harjujakso rajaa näkymää linjauksen itäpuolella. Riihimäen ohitustien osa on maastoltaan epätasaista kuusimetsää. Hämeenlinnan ohitustie on Harvialan kohdalla alavaa pehmeikköä, pohjoisempana kumpuilevaa metsää aina Pekolaan saakka.

Välillä Hyvinkää-Turenki radanvarsitien linjaus voidaan sovittaa maastoon rikkomatta maisemaa, samoin Riihimäen ohitustien sekä Hämeenlinnan ohitustien linjaukset välillä Harviala-Pekola. Välillä Yläne-Harviala pehmeikköinen maasto vaatii suuria maisemallisia toimenpiteitä.

VAIHTOEHTO A

Vaihtoehdon A ympäristövaikutukset ovat Hyvinkäältä Turkhaudan kohdalle samat kuin vaihtoehdossa C2.

Linjaus kulkee Paukunharjun alueen itä- ja koillisosan halki, Hatlamminsuon itäpuolelta ja pohjoisempana Turkhaudan lintujärven länsipuolelta. Linjaus sivuaa Somervuoren eteläosaa, ylittää harjujakson Tanttalankulman kohdalla ja sivuaa itäpuolitse Helvetinvuori-Suppilonharjua. Riihimäen eteläinen ohitustie kulkee läheltä Arolampea. Hämeenlinnan ohitustien linjaus kulkee Palvaanlinnan ja Raimansuon välistä.

Linjaus kulkee Hausjärvellä Erkylänlukkojen lähivirkistysalueen itäosan halki ja Hämeenlinnassa Aulangon lähivirkistysalueen koillispuolelta sekä ylittää Finlandia-hiihtoladun.

Vaihtoehdon ainoa merkittävä vesistönylitys on Puujoen ylitys Turkhaudan länsipuolella.

Vaihtoehdon linjaus kulkee Karan ja Ryttylän kulttuurimaiseman halki sekä Turkhaudan pohjoispuolella osittain pitkin vanhaa Hämeentietä. Riihimäen ohitustie kulkee Hatlamminmäen itäpuolelta. Hämeenlinnan eteläinen ohitustie kulkee Miemala-Turenki -maantien poikki sekä Harvialan kulttuurimaiseman pohjoispuolelta.

Maisemaltaan vaihtoehdon eteläosa on samantyyppistä kuin vaihtoehdossa C2 aina Turkhautausta asti. Turkhaudan pohjoispuolella linjaus kulkee laajan pelto- ja kulttuurimaiseman poikki maantien 292 asti halkaisten peltokuviot. Maantien 292 pohjoispuolella on laaja sorakuoppa-alue, jonka jälkeen linjauksen loppuosa on metsä- ja peltomaisemaa. Hämeenlinnan eteläisen ohitustien osa on alavaa pehmeikköä.

Maisemallisia ongelma-alueita ovat Turkhaudan pohjoispuolinen peltoalue, joka edellyttää erityistoimia tien sopeuttamiseksi maisemaan, sekä pehmeiköt Yläneen ja Harvialan välillä sekä Hämeenlinnan itäpuolella, joilla maasto vaatii suuria maisemallisia toimia.

VAIHTOEHTO C1

Vaihtoehdon C1 linjaus sivuaa Hyvinkään-Hausjärven välillä valtakunnalliseen harjajensuojeluohjelmaan kuuluvan Pässinlukot-Nummenlukot harjualueen länsiosaa sekä kulkee Haukkakallioitten paikallisen kasviston- ja maisemansuojeluohjelman halki. Riihimäen eteläinen ohitustie kulkee läheltä Arolampea ja Hatlamminsuon itäpuolelta. Hämeenlinnan ohitustien linjaus kulkee

Vaihtoehdossa ei ole uusia vesistöilyksisiä.

Vaihtoehdon linjaus ylittää vanhan Hämeentien Erkylän kohdalla ja sivuaa Erkylän kulttuurimaisemaa itäpuolelta. Pohjoisempaan linjaus kulkee keskeltä Hikiän kulttuurimaisemaa ja Hausjärven Kirkonkylän-Hikiän kulttuurimaiseman itäpuolelta. Riihimäen eteläinen ohitustie kulkee Hatlamminmäen itäpuolelta. Hämeenlinnan eteläinen ohitustie kulkee Miemala-Turenki -maantien poikki, Harvialan kulttuurimaiseman pohjoispuolelta sekä Vanajanlinnan ja Ruununmyllyn itäpuolelta ja päättyy keskelle Pekolan kulttuurimaisemaa.

Maisemaltaan väli Hyvinkää-Hausjärvi on mäntykangasta. Hikiän aseman ja kantatie 54:n välissä on vanhaa peltojen ja harjualueiden muodostamaa kulttuurimaisemaa. Riihimäen ohitustie on alkuosaltaan epätasaista kuusimetsää. Kantatien 54 ja Karan välillä on suuria sorakuoppia. Hämeenlinnan ohitustie on Harvialan kohdalla alavaa pehmeikköä, pohjoisempaan kumpuilevaa metsää.

Linjauksen yhteydessä maisemaa voidaan parantaa Karan eteläpuolisten sorakuoppien alueella. Erkylän lukkojen kohdalla, samoin kuin Hikiän-Hausjärven kulttuurimaiseman alueella tie-linjaukseen on kiinnitettävä erityishuomiota. Hämeenlinnan ohitustiellä välillä Yläne-Harviala pehmeikköinen maasto vaatii suuria maisemallisia toimia.

Pohjavedet

**ITÄISEN RADANVARSITIEEN TARVESELVITYKSEN
RATKAISUEHDOTUKSESSA EHDOTETAAN**

- * varautumista radanvarren taajamanauhan aluerakennetta tukevaan Järvenpäästä Hämeenlinnaan ulottuvaan seututiehen, josta uutta osuutta suunnittelualueella on Hyvinkään ja Turengin väli
- * Riihimäen ja Hämeenlinnan kaupunkiseutujen kytkemistä radanvarsi-
tiehen siten, että tiejärjestelyt tukevat kehittyvää maankäyttöä ja
palvelevat liikenneverkon kehittämistä.

Lisätietoja: Hämeen tiepiiri, (931) 512 111
tieverkkoinsinööri Sakari Suominen

Hämeen liitto, (917) 52701
suunnittelupäällikkö Harry Tast

Åkerlundinkatu 5 B
PL 376
33101 TAMPERE

Sibeliuksenkatu 25 B
13100 HÄMEENLINNA