



HÄMEEN LIITTO  
*Regional Council of Häme*

# Kanta-Hämeen maakuntakaava 2040

## 1. vaihemaakuntakaava

Kaavaselostus, luonnosvaihe  
HL/464/03.00.00/2023

15.12.2025



## Sisällys

|       |                                                                     |    |
|-------|---------------------------------------------------------------------|----|
| 1     | Johdanto .....                                                      | 1  |
| 2     | Suunnittelun valtakunnalliset lähtökohdat.....                      | 2  |
| 2.1   | Alueidenkäyttölaki.....                                             | 2  |
| 2.2   | Ilmastolaki ja Kansallinen luonnon monimuotoisuuden strategia ..... | 4  |
| 2.3   | Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet .....                     | 6  |
| 2.4   | Kansallinen energia- ja ilmastostrategia.....                       | 7  |
| 3     | Suunnittelun maakunnalliset lähtökohdat.....                        | 8  |
| 3.1   | Maakuntaohjelma.....                                                | 8  |
| 3.2   | Kanta-Hämeen maakuntakaavoituksen nykytilanne.....                  | 9  |
| 3.3   | Kanta-Hämeen aluerakenne.....                                       | 11 |
| 3.4   | Kanta-Hämeen energiatalous .....                                    | 13 |
| 3.4.1 | Aurinkovoima .....                                                  | 13 |
| 3.4.2 | Tuulivoima .....                                                    | 14 |
| 3.4.3 | Vetytalous .....                                                    | 14 |
| 3.4.4 | Pienydinvoima SMR .....                                             | 16 |
| 3.5   | Kanta-Hämeen kulttuuriympäristöjen selvitykset .....                | 16 |
| 3.6   | Kanta-Hämeen liikennejärjestelmä ja kehittämisen tavoitteet .....   | 18 |
| 3.6.1 | Kanta-Hämeen pääliikenneverkko .....                                | 19 |
| 3.6.2 | Tieliikenteen päästöt ja AFIR-asetus .....                          | 20 |
| 3.6.3 | Raskas liikenne ja logistiset solmut .....                          | 22 |
| 3.6.4 | Kestävä liikkuminen, matkaketjut ja pendelöinti .....               | 23 |
| 3.7   | Ympäristön ominaispiirteitä.....                                    | 25 |
| 3.7.1 | Luonto ja maaperä .....                                             | 25 |
| 3.7.2 | Ilmastomuutoksen vaikutuksia maa- ja metsätalouteen .....           | 25 |
| 3.7.3 | Vedet .....                                                         | 26 |
| 3.7.4 | Maisema ja kulttuuriympäristö .....                                 | 26 |
| 3.7.5 | Ilma ja melu .....                                                  | 27 |
| 3.8   | Ilmastomuutokseen sopeutuminen.....                                 | 27 |
| 4     | 1. Vaihemaakuntakaavan tavoitteet .....                             | 29 |
| 5     | Suunnitteluvaiheet, osallistuminen ja vuorovaikutus .....           | 30 |
| 5.1   | Aloitus- ja tavoitevaihe (1/2024 – 8/2024) .....                    | 30 |



|       |                                                                                                 |     |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 5.2   | Luonnosvaihe (9/2024 – 12/2025).....                                                            | 31  |
| 5.3   | Ehdotusvaihe (1/2026 – xx/202x) .....                                                           | 32  |
| 5.4   | Hyväksymisvaihe (xx/202x – xx/202x) .....                                                       | 32  |
| 5.5   | Vahvistamisvaihe .....                                                                          | 33  |
| 6     | Kaavaratkaisun sisältö, merkinnät ja vaikutukset .....                                          | 33  |
| 6.1   | Koko aluetta koskevat yleismääräykset.....                                                      | 34  |
| 6.2   | Ekologinen verkosto ja viheryhteydet.....                                                       | 36  |
| 6.3   | Liikenne .....                                                                                  | 40  |
| 6.3.1 | Tieliikenne .....                                                                               | 40  |
| 6.3.2 | Raideliikenne .....                                                                             | 55  |
| 6.3.3 | Liikenteen yleiset ja yhteiset merkinnät .....                                                  | 57  |
| 6.4   | Yhdyskuntatekninen huolto.....                                                                  | 60  |
| 6.4.1 | Energiahuolto ja energian siirto .....                                                          | 60  |
| 6.4.2 | Tuulivoima-alueet .....                                                                         | 65  |
| 6.5   | Kulttuuriympäristöt ja maisema-alueet.....                                                      | 71  |
| 6.5.1 | Rakennetut kulttuuriympäristöt .....                                                            | 71  |
| 6.5.2 | Maisema-alueet .....                                                                            | 78  |
| 6.5.3 | Muinaismuistoalueet .....                                                                       | 81  |
| 6.6   | Tärkeät ja vedenhankintakäyttöön soveltuvat pohjavesialueet .....                               | 87  |
| 7     | Kumottavat merkinnät .....                                                                      | 88  |
| 7.1   | Kaavamerkinnät, jotka kumotaan kokonaisuudessaan .....                                          | 88  |
| 7.2   | Kaavamerkinnät, joiden sisältö kumotaan ja korvataan uudella vastaavalla kaavamerkinnällä ..... | 90  |
| 7.3   | Kaavamerkinnät, joista kumotaan yksittäisiä kohteita .....                                      | 90  |
| 8     | Kaavan toteuttamisen vaikutusten arviointi .....                                                | 92  |
| 9     | Kaavan oikeusvaikutukset .....                                                                  | 96  |
| 10    | Asetettujen tavoitteiden toteutuminen kaavaratkaisussa .....                                    | 97  |
| 10.1  | Vaihemaakuntakaavan tavoitteiden toteutumisen arviointi.....                                    | 97  |
| 10.2  | Alueidenkäyttölain mukaisten maakuntakaavan sisältövaatimusten huomioon ottaminen.....          | 99  |
| 10.3  | Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioon ottaminen.....                            | 102 |
| 11    | Kaavan toteuttaminen ja seuranta .....                                                          | 105 |
| 12    | Luettelo taustaselvityksistä ja muista lähteistä .....                                          | 105 |
| 12.1  | Puhdas siirtymä .....                                                                           | 106 |



|      |                                       |     |
|------|---------------------------------------|-----|
| 12.2 | Kestävä liikennejärjestelmä .....     | 106 |
| 12.3 | Kulttuuriympäristö.....               | 107 |
| 12.4 | Muut taustaselvitykset .....          | 107 |
| 12.5 | Muut tausta-aineistot ja lähteet..... | 107 |

# 1 Johdanto

Maakuntakaava on yleispiirteinen suunnitelma alueiden käytöstä maakunnassa. Se sisältää kartalla esitettävän kuvauksen alueiden käytöstä ja yhdyskuntarakenteen kehittämisen periaatteista. Maakuntakaavassa ratkaistaan valtakunnallisesti, maakunnallisesti ja seudullisesti merkittävät alueiden käyttöön liittyvät kysymykset.

Maakuntakaava ohjaa kuntien yleis- ja asemakaavoitusta ja viranomaisten muuta alueiden käyttöä koskevaa suunnittelua. Viranomaisten tulee toiminnassaan ottaa maakuntakaava huomioon ja myös pyrkiä edistämään kaavan toteuttamista.

Maakuntakaavan laatimisesta vastaa aina maakunnan liitto ja sen hyväksyy maakuntavaltuusto. Maakuntakaavan laadintaa ohjaavat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) sekä alueidenkäyttölaki (AKL).

Maakuntakaavoja voidaan laatia koko maakunnan kattavana kokonaismaakuntakaavana, pienemmän alueen kattavana osamaakuntakaavana, tai vain tiettyjä aihealueita käsittelevänä vaihemaakuntakaavana. Maakuntakaavoja voi olla voimassa monia yhtä aikaa. Kanta-Hämeessä on tällä hetkellä voimassa yksi maakuntakaava, nimeltään Kanta-Hämeen maakuntakaava 2040, joka on koko maakunnan alueen ja kaikki maankäytön muodot kattava kokonaismaakuntakaava. Maakuntakaava 2040 kuulutettiin tulemaan voimaan 12.9.2019 ja se sai lainvoiman valitusten käsittelyn jälkeen 21.10.2021. Voimaan tullessaan maakuntakaava 2040 on kumonnut kaikki edelliset maakuntakaavat.

Tämä kaava on nimeltään Kanta-Hämeen maakuntakaavan 2040 1. vaihemaakuntakaava. Kaava laaditaan vaihemaakuntakaavana. Alueellisesti kaava kattaa kaikki Kanta-Hämeen kunnat, mutta kaavassa ei käsitellä kaikkia maakuntakaavan aihealueita, vaan keskitytään tiettyihin aiheisiin. Tämän vaihemaakuntakaavan vahvistuttua kaikki mitä ei erikseen tällä kaavalla kumota, jää Kanta-Hämeen kokonaismaakuntakaavasta 2040 voimaan. 1. vaihemaakuntakaava täydentää ja päivittää voimassa olevaa kokonaiskaavaa. Vaihemaakuntakaavan tavoitevuosi on 2040 eli sama kuin voimassa olevan kokonaismaakuntakaavan.

Maakuntavaltuusto päätti maakuntakaava 2040 1. vaihemaakuntakaavan laatimisen käynnistämisestä 27.11.2023. Vaihemaakuntakaavasta laadittiin osallistumis- ja arviointisuunnitelma, jonka maakuntahallitus päätti asettaa nähtäville ajanjaksolle 9.4.–12.5.2024. Kaavaluonnoksen valmistelu tapahtui vuosina 2024–2025. Maakuntahallitus päätti asettaa kaavaluonnoksen nähtäville ajanjaksolle 7.1.–20.2.2026.



Pohjakartta © MML

*Kuva 1. Maakuntakaava 2040 1. vaihemaakuntakaavan aluerajaus: kaikki Kanta-Hämeen maakunnan 11 kuntaa.*

## 2 Suunnittelun valtakunnalliset lähtökohdat

### 2.1 Alueidenkäyttölaki

Alueidenkäytön suunnittelujärjestelmästä säädetään alueidenkäyttölaissa (132/1999). Alueidenkäytön suunnittelujärjestelmään kuuluvat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, maakuntakaava, yleiskaava ja asemakaava. Kunnat voivat myös laatia yhteisen yleiskaavan. Pääasiassa loma-asutuksen järjestämiseksi ranta-alueelle laadittavaa asemakaavaa kutsutaan ranta-asemakaavaksi. Maakuntakaava ja yleiskaava ovat yleispiirteisiä kaavoja, jotka ohjaavat yksityiskohtaisempien kaavojen laatimista. Maakuntakaava ei lähtökohtaisesti toimi suoraan rakentamisen luvituksen perusteena, vaan maakuntakaavan rooli on ohjata kuntien kaavoitusta ja muuta alueiden käyttöä koskevaa viranomaistoimintaa. Maakuntakaavan laatimisesta vastaa maakunnan liitto ja sen hyväksyy maakuntavaltuusto.

Maakuntakaava koostuu kaavakohteista ja kaavamääräyksistä. Maakuntakaava esitetään kartalla kaavamerkintöjen avulla. Kaavamääräykset voidaan esittää kaavakartalla tai erillisessä luettelossa. Maakuntakaavaan liittyy myös selostus, jossa esitetään kaavan tavoitteet, vaikutukset ja muut kaavan tulkinna ja toteuttamisen kannalta tarpeelliset tiedot. Alueidenkäyttölain vuonna 2023 säädety 29§ mukaan maakuntakaava on laadittava valtakunnallisesti yhteentoimivassa tietomallimuodossa. Siirtymäaika tietomallimuotoiseen toteuttamiseen on vuoden 2028 loppuun saakka. Vaihemaakuntakaavaa ei luonnosvaiheessaan ole toistaiseksi toteutettu tietomallimuodossa.

Alueidenkäyttölain 25§ mukaan maakuntakaavassa esitetään alueiden käytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet ja osoitetaan maakunnan kehittämisen kannalta tarpeellisia alueita. Aluevarauksia osoitetaan vain siltä osin ja sillä tarkkuudella kuin alueiden käyttöä koskevien valtakunnallisten tai maakunnallisten tavoitteiden kannalta taikka useamman kuin yhden kunnan alueiden käytön yhteen sovittamiseksi on tarpeen. Maakuntakaavaa laadittaessa valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet on otettava huomioon, ja kaavaa laadittaessa on kiinnitettävä huomiota maakunnan oloista johtuviin erityisiin tarpeisiin. Kaava on mahdollisuuksien mukaan yhteen sovitettava maakuntakaava-alueeseen rajoittuvien alueiden maakuntakaavoituksen kanssa.

Alueidenkäyttölain 33§ mukaan maakuntakaavassa virkistys- tai suojelualueeksi osoitetulla alueella, Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen tarkoituksiin osoitetulla alueella ja liikenteen tai teknisen huollon verkostoja tai alueita varten osoitetulla alueella on voimassa rakentamista koskeva rajoitus. Maakuntakaavan kaavamääräyksissä on mainittu, mikäli kaavamerkintä asettaa alueelle AKL 33§ mukaisen rakentamisrajoituksen.

Alueidenkäyttölain mukaan maakuntakaavaa laadittaessa on kiinnitettävä erityisesti huomiota:

- maakunnan tarkoituksenmukaiseen alue- ja yhdyskuntarakenteeseen
- alueiden käytön ekologiseen kestävyys
- ympäristön ja talouden kannalta kestäviin liikenteen ja teknisen huollon järjestelyihin
- vesi- ja maa-ainesvarojen kestävä käyttöön
- maakunnan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin
- maiseman, luonnonarvojen ja kulttuuriperinnön vaalimiseen
- virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyyteen.

Kaavaa laadittaessa on myös pidettävä silmällä alueiden käytön taloudellisuutta ja sitä, ettei maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle aiheudu kohtuutonta haittaa. Kaavaa laadittaessa on selvitettävä, kenen toteutettavaksi kaava ja sen edellyttämät toimenpiteet kuuluvat. Edellä

mainitut seikat on selvittävä ja otettava huomioon siinä määrin kuin maakuntakaavan tehtävä yleispiirteisenä kaavana edellyttää.

Alueidenkäyttölain 9§ mukaan kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavan vaikutuksia selvittäessä otetaan huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus. Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 1§ määrää, että kaavaa laadittaessa tulee arvioida suunnitelman toteuttamisen merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset

- ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön
- maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon
- kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin
- alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen
- kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön
- elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen.

Maakuntakaavalla on alueidenkäyttölain mukaan erilaisia oikeusvaikutuksia, jotka kohdistuvat kuntakaavoitukseen sekä viranomaistoimintaan. Maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi. Viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta otettava maakuntakaava huomioon, pyrittävä edistämään kaavan toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista. Maakuntakaava ei ole voimassa yksityiskohtaisemman oikeusvaikutteisen kaavan alueella. Maakuntakaava on kuitenkin otettava huomioon yleis- ja asemakaavaa muutettaessa.

Kaavoitusta ohjaava lainsäädäntö on muuttumassa vaihemaakuntakaavatyön aikana. Uusi rakentamislaki astui voimaan 1.1.2025 ja maankäyttö- ja rakennuslain jäljelle jääneet osat nimettiin alueidenkäyttölaiksi. Alueidenkäyttölain uudistuksen on tarkoitus astua voimaan vuonna 2026. Lakimuutoksella voi olla vaikutusta maakuntakaavan laadintaan ja oikeusvaikutuksiin. Lainsäädäntötyön edistymistä seurataan aktiivisesti vaihemaakuntakaavatyön aikana. Kaavaluonnoksen laadinta on tehty lähtökohtaisesti voimassa olevan lain mukaan.

## 2.2 Ilmastolaki ja Kansallinen luonnon monimuotoisuuden strategia

Ilmastolaissa säädetään viranomaisten velvoitteista Suomen ilmastopolitiikan suunnittelussa ja seurannassa. Uusi ilmastolaki

(423/2022) tuli voimaan heinäkuussa 2022. Edellinen, Suomen ensimmäinen ilmastolaki oli vuodelta 2015. Ilmastolaissa säädetään kansallisista ilmastotavoitteista sekä ilmastopolitiikan suunnittelujärjestelmästä. Ilmastolaissa ei aseteta toimia päästöjen vähentämiseksi tai ilmastomuutokseen sopeutumiseksi, vaan toimet määritetään lain nojalla laadittavissa suunnitelmissa. Ilmastolaissa asetetaan kansallisia ilmastotavoitteita. Suomen tavoite on lain mukaan olla hiilineutraali viimeistään vuonna 2035. Myös Kanta-Häme on asettanut tavoitteekseen olla hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. Lisäksi ilmastolakiin on kirjattu tavoite nielujen vahvistamisesta. Laissa asetetaan myös kolme päästövähennystavoitetta. (ym.fi/ilmastolainsaadanto)

Alueidenkäyttölain uudistuksessa kaavojen sisältövaatimuksissa tultaneen korostamaan nykyistä enemmän ilmastomuutoksen hillintää, ilmastomuutokseen sopeutumista sekä luonnon monimuotoisuuden huomioimista.

Petteri Orpon hallitusohjelmaa toteuttava Kansallinen luonnon monimuotoisuuden strategia ohjaa luonnon suojelun, ennallistamisen ja hoidon politiikkaa, vaikuttaa kaikilla sektoreilla luonnon monimuotoisuuteen kohdistuvien paineiden pienentämiseksi sekä edistää luontokadon juurisyihin kohdistuvaa kestävyysmurrosta. Strategia ja toimintaohjelma huomioivat YK:n luonnon monimuotoisuutta koskevan yleissopimuksen osapuolikokouksessa asetettavat tavoitteet vuoteen 2030, EU:n biodiversiteettistrategian tavoitteet sekä kansallisesti päätettävät tavoitteet. Strategiassa tuodaan kaikki edellä mainitut tavoitteet yhteen Suomen oloihin sovitettuna.

Strategialuonnoksen mukaan luontokadon pysäyttämiseksi luonnon tilaan suoraan kohdistuvia paineita (esim. maan- ja luonnonvarojen käyttö) on vähennettävä ja luonnon tilaa on parannettava suojelun, ennallistamisen ja hoidon keinoin. Tämä ei kuitenkaan yksin riitä, vaan luontokadon pysäyttäminen edellyttää muutoksia yhteiskuntamme rakenteissa ja toiminnoissa. Yhteiskuntamme taloudelliset, teknologiset, institutionaaliset, hallinnolliset sekä väestöön ja kulttuuriin liittyvät tekijät vaikuttavat siihen, minkälainen paine luontoon kohdistuu. Näiden niin kutsuttujen luontokadon juurisyiden taustalla vaikuttavat ihmisten arvot ja käyttäytyminen. Luontokadon pysäyttämiseksi ja luonnon monimuotoisuuden kääntämiseksi elpymisuralle Suomessa tulee ryhtyä tehokkaisiin ja johdonmukaisiin toimenpiteisiin, joiden tavoitteet liittyvät luonnon monimuotoisuuden tilaan, siihen kohdistuviin paineisiin sekä luontokadon juurisyihin. ihmistoiminnan vaikutus elinympäristöihin tulee kääntää niitä heikentävästä niitä vahvistavaksi, ja toteuttaa kestävä kehityksen tavoitteet luonnon kantokyvyn rajoissa. (ym.fi)

## 2.3 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa alueidenkäyttölain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää.

Alueidenkäyttötavoitteiden avulla taitetaan yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvataan luonnon monimuotoisuutta ja kulttuuriympäristön arvoja sekä parannetaan elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös sopeudutaan ilmastomuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet on uudistettu edellisen kerran vuonna 2017 ja tavoitteet ovat olleet voimassa 1.4.2018 alkaen.

Alueidenkäyttötavoitteiden tehtävänä on

- varmistaa valtakunnallisesti merkittävien seikkojen huomioon ottaminen maakuntien ja kuntien kaavoituksessa sekä valtion viranomaisten toiminnassa
- auttaa saavuttamaan alueidenkäyttölain ja alueidenkäytön suunnittelun tavoitteet, joista tärkeimmät ovat hyvä elinympäristö ja kestävä kehitys,
- toimia kaavoituksen ennakoivan ja vuorovaikutteisen viranomaistyön välineenä valtakunnallisesti merkittävässä alueidenkäytön kysymyksissä sekä
- edistää kansainvälisten sopimusten täytäntöönpanoa Suomessa. (Ympäristöministeriö 2025)

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet käsittelevät seuraavia kokonaisuuksia:

1. Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen
2. Tehokas liikennejärjestelmä
3. Terveellinen ja turvallinen elinympäristö
4. Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat
5. Uusiutumiskykyinen energiahuolto

Alueidenkäyttölain mukaan tavoitteet on otettava huomioon ja niiden toteuttamista on edistettävä maakunnan suunnittelussa, kuntien kaavoituksessa ja valtion viranomaisten toiminnassa. Maakuntakaavalla on tässä keskeinen rooli. Maakuntakaavan avulla tavoitteet konkretisoidaan maakunnallisiksi ja seudullisiksi alueidenkäytön ratkaisuiksi, jotka ohjaavat vuorostaan kuntakaavoitusta.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kulttuuriympäristöön liittyvissä tavoitteissa todetaan, että suomalaisen kulttuuriympäristön kokonaisuus perustuu viranomaisten laatimiin valtakunnallisiin inventointeihin. Näitä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittamia inventointeja on kolme:

- Valtakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY), viimeisin päivitysinventointi hyväksytty 2009

- Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet (VAMA), viimeisin päivitysinventointi hyväksytty 2021
- Valtakunnallisesti merkittävät arkeologiset kohteet (VARK), inventointi hyväksytty 2024

Inventointien osoittamat kohteet on tunnistettava alueidenkäytössä ja niiden arvot on turvattava. Valtakunnallisten inventointien osoittamat arvokkaat kohteet sisällytetään maakuntakaavaan lähtökohtaisesti sellaisenaan. Kanta-Hämeen voimassa olevan maakuntakaava 2040:n voimaan tulemisen jälkeen on valmistunut valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden päivitysinventointi sekä ensimmäinen inventointi valtakunnallisesti arvokkaista arkeologisista kohteista. Nämä kohteet tuodaan päivitettyinä Kanta-Hämeen maakuntakaavaan tämän vaihemaakuntakaavan myötä.

## 2.4 Kansallinen energia- ja ilmastostrategia

Suomen pitkän aikavälin tavoitteena on hiilineutraali yhteiskunta. Energia- ja ilmastopolitiikka liittyvät tiiviisti toisiinsa, sillä noin 70 prosenttia kasvihuonekaasuista tulee energian tuotannosta ja kulutuksesta, mukaan lukien liikenne. Kansallinen energia- ja ilmastostrategia sisältää eri energiapolitiikan osa-alueita koskevat linjaukset ja politiikkatoimet, mukaan lukien toimet, joilla vähennetään yhteiskunnan kasvihuonekaasupäästöjä ja vahvistetaan nielujen aikaansaamia poistumia. Strategia kattaa kasvihuonekaasupäästöt päästökauppa-, taakanjako- ja maankäyttösektoreilla sekä hiilinielut.

Strategian yksityiskohtaisilla linjauksilla varmistetaan kohtuuhintaisen puhtaan energian toimitusvarma tarjonta niin teollisuuden, elinkeinoelämän kuin kotitalouksien tarpeisiin. Tavoitteena on luoda toimintaympäristö, joka houkuttelee investointeja ja tukee Suomen kasvua puhtaassa taloudessa. Vetytalous on keskeinen väline teollisuuden energiamurroksessa ja puhtaan siirtymän mahdollisuuksien hyödyntämisessä. Sitä tarvitaan kasvihuonekaasujen vähentämiseen erityisesti sektoreilla, joilla prosessien suora sähköistäminen ei ole mahdollista. Suomi tähtää 10 prosentin osuuteen EU:n puhtaan vedyn tuotannosta ja vähintään samaan osuuteen vedyn jatkokäytöstä.

Taakanjakosektorin päästövähennystoimet sisältyvät puolestaan keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaan (KAISU), jota on valmisteltu samanaikaisesti kansallisen energia- ja ilmastostrategian kanssa. Taakanjakosektorin päästövähennystoimilla vastataan EU-velvoitteisiin ja ilmastolain tavoitteisiin. Taakanjakosektoriin kuuluvat muun muassa liikenteen, maatalouden, rakennusten erillislämmityksen, työkoneiden ja jätehuollon sekä F-kaasujen päästöt. ([valtioneuvosto.fi/energia- ja ilmastostrategia](https://valtioneuvosto.fi/energia-ja-ilmastostrategia))

## 3 Suunnittelun maakunnalliset lähtökohdat

### 3.1 Maakuntaohjelma

Maakunnan kehittäminen ja suunnittelu perustuu kolmeen kehittämisasiakirjaan: maakuntakaavaan, maakuntasuunnitelmaan ja maakuntaohjelmaan.

Maakuntaohjelma perustuu maakunnan pitkän aikavälin strategiaan linjauksiin ja siinä tarkennetaan maakunnan aluekehittämiseen liittyviä tavoitteita ja niiden toimeenpanoa. Maakuntaohjelmassa otetaan huomioon aluekehittämispäätöksen painopisteet. Maakuntaohjelma laaditaan valtuustokausittain, eli normaalisti neljän vuoden välein. Maakuntaohjelma sisältää Kanta-Hämeen mahdollisuuksiin ja tarpeisiin, kulttuuriin ja muihin erityispiirteisiin perustuvat kehittämisen tavoitteet ja kuvauksen keskeisistä toimista niiden saavuttamiseksi. Maakuntaohjelma pitää sisällään älykkään erikoistumisen strategian sekä ympäristöselostuksen.

Vaihem maakuntakaavan vireille tullessa ja luonnosvaiheessa oli voimassa Kestävän kasvun Häme 2022–2025-maakuntaohjelma. Kanta-Hämeen maakuntaohjelma on uudistettu vuonna 2025. Maakuntavaltuusto hyväksyi uuden maakuntaohjelman, kun toimeen tartutaan 2026–2029, 24.11.2025.

Kanta-Hämeen maakuntaohjelma 2026–2029 perustuu kolmeen pääteemaan ja niiden tavoitteisiin ja toimenpiteisiin, sekä älykkään erikoistumisen strategiaan.

#### 1. Kestävä elinvoima ja investoinnit

- Kohti investointeja houkuttelevaa keskittymää
- Kohti uudistuvaa ja verkottunutta aluetta
- Uudistuva yritystoiminta ja osaaminen

#### 2. Hyvinvoiva väestö ja yhteisöt

- Kansainvälinen Kanta-Häme
- Hyvän elämän mahdollisuudet
- Vahva koulutuksen, työelämän ja hyvinvoinnin yhteys

#### 3. Vetovoimainen elinympäristö ja monimuotoinen luonto

- Kaikki hyödyt irti sijainnista
- Tulevaisuuskestävää asumista Kanta-Hämeessä
- Kulttuuri ja matkailu vahvistavat pehmeää vetovoimaa
- Ilmastokestävä Kanta-Häme

Älykäs erikoistuminen perustuu maakunnan omiin vahvuuksiin ja sitä tarvitaan erityisesti hanketyössä ja Euroopan unionilta saatavan rahoituksen suuntaamisessa maakuntamme toimijoille. Yhteistyössä

maakunnan toimijoiden, kehittäjien ja yritysten kanssa koottiin yhteen niitä vahvuusalueita, joihin maakuntamme tutkimus- ja innovaatiotyössä halutaan panostaa. Käytettävissä olevia resursseja halutaan keskittää yhä vaikuttavampiin hankkeisiin. Älykkään erikoistumisen kärjet kiteytyvät maakuntaohjelmassa seuraavasti:

- Puolustusteollisuus ja kaksikäyttöteknologiat
- Bio- ja kiertotalous
- Vastuullinen ruoantuotanto ja elintarviketeollisuus
- Teknologinen uudistuminen

Maakuntaohjelman läpileikkaavina periaatteina ovat ilmastokestävyyden vahvistaminen, väestörakenteen muutokseen sopeutuminen ja strateginen yhteistyö kaikilla tasoilla, myös kansainvälisesti.

Maakuntakaava edistää maakuntaohjelman tavoitteita erityisesti elinvoiman ja ilmastokestävyyden alueilla luomalla maankäytölliset edellytykset puhtaalle siirtymälle, kuten uusiutuvan energian tuotantoalueille ja energiaverkostoille (vety- ja voimajohdot). Lisäksi vetovoimainen elinympäristö -teemaa tuetaan vahvasti luonnon monimuotoisuuden ja kulttuuriperinnön turvaamisella päivitettyillä aluerajauksilla ja huomioimalla ekologisen verkoston ydinalueet. Kestävän liikkumisen osalta kaava antaa vahvaa ohjausta kävelyn ja pyöräilyn ja joukkoliikenteen laatukäytävien ja liityntäpisteiden kehittämiseen.

Maakuntakaava toimii näin ollen strategisena työkaluna, joka konkretisoi maakuntaohjelman pitkän aikavälin tavoitteet alueiden käytön ratkaisuksi ja luo pohjan kuntien kaavoitukselle ja viranomaisten toiminnalle näiden tavoitteiden toteuttamiseksi. Tietyissä mielessä maakuntaohjelma toimii säveltäjänä, joka antaa suuret linjat ja teemat, ja maakuntakaava on kapellimestari, joka sovittaa ne konkreettisiksi ohjeiksi, varmistaen, että kokonaisuus toteutetaan johdonmukaisesti ja harmonisesti alueen maankäytössä.

## 3.2 Kanta-Hämeen maakuntakaavoituksen nykytilanne

Kanta-Hämeessä on tällä hetkellä voimassa yksi maakuntakaava, nimeltään Kanta-Hämeen maakuntakaava 2040, joka on koko maakunnan alueen ja kaikki maankäytön muodot kattava kokonaismaakuntakaava. Maakuntavaltuusto hyväksyi Kanta-Hämeen maakuntakaavan 2040 kokouksessaan 27.5.2019 ja se kuulutettiin 12.9.2019 tulemaan voimaan maankäyttö- ja rakennuslain pykälän 201 § mukaisesti ennen kuin se on saanut lainvoiman. Hyväksymispäätöksestä valitettiin Hämeenlinnan hallinto-oikeuteen. Hallinto-oikeuden mukaan maakuntavaltuuston päätös ei ollut valituksissa esitellyillä perusteilla lainvastainen ja hallinto-oikeus hylkäsi kaikki valitukset. Hallinto-oikeuden päätöksestä valitettiin edelleen

Korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Korkein hallinto-oikeus hylkäsi kaikki valituslupa-anomukset, eikä se antanut ratkaisua valituksiin. Kanta-Hämeen maakuntakaava 2040 sai lainvoiman 21.10.2021.

Maakuntakaava 2040:ä edelsi Kanta-Hämeen edellinen kokonaismaakuntakaava vuodelta 2006. Kokonaismaakuntakaavaa päivittämään laadittiin alue- ja yhdyskuntarakenteeseen sekä liikennejärjestelmän ja teknisen huollon palvelujen kehittämiseen keskittynyt 1. vaihemaakuntakaava, joka sai lainvoiman 18.12.2015 korkeimmassa hallinto-oikeudessa käsiteltyjen valitusten ratkaisemisen jälkeen. Vuonna 2016 sai lainvoiman luonnonvaroihin ja liikenteen kysymyksiin keskittynyt 2. vaihemaakuntakaava. Kaikki nämä kaavat on kumottu, mutta monet maakuntakaava 2040:n kaavamerkinnot ovat sellaisenaan peräisin edellisistä kaavoista.

Maakuntakaava 2040 laadittiin edellisiä kaavoja yleispiirteisempänä, mutta maakuntakaava 2040 on edelleen moniin muiden maakuntien kaavoihin verrattuna melko yksityiskohtainen. Koska nyt laadittavan 1. vaihemaakuntakaavan tarkoituksena on päivittää maakuntakaava 2040:ä, se laaditaan samalla yksityiskohtaisuuden tasolla tämän kanssa. Yksityiskohtainen maakuntakaava voi toimia tarvittaessa jopa yleiskaavaa korvaavana kaavatasona, ja ratkaisu on Kanta-Hämeen alueella ollut pääasiassa toimiva. Tulkintaa rajoittaa kuitenkin lainsäädännön määrittämä ohjausvaikutuksen taso, sillä maakuntakaavaa ei ole tarkoituksenmukaista tulkita liian tarkalla mittakaavalla. Yksityiskohtaisen maakuntakaavan haasteena on myös strategista kaavaa nopeampi vanheneminen maankäytön aluevarauksissa. Pääpiirteittäin maakuntakaava 2040:ssä osoitetut aluevaraukset on kuitenkin todettu ohjausvaikutukseltaan ja mitoitukseltaan riittävän tarkoituksenmukaisiksi, eikä aluevarauksiin tehdä vaihemaakuntakaavalla juuri muutoksia.

Selkeä tarve vaihemaakuntakaavan laadinnalle on tullut esiin kokonaiskaavan hyväksymisen jälkeen valmistuneista kulttuuriympäristön inventoinneista ja tarpeesta saada ne maakuntakaavakartalle. Lisäksi kokonaismaakuntakaavan ratkaisut liikennejärjestelmää sekä energiantuotantoa ja -siirtoa koskien ovat kaivanneet päivitystä ja uutta tarkastelua. Maakuntakaava 2040:stä on sen valmistumisen jälkeen tunnistettu myös joitakin teknisluontoisia virheitä, jotka on tarpeen vaihemaakuntakaavalla korjata. Vaihemaakuntakaavatyön aikana on tullut vastaan myös monia ennalta tunnistamattomiin aihepiireihin kohdistuvia päivitystarpeita, joista joihinkin vaihemaakuntakaavalla on ollut tarkoituksenmukaista myös tarttumaan, joskaan ei kaikkiin, jotta vaihemaakuntakaava ei leviäisi liian laajaksi.

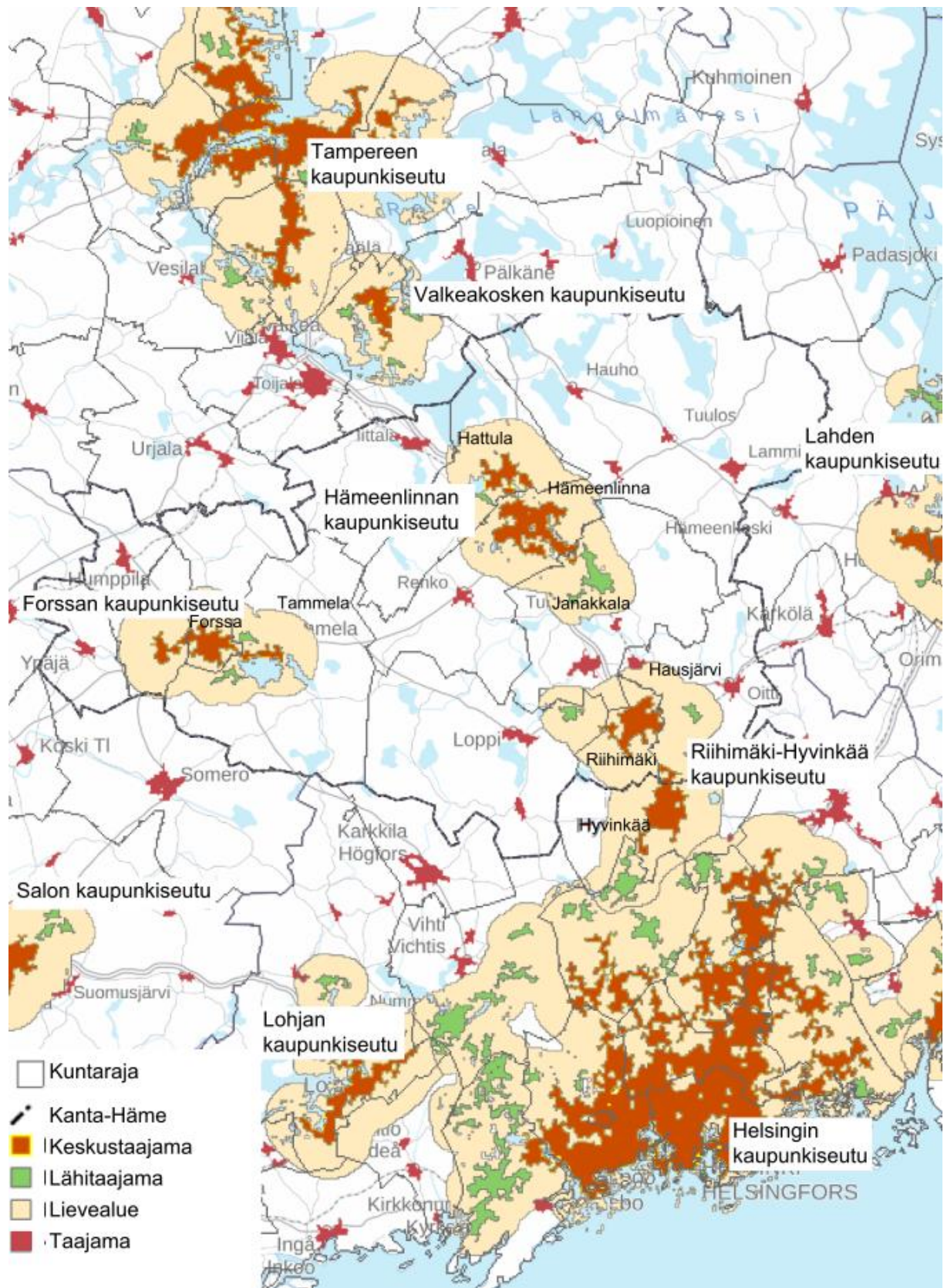
### 3.3 Kanta-Hämeen aluerakenne

Valtakunnallisen yhdyskuntarakenteen (YKR) mukaisella luokituksella tarkasteltuna Kanta-Hämeessä on kolme kaupunkiseutua, Hämeenlinnan, Forssan ja Riihimäki-Hyvinkään kaupunkiseudut. YKR-kaupunkiseudut muodostuvat yli 15 000 asukkaan keskustaajamista ja näihin liittyvistä lähitaajamista, sekä niitä ympäröivistä lievealueista, jotka ovat haja-asutusaluetta.

Hämeenlinnan kaupunkiseutu muodostuu Hämeenlinnasta Hattulaan ulottuvasta keskustaajamasta, sekä Janakkalassa sijaitsevasta Turengin lähitaajamasta ja näitä ympäröivästä lievealueesta. Forssan kaupunkiseudun muodostavat Forssan, Tammelan ja Jokioisten alueelle levittyvä keskustaajama ja näitä ympäröivät lähitaajamat ja lievealueet.

Uudellemaalle sijoittuva Hyvinkää ja Kanta-Hämeessä sijaitseva Riihimäki muodostavat yhdessä kaksoiskaupungin. Hyvinkään-Riihimäen kaupunkiseutu on yksi Suomen kolmesta kaksoiskaupungista. YKR-luokituksen mukaan kaksoiskaupungin voivat muodostaa sellaiset saman kokoluokan kaupungit, joiden keskustaajamien etäisyys toisistaan on enintään kolme kilometriä. Hyvinkään ja Riihimäen keskustaajamien lisäksi kaupunkiseudun lähitaajamat sijaitsevat Lopella ja Hausjärvellä.

Kanta-Hämeessä sijaitsee myös lukuisia pienempiä kaupunkiseuduista irrallisia taajamia, eli yli 200 asukkaan suhteellisen tiiviisti asuttamia alueita. Suurimpia tällaisia taajamia ovat Humppila, Ypäjä, Iittala, Tervakoski, Loppi, Oitti, Lammi ja Hauho. Kanta-Hämeen ja ympäröivien maakuntien kaupunkiseudut lähialueineen sekä maakunnan muut taajamat on esitetty Kuva 2. (Elinympäristön tietopalvelu Liiteri, Syke, 2023)



Kuva 2. Kanta-Hämeen ja sen lähialueiden kaupunkiseudut ja taajamat (Elinympäristön tietopalvelu Liiteri, Syke, 2023).

### 3.4 Kanta-Hämeen energiatalous

Suomessa on käynnissä suuri energiamurros, joka muuttaa koko yhteiskuntaa lisäämällä muun muassa omavaraisuuttamme. Siirtyminen fossiilisista polttoaineista päästöttömiin on valtava ponnistus, jossa tarvitaan mukaan kaikki mahdollisia kestävän energiantuotannon muotoja aurinko- ja tuulivoimasta ydinvoimaan ja bioenergiaan.

Kanta-Hämeen maakunnassa tuotetaan poikkeuksellisen vähän sähköä suhteessa kulutukseen. Vuotuinen sähkönkulutus Kanta-Hämeessä Energiategollisuus ry:n mukaan on noin 2 130 GWh ja vuotuinen sähköntuotanto puolestaan vain noin 286 GWh. Sähkön tuotannosta suoraan uusiutuvaa energiaa on hieman alle puolet. Fingridin ennusteiden mukaan sähkönkulutus Suomessa tulee jopa kaksinkertaistumaan vuosien 2022 ja 2035 välillä. Tästä sähkön kysynnästä valtaosa painottuu kuitenkin sähköintensiiviseen teollisuuteen. Fingridin ennusteissa rakennusten lämmityksen ja muun kulutuksen osalta ei ole oletettu merkittävää kasvua, kun taas liikenteen sähköistyminen kasvattaa kysyntää jonkun verran, ollen kuitenkin verrattain pieni osa kokonaisuudesta.

#### 3.4.1 Aurinkovoima

Aurinko on uusiutuva energianlähde, jota riittää vielä noin 6,5 miljardiksi vuodeksi. Aurinkoenergia on myös yksi kestävimmistä energiamuodoista, koska sitä ei voi ylikuluttaa. Aurinkoenergian potentiaali riittäisi kattamaan koko globaalin energiankulutuksemme, mutta tarvitsemme monipuolisia tapoja sen potentiaalin hyödyntämiseen.

Aurinkosähkö on puhtaasti tuotettua kotimaista sähköä. Se vahvistaa energiaomavaraisuutta, edistää yhteiskunnan irtautumista ulkomaisesta fossiilienergiasta ja vauhdittaa sähköistymistä yhdessä tuulivoiman kanssa. Aurinkovoima on konkreettinen askel kohti hiilineutraalia yhteiskuntaa. Omavarainen ja hajautettu energiantuotanto tukee Suomen huoltovarmuutta. ([suomenuusiutuvat.fi/aurinkovoima](https://suomenuusiutuvat.fi/aurinkovoima))

Kanta-Hämeessä teollisen kokoluokan aurinkovoimaloita on (tilanne 6/2025) suunnitteilla 15 kappaletta, joiden yhteenlaskettu sähköntuotannon teho on noin 1 135 MW. Toiminnassa ei Kanta-Hämeessä vielä ole teollisen kokoluokan aurinkovoimaloita. Koko Suomessa teollisen kokoluokan aurinkovoimaa on suunnitteilla yhteensä 26 178 MW edestä. Koko Suomessa aurinkovoiman tuotantoteho on noin 250 MW, ja rakenteilla aurinkovoimaa on 521 MW edestä. ([suomenuusiutuvat.fi/aurinkovoima](https://suomenuusiutuvat.fi/aurinkovoima))

Rakennettuun ympäristöön painottuva aurinkoenergian tuotanto säästää

painetta sijoittaa paneelikenttiä luonnonympäristöön. Se ei uhkaa luonnon ydinalueita, ekologista verkostoa eikä luonnon monimuotoisuutta, vaan turvaa osaltaan hiilinielujen säilymistä ja kehittymistä maakunnassa. Kiinteistökohtainen aurinkovoimala ei myöskään vaadi pitkiä suurjännitelinjoja. 2025 valmistuneen Kanta-Hämeen innovatiiviset aurinkovoimaratkaisut rakennetussa ympäristössä -selvityksen mukaan vuonna 2040 Kanta-Hämeen maakunnassa voitaisiin tuottaa noin 225 GWh aurinkosähköä rakennetussa ympäristössä. Tämä vastaa noin 10,5 % Kanta-Hämeen vuoden 2023 toteutuneesta sähkönkulutuksesta ja on lähes yhtä paljon kuin Kanta-Hämeessä ylipäätään tuotetaan tällä hetkellä sähköä. Karkean hiilijalanjälkilaskeman perusteella tämä voisi tarkoittaa noin 5 600 t kg CO<sub>2</sub> -päästöjen vähenemistä.

### 3.4.2 Tuulivoima

Aurinkovoima ja tuulivoima tukevat toisiaan ja ne ovat globaalisti nopeimmin kasvavia puhtaan sähkön tuotantotapoja. Kanta-Hämeessä on vuonna 2025 toiminnassa yhteensä 11 tuulivoimalaa kahdella eri alueella Lounais-Hämeessä. Toiminnassa olevien voimaloiden yhteenlaskettu nimellisteho on 42,1 MW. Hattulan Niinimäkeen on suunnitteilla 9–12 voimalan alue, joiden yhteenlaskettu nimellisteho on 86 MW. Syksyllä 2022 valmistui maakunnallinen tuulivoimapotentialin kartoitus, jonka yhteydessä tunnistettiin yhteensä 31 uutta, potentiaalista tuulivoimatuotantoon soveltuvaa aluetta Kanta-Hämeessä. Selvityksen tuloksia on jatkotyöstetty vaihemaakuntakaavatyön aikana.

### 3.4.3 Vetytalous

Suomi tavoittelee Euroopan johtavaa asemaa vetytaloudessa läpi koko arvoketjun, ja Valtioneuvoston mukaan Suomella on edellytykset tuottaa vähintään kymmenen prosenttia EU:n päästöttömästä vedystä vuonna 2030. Suomessa on suuri puhtaan sähkön tuotantopotentiaali, joka mahdollistaa kilpailukykyisen vetytalouden kehittymisen. Gasgrid kehittää kansallista vetyverkkoa, jonka yhteispituus on yli 1500 kilometriä. Tuoreimpien suunnitelmien mukaan vetyverkko kulkee Kanta-Hämeen eteläosien läpi Ypäjältä Jokioisten, Forssan, Tammelan ja Lopen kautta Riihimäelle, mistä putki jatkaa kohti pääkaupunkiseutua. Vetyputken arvioidaan olevan käyttökunnossa 2030- luvun alkupuoliskolla. (Gasgrid.fi)

Vetytalouden mahdollisuudet Kanta-Hämeessä- selvityksen mukaan hiilineutraaliuden saavuttamisessa vetytaloudella on suuri merkitys. Vetytalouden kautta voidaan vähentää päästöjä Kanta-Hämeen suurimmilta päästösektoreilta merkittävästi. Lisäksi vedyn käyttäminen energian varastointiin vaihtelevan uusiutuvan energian tuotannon rinnalla

edesauttaa uusiutuvan energian käyttöä myös tuulettomina ja pilvisinä aikoina.

Vetytaloudelle ja puhtaan vedyn tuotannolle on asetettu kunnianhimoiset tavoitteet, mutta toistaiseksi elektrolyysillä tuotetun vihreän vedyn käyttö on vielä hyvin vähäistä johtuen osittain sen suurista tuotantokustannuksista. Myös laajemman vetymarkkinan (kysynnän ja tuotannon kohtaamisen ja hinnoittelun) regulaatio on vielä kesken. Suomella on Euroopan tasolla hyvät edellytykset puhtaan vedyn tuotannolle johtuen uusiutuvan energian saatavuudesta ja potentiaalista. Ennen kuin vedyn siirtoputkisto on toiminnassa, kuljetuskustannukset Eurooppaan voivat kuitenkin muodostua kilpailuhaitaksi verrattuna lähellä tuotettuun vetyyn. Kilpailukykyisempi vaihtoehto voisi olla vedyn jatkojalosteiden, kuten synteettisten polttoaineiden, metanolin ja ammoniakkin tuottaminen

Vetyhankkeen arvoketjussa maakunnan ja kuntien rooli on merkittävä erityisesti alueiden kehittämisessä ja kaavoituksessa. Vetyhankekehittäjälle on tärkeää, että alueen infrastruktuuri (sähkö, vesi, liikenneyhteydet) on hyvä, ja näiden edistäminen auttaa edistämään myös hankkeiden saamista ja toteutumista. Kanta-Hämeellä on keskeinen sijainti ja hyvät kulkuyhteydet niin teitä kuin rautateitä pitkin esimerkiksi satamiin, mutta ennen kuin siirtoputkisto valmistuu, sataman välittömän läheisyyden puute näyttäytyy myös kilpailukykyä heikentävänä tekijänä verrattaessa Kanta-Hämettä esimerkiksi länsirannikon maakuntiin. Hankkeen kannattavuuden parantamiseksi kriittistä on myös soveltuva kaukolämpöverkko, jossa prosessissa syntyvä hukkalämpö voidaan käyttää hyödyksi. Parhaiten vedyn tuotannon edellytykset toteutuvat Hämeenlinnassa ja Forssassa, joista tunnistettujen alueiden kehittämistä vetyhankekehittäjälle tulisi harkita.

Vetytalouden ekosysteemistä löytyy useita kiinnostavia elementtejä Kanta-Hämeelle, mutta vedyn hyödyntämiseen maakunnassamme on kuitenkin vielä pitkä matka. Rakentamislakiin (751/2023) tullut puhtaan siirtymän sijoittamislupa mahdollistaa tiettyjen edellytysten täytyessä puhtaan siirtymän laitosten sijoittumisen ilman kaavoituksen kautta tapahtuvaa alueidenkäytöllisten edellytysten tarkastelua. Sijoittamislupa myös ohittaa kaavoitetuilla alueilla kaavamääräykset, mikä nopeuttaa prosesseja. Rakentamislupa hankkeelle on haettava normaalisti. Puhtaan siirtymän sijoittamisluvalla ei saa aiheuttaa kenenkään elinympäristön laadun sellaista merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua puhtaan siirtymän sijoittamisluvan tarkoitus huomioon ottaen. Puhtaan siirtymän sijoittamisluvalla ei myöskään saa asettaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle sellaista kohtuutonta rajoitusta tai aiheuttaa sellaista kohtuutonta haittaa, joka puhtaan siirtymän sijoittamisluvalla asetettavia tavoitteita tai vaatimuksia syrjäyttämättä voidaan välttää.

### 3.4.4 Pienydinvoima SMR

Kanta-Hämeen vihreän siirtymän mahdollisuudet- selvityksessä käsiteltiin myös pienydinvoiman potentiaalia. Pienydinvoimala koostuu yhdestä tai useammasta pienestä, modulaarisesta, ydinreaktorista, joiden valmistaminen ja rakentaminen on mahdollisesti kevyempää kuin täysimittaisen ydinvoimalan. Kaukolämmöntuotantoon kehitetyn pienen ydinreaktorin lämpöteho on noin 50 MW. Pieniä modulaarisia ydinreaktoreita voidaan valmistaa sarjatuotantona, joka pienentää niiden valmistuskustannuksia. SMR:iä (Small Modular Reactor) voidaan myös mahdollisesti sijoittaa maan alle, missä tapauksessa maan päälle sijoitetaan esimerkiksi vain kytkentä kaukolämpöverkkoon ja tämä täten pienentää vaadittavaa tonttikokoa. Pienet modulaariset ydinreaktorit eivät ole vielä kuitenkaan kaupallisessa tuotannossa ja niiden käyttöönotto tulevaisuudessa riippuu myös vahvasti ydinvoimalainsäädännön uudistusprosessin lopputuloksesta. Kaukolämmöntuotannon lisäksi on suunniteltu pieniä modulaarisia ydinreaktoreita sähköntuotantoa varten.

Suomalainen Steady Energy Oy on saanut 32 miljoonan euron rahoituksen SMR-laitoksen toteuttamiseen, ja suunnitelmissa on täysimittaisen pilottilaitoksen rakentaminen Helsingin Salmisaareen. Steady Energy sai kesäkuussa Säteilyturvakeskukselta alustavan arvion siitä, että kaavailtu laitos voidaan toteuttaa suomalaisten määräysten mukaisesti. Yrityksen tavoitteena on toimittaa maailman ensimmäinen kaupallinen lämpöydinvoimala 2030-luvun alussa. (steadyenergy.com)

## 3.5 Kanta-Hämeen kulttuuriympäristöjen selvitykset

Rakennettuun kulttuuriympäristöön sisältyy ihmisen toiminnan seurauksena ympäristöön ja maastoon jääneet jäljet. Nykyiset rakennukset, vanhojen asumusten jäänteet, maanviljelyksen muodostama avoin maisematila ja maanalaiset muinaisen ihmistoiminnan jäänteet kuuluvat kaikki kulttuuriympäristöjen kokonaisuuteen. Ihmisiä on asunut Kanta-Hämeen alueella jo tuhansia vuosia, ja ihmistoiminta näkyy jollain lailla käytännössä koko maakunnassa, joillain alueilla vähemmän, joillain enemmän. Kulttuuriympäristö on luonteeltaan kerrostunutta, monimuotoista ja jatkuvasti muuttuvaa. Kulttuuriympäristöön sisältyy myös paljon arvoja, joiden halutaan säilyvän edelleen tuleville sukupolville.

Kulttuuriympäristöjen arvoja on pääsääntöisesti etsitty ja tunnistettu erilaisissa inventoinneissa. Vaikka kulttuuriympäristöjen kokonaisuus on monimuotoinen, inventoinneissa ja kaavamerkinnoissa kulttuuriympäristö on pääsääntöisesti jaoteltu kolmeen kokonaisuuteen: rakennetut kulttuuriympäristöt, maisema-alueet ja arkeologiset kohteet. Omanlaisensa kokonaisuuden muodostavat historialliset tiet kulttuuriympäristöä läpileikkaavina, maisemaa jäsentävinä liikennehistoriallisina kohteina.

Arvokkaista kulttuuriympäristöjen kohteista on laadittu valtakunnalliset selvitykset. Valtakunnalliset inventoinnit sisältyvät valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, ja ne lueteltu tarkemmin luvussa 2.3. Kanta-Hämeessä on eri kokonaisuuksista tehty omia maakunnallisia inventointeja.

Maakunnallisesti arvokkaita rakennettuja kulttuuriympäristöjä on inventoitu ensi kerran 1960- ja 1970- luvuilla. Ensimmäinen yksin kansiin koottu selvitys maakunnan kulttuuriympäristöistä, Kanta-Hämeen kulttuurihistorialliset kohteet, julkaistiin vuonna 1983. Seuraava suurempi päivitysinventointi julkaistiin kirjana vuonna 2003 nimellä Rakennettu Häme. Samoihin aikoihin monissa Kanta-Hämeen kunnissa on tehty myös paikallisen tason kulttuuriympäristöjen selvityksiä. Rakennettu Häme - kirjassa tunnistetut kohteet ovat esitettynä edelleen voimassa olevassa Kanta-Hämeen maakuntakaava 2040:ssä.

Rakennetun ympäristön maakunnallisten inventointien saaminen ajan tasalle nousi kysymyksenä esiin jo maakuntakaava 2040:n laatimisen aikana. Hämeen liitto toteutti rakennettujen kulttuuriympäristöjen päivitysinventoinnin vuosina 2018–2019, ja inventoinnin tulokset julkaistiin kesällä 2019 Hämeen maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt -nimisenä raporttina. Päivitetyn selvityksen valmistumisen myötä tällä vaihemaakuntakaavalla on tarkoitus päivittää maakunnallisesti arvokkaiden rakennettujen kulttuuriympäristöjen kokonaisuus. Koska uusimman päivitysinventoinnin valmistumisesta on jo useita vuosia aikaa, on vaihemaakuntakaavatyön aikana käyty keskustelua myös inventoinnin päivittämisestä edelleen erityisesti moderniin rakennusperintöön keskittyen.

Maakunnallisesti arvokkaiden rakennettujen kulttuuriympäristöjen inventoinneissa on huomioitu myös Hämeen historialliset maantiet. Hämeen läpi ovat kulkeneet monet valtakunnan merkittävämmistä teistä jo keskiajalla, sillä Hämeen linna on ollut liikenneverkon keskeinen solmukohta. Historiallisten teiden verkostoa ei kuitenkaan missään aiemmassa julkaisussa ole varsinaisesti inventoitu kokonaan, ja historiallisina teinä osoitetut kohteet ovat olleet satunnaisia ja pätkittäisiä. Tilannetta paikkaamaan on Hämeen liitossa tekeillä historiallisten teiden kokonaisinventointi, joka valmistuu tavoitteiden mukaan vuonna 2026. Selvityksen tulokset huomioidaan myös tällä vaihemaakuntakaavalla.

Kanta-Hämeen maisemaa ja sen arvokkaimpia ominaispiirteitä on inventoitu ensi kerran kokonaisuudessaan vuosituhannen alussa. Hämeen maakunnallinen maisemaselvitys julkaistiin vuonna 2003. Maakuntakaavassa esitettäviä maakunnallisesti arvokkaita maisema-alueita tarkennettiin vuonna 2016 julkaistussa Kanta-Hämeen maakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden päivitysinventoinnissa. Voimassa olevassa Kanta-Hämeen maakuntakaava 2040:ssä on esitetty

vuoden 2016 selvityksen mukaiset maakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet. Nämä aluerajaukset on todettu edelleen riittävän ajantasaisiksi eikä niihin esitetä muutosta vaihemaakuntakaavalla.

Kanta-Hämeen arkeologisten kohteiden eli muinaisjäännösten inventointia on tehty jo 1930-luvulta alkaen. Koko maakunnan muinaisjäännökset on koottu yksiin kansiin ensi kerran 1980-luvulla. Muinaisjäännökset ovat kuitenkin luonteeltaan aiemmin mainittuja kohteista eroavia, sillä kohteiden määrittely on arkeologien tekemää viranomaistyötä, ja kohteita tunnistetaan jatkuvasti lisää erilaisissa inventoinneissa mutta myös niiden ulkopuolella. Muinaisjäännösten ajantasainen tieto löytyy nykyään vuosituhannen vaihteessa käyttöön otetusta muinaisjäännösrekisteristä, ja maakuntakaavalla esitetyt muinaisjäännökset heijastavat käytännössä muinaisjäännösrekisterin tietoja. Hämeen liitto on kuitenkin viime vuosikymmeninäkin teettänyt alueellisia tai teemoittaisia inventointeja, joilla on päivitetty muinaisjäännösrekisterissä tunnistettuja puutteita.

Maakuntakaava 2040 kaavatyön aikana vuonna 2017 Hämeen liitto teetti selvityksen Kanta-Hämeen keskiaikaisten kylätonttien sijainneista ja todennäköisestä säilymisestä, sillä kylätontit ovat merkittävä mutta järjestelmällisesti inventoimaton osa maakunnan arkeologista kulttuuriperintöä. Vuoden 2017 selvitystä jatkamaan Hämeen liitto teetti vuonna 2025 kylätonttien arkeologisen inventoinnin, jonka tuloksia tuodaan myös maakuntakaavan tällä vaihekaavalla.

### 3.6 Kanta-Hämeen liikennejärjestelmä ja kehittämisen tavoitteet

Liikennejärjestelmä tarkoittaa kokonaisuutta kaikista liikenneväylistä, eli teistä, rautateistä, vesiväylistä, jalkakäytävistä ja pyöräteistä. Siinä on mukana myös henkilö- ja tavaraliikenne maanteillä, junaraitteilla, vedessä ja ilmassa. Lisäksi liikennettä ohjaavat järjestelmät, ja erilaiset lippu- ja informaatiojärjestelmät ovat osa kokonaisuutta.

Maakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua on tehty jo pitkään, lähes koko 2000-luvun. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa tarkastellaan liikenneväylien, henkilö- ja tavaraliikenteen sekä liikennettä ohjaavien järjestelmien muodostamaa kokonaisuutta. Suunnittelun keskiössä ovat ihmisten liikkumis- ja elinkeinoelämän kuljetustarpeet. Tulevaisuuden liikennejärjestelmässä tulee liikenteen murroksen myötä ottaa entistä enemmän huomioon palveluiden, tiedon, vaihtoehtoisten käyttövoimien ja infrastruktuurin yhteen toimivan kokonaisuuden kehittäminen.

Vuonna 2020 valmistuneessa Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040:ssä on määritetty liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet ja niille seurantamittarit. Tavoitteet ja toimenpiteet on määriteltä aluetyypeittäin kaupunkiseuduille,

palvelukeskuksille, haja-asutusalueille ja näiden lisäksi myös kehityskäytävälle. Jokaiselle aluetyypille ja kehityskäytävälle on kolme kärkitavoitetta kolmessa teemassa: kestävyys, saavutettavuus ja tehokkuus.

Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on määritelty lisäksi tärkeimmät kehittämisen ja edunvalvonnan kärjet, jotka ovat:

- Pääradan välityskyvyn parantaminen sekä päätös pääradan parantamisesta pitkällä tähtäimellä nykyisessä maastokäytävässä
- Vt 2 Helsinki-Forssa-Pori palvelutason vaiheittainen parantaminen
- Itä-länsisuuntaisten käytävien kehittäminen kokonaisuutena
- Matkaketjut ja niiden edistäminen

### 3.6.1 Kanta-Hämeen pääliikenneverkko

Kanta-Hämeen pääliikenneverkko koostuu useista merkittävistä valta- ja kantateistä, sekä kaikki Kanta-Hämeen seudut tavoittavasta rataverkosta. Kanta-Hämeen läpi kulkevat valta- ja kantatiet ovat vt 2, vt 3, vt 9, vt 10 ja vt 12, sekä kt 52, kt 53, kt 54 ja kt 57.

Kanta-Hämeestä vt 2, vt 3, vt 9, vt 12 sekä vt 10 Hämeenlinnasta itään ovat osa EU:n TEN-T (Trans European Transport Network, Euroopan laajuinen liikenneverkko) kattavaa verkkoa, Vt 2, vt 3, vt 9 ja vt 12 ovat lisäksi osa maanteiden pääväyläverkkoa.

Kanta-Hämeen rataverkko koostuu pääradasta, joka kulkee Helsingistä Riihimäen ja Hämeenlinnan seutujen kautta Tampereelle ja edelleen pohjoiseen. Lisäksi Riihimäeltä kulkee rata Lahteen. Kanta-Hämeeseen kautta kulkee myös Turku-Toijala-rata, jonka yksi kaukoliikenteen asemista on Humppilassa. Edellä mainituista radoista päärata on osa TEN-T-ydinverkkoa, muut ovat osa TEN-T kattavaa verkkoa.

Kanta-Häme on toiminnallisesti ja rakenteellisesti osa Helsingin metropolialuetta. Hämeenlinnan ja Riihimäen seutujen sijainti pääradan ja valtatie 3 varrella takaa hyvän saavutettavuuden, mikäli päärata sujuvine matka- ja kuljetusketjuineen palvelee Kanta-Hämettä jatkossakin niin kauko-, lähi- kuin tavaraliikenteessä. Rautatieyhteyden puute korostaa niin palvelutasoltaan, kuin liikenteen palveluiltaan osin puutteellisen valtatie 2 merkitystä Forssan seudulle.

Poikittaisista yhteyksistä korostuvat itä-länsi-suuntaiset kantatie 54 sekä valtatie 10 ja sen jatkeena valtatie 12. Nämä yhdistävät seutuja sekä maakuntia ja ovat palvelutasoltaan osin puutteellisia. Valtatie 10 on Hämeenlinnan kohdalla erityisesti paikallista liikennettä palveleva keskeinen kaupunkiväylä. Kantatiellä 54 raskas liikenne on pitkämatkaisempaa, kun taas valtatiellä 10 korostuu paikallisemman,

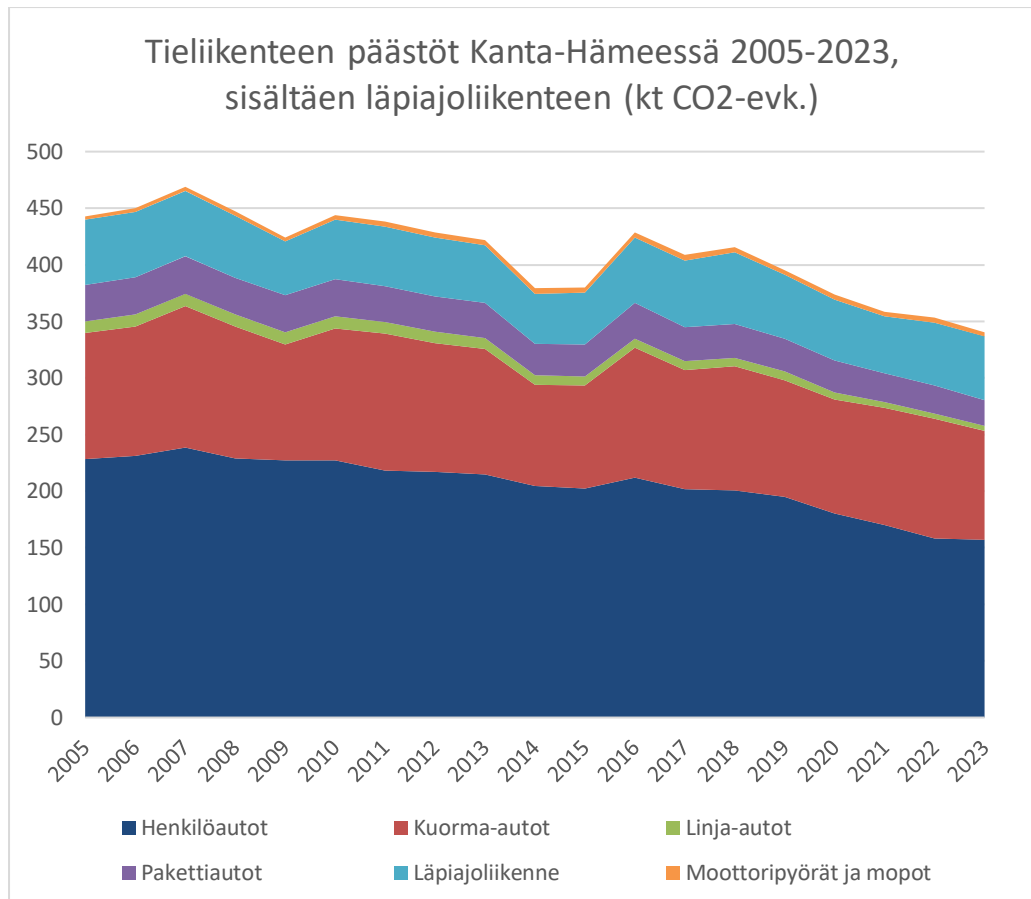
Hämeenlinnan suuntautuvan raskaan liikenteen osuus. Teiden kehittäminen nivoutuu toisiinsa.

Riihimäki–Lahti- sekä Hanko–Hyvinkää-rataosuudet ovat tärkeitä, liikenteelliseltä merkitykseltään erilaisia poikittaisyhteyksiä. Turku–Toijala-ratayhteys ja sille sijoittuvat Humppilan ja Loimaan asemat ovat Forssan seudun kannalta tärkeitä solmupisteitä.

Kansainväliset yhteydet kaikilta seuduilta Helsinki–Vantaan lentoasemalle, pääkaupunkiseudulle ja keskeisiin satamiin ovat tärkeitä. Lisäksi Kanta-Hämeen kansainväliseen saavutettavuuteen vaikuttavat erilaiset selvitettävät kiinteät yhteydet. Suomen tulee TEN-T-asetuksen (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1679), määrittämällä tavalla arvioida rataverkon raideleveyden muuttamista eurooppalaiseen 1 435 mm:n raideleveyteen. Raideleveyden muutos olisi osa laajempaa verkollista kokonaisuutta, sillä Kanta-Hämeen läpi kulkeva päärata tulisi kytkeytymään eurooppalaiseen rataverkkoon mm. Vaasassa mahdollisen merenkurkun kiinteän yhteyden ja Helsingissä Tallinnan tunneli –hankkeen kautta. Rail Baltica -yhteys ja Helsinki–Tallinna-rautatietunneli avaisivat toteutuessaan Suomelle ja Kanta-Hämeelle suoremman ja nopeamman yhteyden Keski-Eurooppaan. Helsinki–Tallinna-yhteys sisältyy TEN-T-asetuksen selvitettäviin yhteyksiin.

### 3.6.2 Tieliikenteen päästöt ja AFIR-asetus

Kanta-Hämeessä tieliikenteen päästöt ovat vähentyneet tasaisesti vuodesta 2005 lähtien. Vuonna 2005 tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöt, läpiajoliikenne mukaan laskettuna, olivat 443 kt CO<sub>2</sub>-ekv. Vuonna 2023 tieliikenteen päästöt olivat laskeneet Kanta-Hämeessä 341 kt CO<sub>2</sub>-ekv.:iin (Taulukko 1). Samalla ajanjaksolla linja-autojen tuottamat kasvihuonekaasut ovat vähentyneet Kanta-Hämeessä 58 %, henkilöautojen 31 % ja pakettiautojen 30 %. Läpiajoliikenteen tuottamat kasvihuonekaasupäästöt ovat pysyneet tarkastelujaksolla melko vakiona. (Hiilineutraali Suomi, Suomen ympäristökeskus)



*Taulukko 1. Kanta-Hämeen tieliikenteen päästöjen kehitys vuosina 2005–2023  
(Hiilineutraali Suomi, Suomen ympäristökeskus)*

EU:n jakeluinfra-asetus AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation) asettaa sitovat tavoitteet tieliikenteen käyttämän sähkön ja vedyn jakeluun. Asetus määrittää jakelupisteiden teho- ja etäisyysvaatimukset TEN-T (Trans European Transport Network, Euroopan laajuinen liikenneverkko) -ydinverkolle ja -kattavalle verkolle. Kattavaan verkkoon Kanta-Hämeen maanteistä kuuluvat seuraavat valtatiet: vt 2, vt 3, vt 9 ja vt 12, sekä vt 10 välillä Tuulos–Hämeenlinna. Kanta-Hämeessä maantieverkolla ei ole TEN-T-ydinverkkoon kuuluvia maanteitä, eikä TEN-T asetuksen mukaisia kaupunkisolmukohtia.

AFIR-asetus määrittää tavoitteita sekä raskaalle liikenteelle, että henkilöajoneuvoliikennettä koskien. TEN-T kattavalla verkolla tulee viimeistään vuonna 2030 olla enintään 60 kilometrin välein henkilöautojen 150 kW teholatureita ja raskaalle liikenteelle 100 kilometrin välein 350 kW:n teholatureita. Asetus määrittää tavoitteet myös vedyn ja metaanin jakelua koskien (Kuva 3).

## Tieliikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien julkisen jakeluinfran sitovat tavoitteet



### SÄHKÖ

#### Henkilö- ja pakettiautot

##### 2025

#### TEN-T-ydintieverkolla

**60 km** latauspisteiden enimmäisvälimatka  
**400 kW** latauskentän vähimmäisteho  
**1 kpl** latauspisteiden vähimmäismäärä  
**150 kW** latauspisteiden vähimmäisteho

##### 2030

#### Kattavalla TEN-T-tieverkolla

**60 km** latauspisteiden enimmäisvälimatka  
**300 kW** latauskentän vähimmäisteho  
**1 kpl** latauspisteiden vähimmäismäärä  
**150 kW** latauspisteiden vähimmäisteho

**HUOM!** Latausinfra kehittyä, kun sähköajoneuvojen määrä kasvaa. Tavoite TEN-T-ydintieverkolle vahvistuu vuoden 2027 loppuun mennessä. Kattavalle TEN-T-tieverkolle tulee välitavoite vuoden 2027 loppuun ja vaatimukset vahvistuvat vuoden 2035 loppuun mennessä.



#### Raskaat ajoneuvot

##### 2025

#### Kaupunkisolmukohdissa

Latauspisteitä, joiden yhteenlaskettu antoteho on vähintään **900 kW** ja jotka kuuluvat latausasemiin, joiden yksilöllinen antoteho on vähintään **150 kW**.

##### 2030

#### TEN-T-ydintieverkolla

**60 km** latauspisteiden enimmäisvälimatka  
**3 600 kW** latauskentän vähimmäisteho  
**2 kpl** latauspisteiden vähimmäismäärä  
**350 kW** latauspisteiden vähimmäisteho

#### Kattavalla TEN-T-tieverkolla

**100 km** latauspisteiden enimmäisvälimatka  
**1 500 kW** latauskentän vähimmäisteho  
**1 kpl** latauspisteiden vähimmäismäärä  
**350 kW** latauspisteiden vähimmäisteho

**HUOM!** TEN-T-tieverkon sähkölatausinfra rakentumiselle tulee välitavoitteita vuosille 2025 ja 2027. Kaupunkisolmukohtien infran vaatimukset vahvistuvat vuoden 2030 loppuun mennessä.



### VETY

#### Kaikki ajoneuvot

##### 2030

#### TEN-T-ydintieverkolla

**200 km** tankkausasemien enimmäisvälimatka  
**1 t** vähimmäiskapasiteetti päivässä  
**700 bar** jakelulaitteen vähimmäispaine

#### Kaupunkisolmukohdissa

**1 kpl** vetytankkausasema

**JOUSTOT:** Jäsenvaltio voi saavuttaa tavoitteet, vaikka vähäliikenteisillä alueilla tankkausasemien kapasiteetti olisi alempi. Jotta jousto huomioitaisiin, tulee asetuksessa määriteltyjen edellytysten täyttyä.

### METAANI

#### Kaikki ajoneuvot

TEN-T-ydintieverkolla varmistetaan asianmukainen määrä tankkauspisteitä.

**JOUSTOT:** Lähtökohtaisesti infra tulee ottaa käyttöön kummankin kulkusuunnan osalta. Jäsenvaltio voi saavuttaa tavoitteet, vaikka latausinfra rakennettaisiin vain toiselle puolelle tietä tai vähäliikenteisillä alueilla latausinfra välimatka olisi asetuksen lähtökohtaa jonkin verran pidempi tai latauskentän kokonaisteho puolituisi. Jotta joustot huomioitaisiin, tulee asetuksessa määriteltyjen edellytysten täyttyä.

*Kuva 3. Tieliikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien julkisen jakeluinfran sitovat tavoitteet (Liikenne- ja viestintäministeriö 2024)*

### 3.6.3 Raskas liikenne ja logistiset solmut

Kanta-Hämeen keskeinen logistinen sijainti eteläisessä Suomessa tekee maakunnasta liikenteellisesti välittäjämaakunnan. Useat päätiät, kuten valtatie 2, 3, 10 ja 12, sekä päärata kulkevat alueen läpi ja niiden risteämiset muodostavat logistisia solmupisteitä, joissa toimii sekä monipuolista elinkeinotoimintaa että logistiikka-alueita. Jokaiseen maakunnan seutukuntaan, Forssa, Hämeenlinna ja Riihimäki, liittyy ympäristökuntineen logistiikkaan liittyviä kehitysmahdollisuuksia ja siten roolin vahvistamiseen Suomen logistiikkajärjestelmässä, kukin seutukunta oman profiilinsa mukaisesti. Keskeinen logistinen sijainti ja hyvä saavutettavuus vaikuttavat myös raskaan liikenteen taukopaikkojen kehittämisen tarpeeseen sekä vihreän siirtymän myötä eri käyttövoimien jakelu- ja latausinfrastruktuurin kehittämis- ja sijoittumistarpeisiin Kanta-Hämeen logistiisiin solmupisteisiin. (Kanta-Hämeen logistiikkaselvitys, 2024)

Maakunnan keskeisen sijainnin takia liikennejärjestelmän kehityksessä on tärkeää ottaa huomioon kytkeytyvyys naapurimaakuntiin. Tämä korostuu erityisesti Riihimäen seudun alueella, jossa Hyvinkään ja Nurmijärven alueen logistiikkarakenteiden kehitys vaikuttaa myös Kanta-Hämeen puolelle sekä liikenteellisesti, että elinkeinotoiminnan sijoittumisen näkökulmista. Samoin Tampereen, Turun ja Lahden seudun vetovoimatekijät heijastuvat myös Kanta-Hämeen alueelle sekä toisaalta

muodostavat tärkeitä kuljetuskäytäviä eri seutukuntien välille. (Kanta-Hämeen logistiikkaselvitys, 2024)

Saavutettavuuden näkökulmasta Kanta-Hämeen seutukunnat sijaitsevat myös noin kahden tunnin kuljetusetäisyydellä kaikista Etelä- ja Länsi-Suomen merkittävistä viennin ja tuonnin satamista Helsingin Vuosaaresta Poriin. Lisäksi Suomen suurin yleissatama HaminaKotka on myös Kanta-Hämeestä hyvin saavutettavissa sekä tie- että rautatiekuljetuksin. (Kanta-Hämeen logistiikkaselvitys, 2024)

Kanta-Hämeen tavarakuljetusvirroissa painottuvat etelä-pohjoissuuntaiset kuljetukset. Tonnimäärillä mitattuna Kanta-Hämeen logistisissa virroissa korostuvat kuljetusintensiiviset alat, kuten metsäteollisuus (raakapuukuljetukset ja metsäteollisuus), rakennusteollisuus (maa-ainekset ja mineraalituotteet), elintarviketeollisuus ja maatalous. (Kanta-Hämeen logistiikkaselvitys, 2024)

Rataverkon osalta päärata on Kanta-Hämeen suurivolyymisimpien kuljetuskäytävien aluetta. Riihimäen risteysaseman rooli korostuu rautatiekuljetusvirtojen tarkasteluissa. Yksi suurimmista yksittäisistä rautatiekuljetusvirroista Suomessa on terästeollisuuden tuotteiden päivittäinen kuljetusvirta Raahan ja Hämeenlinnan tuotantolaitosten välillä. Merkittävä rautatiekuljetusvirta on edelleen Hämeenlinnassa jatkojalostettujen tuotteiden kuljetukset Hangon Koverharin satamaan. Rautatieliikenteessä ei ennakoida tapahtuvan suuria muutoksia kuljetusvirtojen kokonaismäärissä. Kanta-Hämeen rautateiden tavarankuljetusten osalta on tunnistettavia muutamia muutoksia, jotka vaikuttavat kuljetusmäärien suuntautumiseen ja tavaralajien väliseen jakaumaan. Hiilineutraalin teräksen tuotannon ennakoidaan alkavan vuoteen 2030 mennessä, jonka arvioidaan lisäävän rautatiekuljetusten kysyntää. Kasvu kohdistuu erityisesti Raahe-Hämeenlinna-Riihimäki-Hanko-rataosuudelle. Hyvinkää-Hanko-välin sähköistys edesauttaa kuljetusmäärien kasvua. (Kanta-Hämeen logistiikkaselvitys, 2024)

### 3.6.4 Kestävä liikkuminen, matkaketjut ja pendelöinti

Vuoden 2021 valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan kaikista kotimaanmatkoista 60 % tehtiin henkilöautolla joko kuljettajana tai matkustajana. Toiseksi yleisin kulkutapa oli jalankulku, jolla tehtiin 23 % matkoista. Pyörällä tehtyjen matkojen osuus oli 8 % ja joukkoliikenteellä tehtyjen 6 %. Vuoden 2021 henkilöliikennetutkimuksessa Kanta-Hämeestä tutkimusalueena mukana oli Hämeenlinna, jossa henkilöautolla tai matkustajana tehtiin 65 % matkoista, jalkaisin 22 %, pyöräillen 9 % ja joukkoliikenteellä 3 % matkoista, eli kestävien kulkutapojen osuus matkoista oli 34 %.

Kotimaan keskisuurissa ja pienissä kaupungeissa, sekä muissa kunnissa jalan ja pyörällä kuljettujen matkojen keskipituudet ovat kasvaneet vuodesta 2016 vuoteen 2021. Pyörällä tehtyjen matkojen keskipituudet ovat pidentyneet 2,9–3,0 kilometristä 3,7–3,8 kilometriin ja jalankulussa 1,7–1,8 kilometristä 2,1–2,3 kilometriin.

Kanta-Hämeen keskeisimmät kestävät matkaketjut painottuvat Suomen kasvukäytävälle, eli pääradan ja valtatie 3 varteen. Seutujen ulkopuolelle suuntautuvissa joukkoliikenteen matkaketjuissa käytetyimmät ja potentiaalisimmat matkaketjut pääradalla kulkevat Kanta-Hämeen asemilta joko Helsinkiin, Tampereelle tai väliasemille. Bussiliikenteessä Kanta-Hämeen keskeisimmät matkaketjut muodostaa Hämeenlinnan ja Helsingin väliset vuorot. Forssan seudulla ei ole nähtävissä vastaavia matkaketjujen pääsuuntia, vaan seudun matkaketjut ovat viuhkamaisia. Nämä viuhkamaisten matkaketjujen solmupisteet keräävät matkustajia useasta suunnasta ilman yksittäistä tai muutamaa tärkeintä matkustuksen suuntaa. (Kestävät matkaketjut Kanta-Hämeessä, 2023)

Kestävien matkaketjujen kannalta Kanta-Hämeen keskeisimmät solmupysäkit- ja asemat ovat:

- Forssan linja-autoasema
- Humppilan rautatieasema
- Hämeenlinna, Eureninkatu
- Hämeenlinnan linja-autoasema
- Hämeenlinnan rautatieasema
- Riihimäen rautatieasema
- Ryttylän rautatieasema
- Turengin linja-autoasema
- Turengin rautatieasema

Kanta-Hämeessä on Suomen alhaisin työpaikkaomavaraisuusaste, eli työpaikkoja on Kanta-Hämeessä vähemmän kuin työllisiä. Kanta-Häme siis luovuttaa työvoimaa muille alueille. Tämä vaikuttaa myös pendelöintiin, sillä asuinkunnassa työssäkäynti ei ole mahdollista kaikille työllisille. Kanta-Hämeen työpaikkaomavaraisuus oli vuonna 2023 90,4 %, toiseksi alin työpaikkaomavaraisuus oli Päijät-Hämeessä (94,3 %). (Elinympäristön tietopalvelu Liiteri, Tilastokeskus)

Kanta-Häme onkin Manner-Suomen pendelöivin maakunta. Maakuntia vertailtaessa vain Ahvenanmaalla suurempi osuus käy asuinkuntansa ulkopuolella työssä kuin Kanta-Hämeessä. Riihimäen seutu on jopa Manner-Suomen pendelöivin alue – 60 % työllisistä käy töissä asuinkuntansa ulkopuolella (vuonna 2023). Myös Hämeenlinnan ja Forssan seuduilla pendelöinti on yleistä, vaikkakin Forssan alueella se keskittyy todella vahvasti seutukunnan sisäiseen työssäkäyntiin. (Elinympäristön tietopalvelu Liiteri, Tilastokeskus)

Kanta-Hämeestä pendelöidään Helsingin seutukuntaan enemmän kuin mihinkään muuhun yksittäiseen seutukuntaan maakunnan sisällä tai sen ulkopuolella. Peräti yli kolmannes kantahämäläisistä asuinkuntansa ulkopuolella työssäkäyvistä työskentelee Helsingin seudulla ja se on Kanta-Hämeen tärkein pendelöinnin kohdealue. Kanta-Hämeestä Helsingin seudulle suuntautuva pendelöinti on kasvanut erityisesti hallinto- ja tukipalvelutoimialalla sekä asiantuntijatehtävissä. Teollisuuden alalla pendelöinti on puolestaan vähentynyt. (Elinympäristön tietopalvelu Liiteri, Tilastokeskus)

## 3.7 Ympäristön ominaispiirteitä

### 3.7.1 Luonto ja maaperä

Kanta-Hämeen luonnonolosuhteet ovat monimuotoiset, sillä se sijaitsee eteläisten rannikkoseutujen ja Järvi-Suomen vaihtumisvyöhykkeellä. Jääkauden vaikutukset näkyvät voimakkaasti, erityisesti 12 000–10 000 vuotta vanhoissa harjujaksoissa. Maakunnan yleisin maalaji on moreeni, mutta myös sora- ja hiekkamuodostumat sekä laajat savikot ovat yleisiä. Maakunta on korkeusoloiltaan melko tasainen, alavimpien alueiden ollessa Vanajaveden ja Loimijoen laaksot ja korkeimpana Evon alue. Suoalueita (yhteensä noin 36 000 ha) on maakunnassa vähemmän kuin Suomessa keskimäärin. Maakunta kuuluu eteläboreaaliseen metsäkasvillisuusvyöhykkeeseen ja merkittäviä luonnon ydinalueita ekologisessa verkostossa on noin 2 300 km<sup>2</sup>. Tämä vastaa noin 40 % maakunnan kokonaispinta-alasta, josta laadullisesti edustavia metsä-, suo- ja vesiydinalueita on noin 1000 km<sup>2</sup>.

Kanta-Hämeen maataloudelle on tyypillistä laaja-alainen kasvinviljely, ja viljelykäytössä oleva peltoala on noin 104 000 hehtaaria eli noin 18 % maakunnan pinta-alasta. Pellot eivät sijoitu tasaisesti, vaan maakunnassa on selkeitä peltokeskittymiä, joista suurin yhtenäinen alue (29 838 ha) sijaitsee Lounais-Hämeessä. Noin 84 % pelloista on maatalouden kannalta hyviä ja yhtenäisiä.

### 3.7.2 Ilmastomuutoksen vaikutuksia maa- ja metsätalouteen

Ilmastomuutos vaikuttaa jo nyt maatalouteen, sillä sään ääri-ilmiöt (kuten tulvat, kuivuuskaudet ja myrskyt) voimistuvat ja aiheuttavat haittoja viljelyksille. Vaikka lämpeneminen voi parhaimmillaan pidentää kasvukautta, se myös lisää vieraslajien ja kasvitautien tuhoja. Maankäyttösektori (LULUCF) oli ennakkotietojen mukaan päästölähde vuonna 2023. Sektorin nettonielu on pienentynyt vuodesta 2010 lähtien, ja se muuttui nettopäästökseksi vuonna 2018. Muutoksen nettopäästökseksi

selittävät lisääntyneet hakkuut, turvemaametsien kasvaneet hiilidioksidipäästöt ja kivennäismaametsien maaperänielun hiipuminen.

Metsämaa on muuttunut päästölähteeksi (1,12 Mt CO<sub>2</sub>-ekv. vuonna 2023), sillä vaikka puuston kasvu ylittikin poistuman (jolloin puusto säilyi nieluna), se ei riittänyt kattamaan maaperän kasvaneita päästöjä. Metsien muuttumisen päästölähteeksi selittävät puuston kokonaisbiomassan pienentynyt kasvu, kasvaneet hakkuut ja maaperän kasvaneet hiilidioksidipäästöt. Maankäyttösektorin päästöluokista vain puutuotteet olivat nielu vuonna 2023, joskin niiden nielu pieneni puolella edellisvuodesta.

Ilmastonmuutos aiheuttaa Suomen metsille metsätuhojen riskin lisääntymisen, vaikka hiilidioksidin lisääntyminen ja keskilämpötilan nousu voivatkin lisätä puuston kasvua. Tulevaisuuden suurimpia tuhoriskejä ovat juurikäävän leviäminen, lumi- ja tuulituhot sekä kirjanpainajatuhot. Erityisesti kuusen tuhoriskin katsotaan kasvavan. Hämeen taimikoista valtaosa on kuusikoita ja lehtipuutaimikoita on niukasti. Ilmastokestävällä metsänhoidolla voidaan varmistaa metsien sopeutumiskyky ja hillitä ilmastonmuutosta. Monimuotoisuuden turvaaminen on keskeistä, sillä se vahvistaa metsien kykyä sopeutua ympäristön muutoksille ja vähentää niiden haavoittuvuutta. Ilmastonmuutoksen hillinnässä on olennaista huolehtia puuston tehokkaasta hiilensidonnasta, minimoida kasvihuonekaasupäästöt ja korvata fossiilisia raaka-aineita puupohjaisilla tuotteilla.

### 3.7.3 Vedet

Kanta-Hämeen pohjavesivarat ovat runsaat ja yleensä laadultaan hyviä. Pohjavesialueita maakunnassa on noin 250 alueella. Vesistöt peittävät noin 9 prosenttia maakunnan pinta-alasta. Pintavedet kuuluvat pääosin Pohjanlahteen virtaavan Kokemäenjoen vesistöalueen latvaosiin, mutta pienemmät alueet purkavat vesiä myös Suomenlahteen, muun muassa Vantaanjoen ja Karjaanjoen kautta. Tavoitteena on saavuttaa vesien hyvä ekologinen tila viimeistään vuoteen 2027 mennessä. Kanta-Hämeessä erinomaisia tai hyviä järviä on 58 prosenttia luokiteltujen järvien kokonaispinta-alasta. Vesistöjen tila kuitenkin tyypillisesti heikkenee latvaosista alavirtaan tultaessa, jolloin veden laatu muuttuu tyydyttävään tai jopa välttävään tilaan. Heikoimmassa kunnossa olevat vedet sijaitsevat pääosin maatalousvaltaisilla alueilla ja suurimpien asutuskeskusten lähetyvillä. Tilannetta heikentävät hajakuormitus, yhdyskuntajätevedet sekä vesistöjen perkaushistoria ja vaellusesteet. Joet ovat kokonaisuudessaan selvästi heikommassa tilassa kuin järvet.

### 3.7.4 Maisema ja kulttuuriympäristö

Hämäläinen kulttuuriympäristö on sisällöltään monipuolinen ja monimuotoinen, ja sille on ominaista vahva yhteys luontoon ja maisemaan.

Täysin koskematonta luonnonmaisemaa on melko vähän, sillä viljelyyn sopiva maa on lähes kokonaisuudessaan peltoina. Kulttuuriympäristön merkittävimmät tihentymät sijaitsevat suurten vesireittien varrella sekä vanhojen maakulkureittien, usein harjuja seurailevien reittien, vaikutusalueilla. Maakunnallisia erityispiirteitä ovat esimerkiksi rautakauden näyttävät muinaisjäänneket (kuten linnavuoret ja kuppikivet) sekä keskiajan monumentit (linna ja kirkot). Lisäksi tärkeitä ovat hyvin säilyneet vanhat kylät, kartanokulttuuri sekä perinnemaisemat, kuten katajakedot.

### 3.7.5 Ilma ja melu

Ilmanlaatu on Kanta-Hämeessä yleensä terveellisen elinympäristön vaatimusten mukainen, lukuun ottamatta poikkeustilanteita. Kaupunkialueilla ilmanlaatuun vaikuttavat keskeisimmin tieliikenteen päästöt ja katupöly. Vaikka ilmansuojelutoimenpiteet ovat vähentäneet teollisuuden päästöjä, liikenteen suhteellinen osuus ilman pilaajana on lisääntynyt. Ympäristömelu heikentää asukkaiden hyvinvointia, ja noin 15 prosenttia suomalaisista asuu alueilla, joilla ohjearvot ylittyvät. Noin 85 prosenttia ohjearvot ylittävästä meluallistuksesta johtuu tieliikenteestä. Todella hiljaisia alueita löytyy vain kaukana asutuskeskuksista, ja Kanta-Hämeessäkin luonnonrauha-alueet vaativat suojelutoimenpiteitä säilyäkseen.

## 3.8 Ilmastomuutokseen sopeutuminen

Ilmastomuutokseen sopeutuminen otettiin kansainväliseksi tavoitteeksi Pariisin ilmastosopimuksessa vuonna 2015. Ilmastomuutokseen sopeutumalla siitä aiheutuvia haittoja on mahdollista lieventää ja myös hyötyä sen tuomista mahdollisuuksista. Vaikka ilmastomuutokseen liittyvät vaikutukset eivät Suomessa ole välttämättä yhtä vakavia kuin monilla muilla seuduilla, ilmastomuutokseen liittyy merkittäviä riskejä myös Suomessa. Ilmastomuutos vaikuttaa merkittävästi sääolosuhteisiin ja sitä kautta moniin elinkeinoihin ja yhdyskuntien rakenteisiin. Seuraukset riippuvat maakuntien ja kuntien ominaispiirteistä kuten esimerkiksi sijainnista, ympäristön ominaispiirteistä, yritysmaailman ja väestön rakenteesta.

Kanta-Häme on liittynyt Euroopan komission ilmastomuutokseen sopeutumisen missioon (Mission for Adaptation to Climate Change) vuoden 2023 alusta. Ilmastomuutokseen sopeutumisen mission tavoitteena on kasvattaa ymmärrystä ilmastoriskeistä ja kehittää sopeutumistoimia erityisesti aluetasolla. Horisontti Eurooppa -ohjelmaan kuuluvat missiot ovat Euroopan unionin tapa toteuttaa ja rahoittaa tutkimusta ja innovointia. Missiot ovat isoja ja kunnianhimoisia kokonaisuuksia, joilla haetaan ratkaisuja globaaleihin haasteisiin.

Ilmastotyöhön liittyviä varautumisen ja sopeutumisen käsitteitä käytetään usein synonyymeina. Varautumisella viitataan erityisesti toimenpiteisiin, joilla valmistaudutaan äärimmäisten säätilojen aiheuttamiin akuutteihin häiriötilanteisiin. Sopeutuminen puolestaan on enemmän strateginen ja pitkäkestoisempi prosessi, jolla vastataan muuttuvien ilmasto-olosuhteiden asettamiin haasteisiin. Sopeutuminen kattaa myös toimia, joiden avulla voidaan hyötyä ilmastonmuutoksen tai sopeutumistoimien vaikutuksista. Osa ilmastonmuutokseen sopeutumisen toimenpiteistä on jo osa nykyistä toimintaa ja tarvitaan vain terävöittämistä, mutta uusiakin toimenpiteitä tarvitaan.

Toimenpide voi:

- Vähentää vaaratekijän todennäköisyyttä tai sen vakavuutta. Näitä ovat esimerkiksi kuivuus, kuumuus, rankkasateet ja tulvat.
- Vaikuttaa suojattavan arvon ominaisuuksiin tai sijaintiin. Näitä ovat esimerkiksi rakennukset, katuverkko, kulttuuriympäristö ja viljelysmaa.
- Siirtää tai jakaa riskin vaikutuksia, esimerkiksi vakuutusten avulla
- Hyötyä positiivisista vaikutuksista, esimerkiksi kasvukauden pidentymisestä, uusista viljelykasveista, lämmitystarpeen vähentymisestä tai eri alojen innovaatiotoiminnan vahvistumisesta.

Ilmasto muuttuu hillintätoimista huolimatta. Tämä aiheuttaa jo nyt vaikutuksia ja seurauksia luontoon, ihmisiin, talouteen ja yhteiskuntaan. Siten hillinnän lisäksi ilmastonmuutokseen sopeutuminen, eli ilmastonmuutoksen vaikutusten ja seurausten ennaltaehkäisy, vähentäminen ja niihin varautuminen, sekä samalla yhteiskunnan ilmastonkestävyyden vahvistaminen, on entistä tärkeämpää. (Suomen kansallinen ilmastonmuutokseen sopeutumissuunnitelma KISS 2030)

Ilmatieteen laitoksen vuonna 2022 päivittämien ilmastomallien mukaan keskilämpötila nousee Suomessa talvella 2–7 astetta ja kesällä 1–5 astetta. Talvikuukausien uudet lämpötilan muutosennusteet eivät juuri poikkea vanhoista, mutta kesäkuukausina osa uusimmista malleista ennustaa aiempaa voimakkaampaa lämpenemistä. Uusimpienkin mallitulosten mukaan lämpeneminen on talvella voimakkaampaa kuin kesällä. Suomen ilmasto on jo lämmennyt parilla asteella 1800-luvusta. Silti todennäköisesti suurin osa lämpenemisestä on vasta edessäpäin. Suomessa vuoden keskilämpötila nousee sadassa vuodessa noin 1,6 kertaa niin paljon kuin maapallolla keskimäärin. Mahdollisesti kuluvan vuosisadan lopulla Keski-Suomen lämpötilat suunnilleen vastaavat viime vuosikymmeninä Valko-Venäjän eteläosissa havaittuja lämpötiloja.

Sademäärä todennäköisesti kasvaa kaikkina vuodenaikoina jonkin verran, parhaan arvion mukaan keskitalvella noin 15 % ja loppukesällä 5 %. Mallitulosten erot huomioon ottaen varsinkin Etelä-Suomessa kesän sademäärät voivat kuitenkin pysyä suunnilleen entisellään tai vähän

pienentyä. Kun samalla lämpötilan kohoaminen voimistaa haihduntaa, kuivuus saattaa vaivata maamme eteläosan metsiä ja viljelysmaita aiempaa useammin. Edellisen sukupolven ilmastomuutosmallien ennusteisiin verrattuna sademäärän muutosennusteet eivät ole muuttuneet.

Kanta-Hämeessä Suomi-raportin mukaan keskilämpötilan ennustetaan 2050 mennessä olevan 1,7–2,8 °C korkeampi kuin nykyisin. Keskilämpötilat nousevat erityisesti talvikuukausina. Talvi tulee lyhenemään 40–50 vuorokaudella 2050-luvulle mennessä ja muut vuodenajat vastaavasti pitenevät kukin 10–20 vuorokaudella. Vuotuisten sademäärien ennustetaan kasvavan alueella 5–7 prosenttia.

## 4 1. Vaihemaakuntakaavan tavoitteet

Tämän vaihemaakuntakaavan tavoitteena on tukea maakunnan muutosta kohti ekologisesti kestävää taloutta ja kasvua, joka ei perustu luonnonvarojen ylikulutukseen ja fossiilisiin polttoaineisiin. Tähän pyritään hyödyntämällä mahdollisimman hyvin olemassa olevia rakenteita, edistämällä elinympäristön laadun parantamista ja luonnon voimavarojen kestävää käyttöä. Kaavan maankäyttöratkaisuilla tuetaan ja edistetään uusiutuviin energialähteisiin nojautuvaa energiantuotantoa, päästöjen vähentämistä sekä pyrkimystä vähähiiliseen talouteen. Liikenteen aluevarauksilla pyritään turvaamaan kestävä ja turvallinen palvelutaso arjen liikkumiselle sekä elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuus taloudellisesti ja tehokkaasti.

Maakuntakaavoitus on osa maakunnan strategista suunnittelukokonaisuutta. Nyt laadittava maakuntakaava osaltaan toteuttaa ”Kun toimeen tartutaan” 2026–2029- maakuntaohjelman tavoitteita sekä vahvistaa sitä tukevaa infrastruktuuria.

Vaihemaakuntakaavan keskeiseksi sisällöksi valikoitui teemat, jotka on jaoteltu kolmeen eri aihealueeseen:

### Puhdas siirtymä

- tuulivoima
- aurinkovoima
- vetytalouden mahdollisuudet
- pienydinvoiman mahdollisuudet
- energian siirtoverkosto
- biotermiinaliverkosto
- luonnon monimuotoisuuden edistäminen
- ekologisen verkoston kriittiset kohdat

### Kestävä liikkuminen

- liikenneväylien estevaikutukset

- pyöräliikenteen tavoiteverkko
- kestävät matkaketjut
- liikenteen ja logistiikan solmupisteet
- raideliikenteen kehittäminen ja kapasiteetin lisääminen nykyisissä maastokäytävissä
- sujuva, turvallinen ja kestävä liikennejärjestelmä

#### Kulttuuriympäristö

- valtakunnallisesti merkittävät maisema-alueet
- maakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö
- valtakunnallisesti merkittävät arkeologiset alueet (VARK)

Edellä luetellut, OAS-vaiheessa määritellyt aihealueet ovat toimineet vaihemaakuntakaavatyön runkona. Kaavatyön edetessä on tullut vastaan myös monia muita voimassa olevan maakuntakaavan päivittämisen, tarkistamisen tai korjaamisen tarpeita. Yhdeksi vaihemaakuntakaavan tavoitteeksi on muodostunut myös maakuntakaavan tekninen selkeyttäminen ja virheellisten tietojen korjaaminen. Tekniset korjaukset eivät toisaalta pääasiassa näy kaavakartalla mittakaavasyistä.

Kaavatyön aikana on tarkasteltu monin paikoin maakuntakaavan aluevarausten ajantasaisuutta. Aluevarauksissa todettiin tiettyjä päivitystarpeita, mutta kokonaisuutena maakuntakaava 2040:n aluevarausten kokonaisuus todettiin edelleen toimiviksi. Jotta vaihemaakuntakaavan sisältö ei kasvaisi liian suureksi, tehtiin kaavatyön aikana linjaus, että aluevarauksiin ei tehdä vaihemaakuntakaavassa muita kuin vahvasti perusteltuja muutoksia. Poikkeuksen tästä tekee muinaismuistoalueet, jotka kuuluvat kulttuuriympäristöjen kokonaisuuteen. Muinaisjäännösrekisterin uudet yli 4 hehtaarin alueet sisällytettiin aluevarauksina vaihemaakuntakaavaan.

## 5 Suunnitteluvaiheet, osallistuminen ja vuorovaikutus

### 5.1 Aloitus- ja tavoitevaihe (1/2024 – 8/2024)

Maakuntakaava 2040 1. vaihemaakuntakaavan laatiminen alkoi vuonna 2023. Maakuntavaltuusto kuulutti vaihemaakuntakaavan vireille 27.11.2023.

Kaavatyö jatkui osallistumis- ja arviointisuunnitelman laatimisella. Maakuntahallitus käsitteli osallistumis- ja arviointisuunnitelman ja päätti asettaa sen nähtäville ajanjaksolle 9.4.–12.5.2024. Suunnitelmasta pyydettiin lausunnot viranomaisilta ja muut osalliset saivat esittää siitä mielipiteensä.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan jätettiin yhteensä 72 lausuntoa tai mielipidettä. Lausuntoihin laadittiin vastineet, ja maakuntahallitus hyväksyi vastineet 7.10.2024.

OAS-palautteen mielipiteissä voimakkaimmin korostui vastustus Hattulan Niinimäen tuulivoima-alueeseen. Aiheesta saatiin paljon palautetta yksittäisiltä kansalaisilta, jotka pelkäävät ympäristön maisemallista ja viihtyisyyden sekä luontoarvojen heikentymistä. Ympäristöjärjestöt ja yksityishenkilöt painottivat lausunnoissaan luonnon monimuotoisuuden ja ekologisten verkostojen suojelua. Toisaalta energia-alan toimijat toivat esiin välttämättömyyden sähköverkon laajentamiselle ja sen tarvitsemalle maankäytölle. Alueellinen vastuumuseo esitti lausunnossaan tarpeen täydentäville selvityksille arkeologisesta kulttuuriperinnöstä ja modernista arkkitehtuurista. Kunnat ja viranomaiset korostivat kestävän liikkumisen ja logistiikkaratkaisujen yhteensovittamista sekä tiivistä seudullista yhteistyötä.

OAS-vaiheen lausunnoissa nousi esiin, että yksi ydinkysymyksissä kaavatyössä on löytää tasapaino puhtaan energian tuotannon edistämisen ja toisaalta Kanta-Hämeen luonto-, virkistys- ja kulttuuriympäristöarvojen, erityisesti hiljaisten metsäalueiden ja vesistöjen, suojelemisen välillä.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolon ja vastineiden laatimisen jälkeen pidettiin vaihemaakuntakaavan aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu 23.10.2024.

## 5.2 Luonnosvaihe (9/2024 – 12/2025)

Vaihemaakuntakaavan luonnosvaiheessa maakuntakaavaa työstettiin yhdessä sidosryhmien kanssa. Hämeen liitto järjesti työneuvottelut kaikkien Kanta-Hämeen kuntien sekä muiden keskeisten sidosryhmien kanssa.

Luonnosvaiheessa järjestetyt työneuvottelut kuntien kanssa:

15.11.2024 Tammelan kunta  
 15.11.2024 Lopen kunta  
 18.11.2024 Janakkalan kunta  
 18.11.2024 Forssan kaupunki  
 21.11.2024 Riihimäen kaupunki  
 21.11.2024 Hattulan kunta  
 13.12.2024 Humppilan kunta  
 13.12.2024 Ypäjän kunta  
 19.12.2024 Hämeenlinnan kaupunki  
 19.12.2024 Hausjärven kunta  
 20.12.2024 Jokioisten kunta

Luonnosvaiheen työneuvottelut muiden sidosryhmien kanssa:

14.12.2024 Hämeenlinnan kaupunginmuseo / Kanta-Hämeen alueellinen  
vastuumuseo, jatkoneuvottelu 10.2.2025

17.1.2025 MTK

26.9.2025 Fingrid

27.10.2025 Puolustusvoimat

Maakuntakaavan luonnosta työstettiin vuosi 2025. Kaavaluonnoksen ratkaisujen tekemistä viivästytti osaltaan samaan ajankohtaan osunut alueidenkäyttölain uudistus ja sen aiheuttama epävarmuus maakuntakaavan ratkaisujen vaikutuksista. Alkukesällä 2025 lausunnoille tullessa esityksessä uudeksi alueidenkäyttölainsäädäntöä oli monia maakuntakaavaan vaikuttavia muutoksia. Kaavaluonnos ei kuitenkaan voinut jäädä odottamaan lakimuutosta, joten valmisteluissa edettiin lähtökohtaisesti voimassa olevan lain pohjalta todennäköistä uutta lakia kohtuullisesti ennakoiden.

Osana maakuntakaavatyötä Hämeen liitossa on valmistauduttu tulevaan tietomallimuotoiseen kaavoitukseen. Hämeen liitto on ollut mukana ympäristöministeriön rahoittamassa kumppanitestaushankkeessa, jossa testataan ja kehitetään QGIS-pohjaista kaavoitustyökalua. Kevästä 2025 kevääseen 2026 kestävässä Maltti-hankkeessa on Hämeen liiton lisäksi mukana Lapin liitto ja Varsinais-Suomen liitto (päähakija) sekä sovelluskehittäjänä Gispo Suomi Oy. Tietomallimuodon edellyttämien aineiston laatuvaatimusten vuoksi voimassa olevan maakuntakaavan aineistot on käyty laajalti läpi, ja niihin on tehty teknisiä korjauksia ja laadun parantamista. Kaavan piirtämisessä on kokeiltu aiemmasta poikkeavia ohjelmistoja, mutta kaavoitustyökalujen valmiusaste ei mahdollistanut kaavan laatimista tietomallimuodossa vielä luonnosvaiheessa.

Maakuntahallitus käsitteli kaavaluonnoksen 15.12.2025 ja päätti asettaa sen nähtäville ajalle 7.1.-20.2.2026. Kaavaluonnoksesta pyydetään lausunnot viranomaisilta, ja kaikilla osallisilla on mahdollisuus esittää mielipiteensä luonnoksesta. Kaavaluonnosta esitellään kunnittaisissa esittelytilaisuuksissa.

### 5.3 Ehdotusvaihe (1/2026 – xx/202x)

Täydentyä myöhemmin.

### 5.4 Hyväksymisvaihe (xx/202x – xx/202x)

Täydentyä myöhemmin.

## 5.5 Vahvistamisvaihe

Täydentyy myöhemmin.

## 6 Kaavaratkaisun sisältö, merkinnät ja vaikutukset

Tässä luvussa on lueteltu 1. vaihemaakuntakaavassa olevat uudet kaavamerkinnät ja kaavamääräykset sekä uudet yleismääräykset. 1. vaihemaakuntakaava päivittää maakuntakaava 2040:ä, minkä takia vaihemaakuntakaavan tulkinta vaatii tarkkaa huomiota.

Vaihemaakuntakaavalla osoitetaan sekä kokonaan uusia kaavamerkintöjä että yksittäisiä uusia kaavakohteita olemassa oleviin kaavamerkintöihin. Lisäksi vaihemaakuntakaavalla sekä kumotaan kokonaisia voimassa olevia kaavamerkintöjä että kumotaan yksittäisiä kaavakohteita voimassa olevista kaavamerkinnöistä.

Vaihemaakuntakaavan sisältö jakaantuu pääasiassa neljään erilaiseen tapaukseen:

- Vaihemaakunta tuo maakuntakaavojen kokonaisuuteen kokonaan uudenlaisen kaavamerkinnän, jota ei ole aiemmin ollut. Uudelle kaavamerkinnälle annetaan luonnollisesti samalla uudet kaavamääräykset.
  - *Esimerkki: Ekologisen verkoston ydinalueet*
- Vaihemaakuntakaava päivittää aiemman kaavamerkinnän kokonaan. Kaikki voimassa olevan kaavan kyseisen merkinnän kohteet kumotaan. Vaihemaakuntakaava tuo uuden kokonaisratkaisun. Samalla merkinnän kaavamääräykset päivitetään uudenlaiseksi.
  - *Esimerkki: Maakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö*
- Vaihemaakuntakaavalla lisätään joitakin uusia yksittäisiä uusia kohteita täydentämään voimassa olevan maakuntakaavan kaavamerkintöjä. Kaavakohteiden määrä muuttuu, mutta merkintä pysyy edelleen olemassa ja kaavamääräykset pysyvät samoina kuin voimassa olevassa kaavassa.
  - *Esimerkki: Joukkoliikenne- tai matkakeskus*
- Vaihemaakuntakaava kumoaa voimassa olevan kaavan merkinnän kokonaan. Kaavamerkintä ja -määräys poistuu ja poistuneen merkinnän vaikutukset huomioidaan tai ei huomioida jollain toisenlaisella kaavamerkinnällä.
  - *Esimerkki: Kaasulinjan reitti*

Kunakin kaavamerkinnän luonne ja sillä tehtävät muutokset on kirjoitettu auki kaavamääräyksen otsikon alapuolelle.

Tällä vaihemaakuntakaavalla ei lähtökohtaisesti muuteta sellaisten kaavamerkintöjen kaavamääräyksiä, joissa osa kohteista jää edelleen maakuntakaava 2040:stä voimaan. Toisin sanoen sellaisen tilanteen syntymistä vältetään, jossa kahdessa eri kaavassa olisi voimassa samanlaisia kohteita mutta eri kaavamääräyksin.

Joidenkin merkintöjen kohdalla on ollut tarpeen lisätä suunnittelusuositus, joka kohdentuu vain vaihemaakuntakaavalla tuotuihin uusiin kohteisiin, ja joilla ei ole merkitystä kokonaiskaavaan voimassa jääville kohteille. Tällaisessa tapauksessa asia on kirjoitettu selkeästi erikseen.

Vaihemaakuntakaavan sisältö on esitelty luonnosvaiheen kaavakartalla. Vaihemaakuntakaavan kartta sisältää kaikki uudet kaavakohteet. Vaihemaakuntakaavan tulkitsemisen helpottamiseksi on varsinaisen kaavakartan lisäksi laadittu kaksi muuta karttaa: kumottavien kohteiden kartta ja epävirallinen kaavayhdistelmäluonnos.

Vaihemaakuntakaavan luonteeseen kuuluu, että kaavalla kumotaan kohteita voimassaolevasta kaavasta. Kaikki kumottavat kohteet on koottu erikseen kumottavien kohteiden liitekartalle. Kumottavat kohteet on myös luetteloitu luvussa 7. Kumoamisen varsinaiset perusteet löytyvät kuitenkin pääosin siitä kohdasta, jossa on käsitelty kyseisen merkinnän uusia ja muuttuvia kohteita.

Epävirallisen kaavayhdistelmän kartta sisältää kaikki vaihemaakuntakaavan uudet kaavamerkinnät lisättynä kaikilla voimassa olevasta kaavasta edelleen voimaan jäävillä kaavamerkinnöillä. Toisin sanoen kaavayhdistelmä on nykyisen voimassa olevan maakuntakaavan kartta, josta on poistettu vaihemaakuntakaavalla kumottavat kohteet ja johon on lisätty vaihemaakuntakaavalla tuotavat uudet kohteet. Luonnosvaiheen epävirallinen kaavayhdistelmä esittää sitä, minkälaiseksi kaikkien maakuntakaavojen kokonaisuus muodostuu, kun vaihemaakuntakaava aikanaan hyväksytään. Kaavayhdistelmäluonnos helpottaa vaihemaakuntakaavan luonnoksella esitettyjen muutosten hahmottamista.

## 6.1 Koko aluetta koskevat yleismääräykset

### **Teollisen mittakaavaan aurinkoenergian tuotanto**

*Uusi yleismääräys*

#### **Suunnittelumääräys:**

Aurinkovoiman tuotantoalueita ja niihin liittyviä energiavarastoja ja -järjestelmiä suunniteltaessa tulee ne sijoittaa ensisijaisesti olemassa

olevaan yhdyskuntarakenteeseen ja infrastruktuuriin tai niiden läheisyyteen. Sijoittumisessa on vältettävä metsäalueita, luonnontilaisen kaltaisia soita sekä viherrakenteen kannalta merkittäviä alueita. Arvokkaiden luontoalueiden ja ekologisten yhteyksien pirstomista tulee välttää. Maaseutualueilla aurinkovoiman tuotanto on pyrittävä toteuttamaan niin, että paneelialueella säilyy mahdollisuus maatalouden harjoittamiseen sähköntuotannon mahdollistamalla ja sitä tukevalla tavalla. Tuotantoalueiden suunnittelussa tulee ottaa huomioon eri hankkeiden yhteisvaikutukset sekä kulttuuriympäristöön, maisemaan, luontoon ja virkistykseen, elinkeinoihin ja asutukseen kohdistuvat vaikutukset. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on varmistuttava siitä, ettei hanke aiheuta haitallisia vesistövaikutuksia tai häiriövaikutuksia sensori- ja tietoliikennejärjestelmille.

#### **Kaavaratkaisun kuvaus ja perustelut:**

Kaavan tausta-aineistoiksi laadittiin maakunnallinen Vihreän siirtymän vauhdittaminen- sekä Aurinkovoimapotentialin tarkastelu rakennetussa ympäristössä- selvitykset. Aurinkovoima-alueet saattavat pinta-alaltaan olla hyvinkin suuria, mutta niiden vaikutukset ovat pääosin paikallisia. Suunnittelun edetessä on päädytty ratkaisuun, että aurinkovoimalle soveliaita alueita ei esitetä kaavakartalla osa-alue- tai aluevarauksina, vaan alueiden sijoittelua ohjataan yleismääräyksellä.

#### **Ohjausvaikutus ja toteutus:**

Aurinkovoiman tuotantoalueet toteutuvat yksityiskohtaisemman suunnittelun kautta, joko yleis- tai asemakaavoin tai suunnittelutarveratkaisulla. Toimintojen toteuttamisesta vastaavat aurinkovoimayhtiöt ja kaavallisesta toteuttamisesta vastaa sijaintikunta. Vuonna 2026 voimaan tulevassa alueidenkäyttölain uudistuksessa todennäköisesti määrätään, että vähintään 50 hehtaarin kokoisten aurinkovoimaloiden rakentaminen edellyttäisi aina yleis- tai asemakaavoitusta. YVA-menettelyn tarve ratkaistaan hankekohtaisesti.

#### **Arvioidut vaikutukset:**

Aurinkovoima tuottaa puhdasta ja uusiutuvaa energiaa edullisesti, eikä sitä voi ylikuluttaa. Aurinkovoimapuistossa aurinkopaneelit asennetaan maahan perustetuille jalustoille. Paneelit kytketään toisiinsa ja muuntamoon, joka tyypillisesti kytketään 110 kV linjaan. Voimaloilla ei ole suoria ympäristöriskejä, mutta niillä voi olla mahdollisia vaikutuksia paikalliseen eläimistöön estevaikutuksen vuoksi ja kasvillisuuteen sekä pohjaveden muodostumiseen. Puistot tuottavat merkittäviä kiinteistöverotuottoja kunnille. Aurinkoenergian työllistävyydeksi arvioidaan noin 7 htv/ 1 miljoonan euron investointi mukaan lukien rakentaminen ja käyttö.

Rakennettuun ympäristöön painottuva aurinkoenergian tuotanto säästää painetta sijoittaa paneelikenttiä luonnonympäristöön. Se ei uhkaa luonnon ydinalueita, ekologista verkostoa eikä luonnon monimuotoisuutta, vaan

turvaa osaltaan hiilinielujen säilymistä ja kehittymistä maakunnassa. Kiinteistökohtainen aurinkovoimala ei myöskään vaadi pitkiä suurjännitelinjoja. Kanta-Hämeen innovatiiviset aurinkovoimaratkaisut rakennetussa ympäristössä -selvityksen mukaan vuonna 2040 Kanta-Hämeen maakunnassa voitaisiin tuottaa noin 225 GWh aurinkosähköä rakennetussa ympäristössä. Tämä vastaa noin 10,5 % Kanta-Hämeen vuoden 2023 toteutuneesta sähkönkulutuksesta. Karkean hiilijalanjälkilaskeman perusteella tämä voisi tarkoittaa noin 5 600 t kg CO<sup>2</sup> -päästöjen vähenemistä.

## 6.2 Ekologinen verkosto ja viheryhteydet

### Suunniteltu ekologinen yhteys

*Uusi kaavamerkintä*



Merkinnällä osoitetaan suunnitellut selvityksiin perustuvat eläinten ekologisena yhteytenä toimivat maanteiden ylitys- tai alituspaikat, jotka toteuttavat tunnistettuja ekologisten yhteyksien tarpeita.

#### **Suunnittelumääräys:**

Ekologisten yhteyksien toteuttamista tunnistetuille sijainneille on edistettävä ja yhteyksien toteuttamismahdollisuudet on säilytettävä tarkemmassa maankäytön suunnittelussa. Ekologisten yhteyksien muodostamien reittien jatkuvuus on turvattava lähialueella ylitys- ja alituspaikkojen tarkoituksenmukaisen toiminnan turvaamiseksi.

#### **Kaavaratkaisun kuvaus ja perustelut:**

Liikenneväylät muodostavat eläimille ja erityisesti suurille riista- ja hirvieläimille merkittäviä estevaikutuksia. Erityisen merkittävä estevaikutus muodostuu valtatiestä 3, joka on Kanta-Hämeessä käytännössä koko matkaltaan varustettu riista-aidoin. Valtatie 3:n alueella on havaittu hirvieläinkantojen eriytymistä itä-länsisuunnassa. Valtatie 3:lla mahdollisia riistasiltoja on tutkittu Ekologisen verkoston kehittäminen valtatie 3 poikki välillä Hyvinkää-Hämeenlinna (2024) -selvityksessä. Selvityksessä on tunnistettu nykyistä ekologista verkostoa parhaiten palvelevat paikat eläinten yli- ja alikuluille valtatie 3 poikki huomioiden myös siltojen rakennettavuus ja alustavat rakennuskustannukset.

Parhaiten soveltuviksi paikoiksi on tunnistettu Riihimäellä sijaitseva Isola ja Janakkalassa sijaitsevat Kinnasmäki sekä Linnatuuli 2, joka mukailee Tervajoen uomaa. Näille kohteille on esitelty kulkureittiratkaisut, jotka on suunniteltu siten, että ne ovat soveltuvia hirvieläimille. Samalla ne ovat soveltuvia myös tätä pienemmille eläimille.

Lisäksi kantatielle 54 on suunniteltu riistasilta Vanhan Punkantien ja Sipiläntien väliselle osuudelle Isosaaren kohdalle (Kantatie 54 parantaminen välillä Kormu-Kuuloja, aluevaraussuunnitelma, 2022).

Uudet merkinnät:

- Merkitään suunniteltu riistaylikulku valtatie 3 poikki Riihimäellä Isolan kohdalle.
- Merkitään suunniteltu riista-alikulku valtatie 3 poikki Janakkalassa Tervajoen kohdalle.
- Merkitään suunniteltu riistaylikulku valtatie 3 poikki Janakkalassa Kinnasmäen kohdalle.
- Merkitään suunniteltu riistaylikulku kantatie 54 poikki Riihimäellä Isosaaren kohdalle.

#### **Ohjausvaikutus ja toteutus:**

Toteutettava ali- tai ylikulku on huomioitava maankäytön suunnittelussa ja kaavoituksessa myös kauempana sillasta, jotta ekologinen yhteys, jonka osa ali- tai ylikulku on, säilyy yhtenäisenä ydinalueelta toiselle. Ali- ja ylikulut on suositeltavaa toteuttaa siten, että niiden toimivuutta voidaan seurata esimerkiksi riistakameroin. Seurannan järjestäminen on suositeltavaa huomioida jo ali- tai ylikulun suunnitteluvaiheessa. Lisäksi ali- ja ylikulkujen yhteyteen on suositeltavaa rakentaa riista-aidat, jotka ohjaavat eläimiä käyttämään kulkureittiratkaisua.

#### **Arvioidut vaikutukset:**

Ilmastonmuutos lisää tarvetta toimiville ekologisille yhteyksille lajiston elinympäristöjen muuttuessa. Kulkureittiratkaisut parantavat lajiston mahdollisuuksia sopeutua muutoksiin.

Suoranaisesti viheryhteyksien ali- ja ylikulut eivät paranna liikenneturvallisuutta tieosuuksilla, jotka ovat jo nykyisin riista-aidattuja. Jopa aidatuilla tieosuuksilla eläimet pyrkivät ylittämään tiealueen, jolloin eläinten johdattaminen ali- tai ylikulkuun voi ohjata eläimet käyttämään näitä kulkureittiratkaisuja tiealueen sijaan.

## **Ekologisen verkoston ydinalue**

*Uusi kaavamerkintä*



Merkinnällä osoitetaan maakunnallisesti merkittäviä luonnon ydinalueita, laajoja yhtenäisiä metsäalueita, jotka ovat osa maakunnan ekologista verkostoa. Merkintä ei estä alueen maa- ja metsätaloustäyttöä tai käyttöä haja-asutusluonteiseen rakentamiseen tai loma-asumiseen.

**Kehittämissuositus:** Maankäytön suunnittelussa tulee kiinnittää huomioita alueen merkitykseen ekologisen verkoston osana ja välttää luonnonympäristön pirstomista.

**Kaavaratkaisun kuvaus ja perustelut:**

Merkintä perustuu 2016 valmistuneeseen Kanta-Hämeen ekologisten verkostojen selvitykseen. Ekologinen verkosto muodostuu merkittävistä luonnonalueista, etenkin laajoista yhtenäisistä metsäalueista ja niiden välisistä yhteyksistä. Ekologisen verkoston tehtävänä on mm. varmistaa luonnon monimuotoisuuden säilyminen, mahdollistaa eliöiden liikkuminen, levittäytyminen ja geenivirran laajentuminen elinympäristöistä toisille ihmistoiminnan osin pirstomassa ympäristössä. Ekologinen verkosto palvelee samanaikaisesti myös ihmisten virkistäytymistä ja hyvinvointia.

Luonnon ydinalueet ovat eliöstölle tärkeitä laajoja, mahdollisimman yhtenäisiä metsätalouden, suojelun ja/tai virkistyksen piirissä olevia alueita, joilla ihmistoiminnan vaikutus on aina ollut vähäinen.

Maakuntakaavan uusilla ekologisen verkoston ydinaluemerkinnoilla pyritään edistämään luonnon monimuotoisuutta sekä turvaamaan maakunnan ekologisen verkoston toimivuutta pitkällä aikavälillä.

Luonnon ydinalueet ja Kanta-Hämeen hiljaiset alueet osuvat monin paikoin päällekkäin. Luonnon ydinalueiden äänimaisema koostuu pääasiassa luonnon omista äänistä ja sille luonteenomaisista hiljaisista äänistä ja satunnaisesta melusta, kuten esimerkiksi traktorin tai metsätöiden äänistä. Alueelle kuuluvat myös siellä asuvien ja siellä työssä käyvien liikkumisen aiheuttamat äänet. Alueilla voi vaimeasti kuulua myös liikenteen pääväylien tai teollisuuden aiheuttamaa taustakohinaa. Luonnon ydinalueilla on ympäristöään vähemmän valosaastetta, ja ne tarjoavat eläimille valo-olosuhteiltaan luonnollisen elinympäristön ja ihmisille mahdollisuuden pimeään yötaivaan kokemiseen.

Ekologisen verkoston alueet on rajattu niin, että ne sisältävät yhtenäisimmät ja ekologisen verkoston kannalta keskeisimmät luonnonalueet. Alueet sisältävät pääasiassa tavallista metsätalousmaata, mutta myös suojelu- ja virkistysalueita. Yksittäistä peltoa laajemmat maatalousalueet, vähäistä suuremmat vakituisten tai loma-asutuksen keskittymät, merkinnän kanssa ristiriitaiset maakuntakaavan aluevaraukset ja merkittävät melunlähteet on lähtökohtaisesti rajattu ydinalueiden ulkopuolelle. Kaavaluonnoksen ekologisen verkoston ydinalueet kattavat 18,1 % Kanta-Hämeen maakunnan pinta-alasta.

Kaavaluonnoksen merkintä ekologisen verkoston ydinalueesta sisältää kaksitoista uutta osa-aluealuetta:

| Alueen nimi                            | Kunta                         | Pinta-ala km <sup>2</sup> | Kuvaus                                                                                                                                                                              |
|----------------------------------------|-------------------------------|---------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Saloistenjärven alue                   | Forssa, Tammela               | 41                        | Susikkaan ja Koijärven välinen laaja metsäalue, sisältäen Saloistenjärven Natura-alueen                                                                                             |
| Tammelan-Hattulan-Kalvolan järviylänpö | Hämeenlinna, Tammela, Hattula | 292                       | 10-tieltä Äimäjärvelle ulottuva, Teuron, Pirttikosken, Könnölän ja Vuohiniemen välille jäävä laaja harvaan asuttu alue, jonka sisälle jää mm. Sotkajärvi, Kanajärvi ja Kotkajärvi   |
| Torransuo-Liesjärvi                    | Tammela                       | 100                       | Torransuon ja Liesjärven kansallispuistot sekä niitä yhdistävät metsäalueet                                                                                                         |
| Tammelan-Lopen järviylänpö             | Tammela, Loppi                | 186                       | Liesjärven, Räyskälän ja Pilpalan välinen metsäalue sekä siihen idässä Pappilanlänän suunnassa yhdistyvä alue, sisältäen pääosin Maakylän-Räyskälän laajan Natura-alueen.           |
| Seitsemänlamminsuo-Korpilamminsuono    | Hämeenlinna, Hattula          | 26                        | Metsäalue Härkätien, 10-tien ja Alajärven välillä, saman nimisen Natura-alueen ympärillä.                                                                                           |
| Heinisuo                               | Hämeenlinna, Janakkala        | 20                        | Metsäalue Rengon kirkonkylän, Munakkaiden ja Suojärven välillä saman nimisen Natura-alueen ympärillä.                                                                               |
| Poutunkangas                           | Hämeenlinna                   | 26                        | Yhtenäinen metsäalue Tuuloksessa Syrjäntaan länsipuolella valtateiden 10 ja 12 välillä                                                                                              |
| Janakkalan-Tuuloksen järviylänpö       | Janakkala, Hämeenlinna        | 108                       | Pohjois-Janakkalan ja Etelä-Tuuloksen kattava laaja, harvaan asuttu metsäalue valtatie 10 ja seututien 292 välillä, sisältäen mm. Sääjärven, Jänisjärven ja Suurisuon Natura-alueen |
| Evo                                    | Hämeenlinna                   | 161                       | Evon retkeilyalueen ympäristöineen sisältävä yhtenäinen, Lammin pohjoisosat kattava ja Päijät-Hämeen puolella jatkuva laaja metsäalue                                               |
| Saarisuo                               | Loppi                         | 8                         | Uudenmaan puolelle jatkuvan Kytäjä-Usmen metsäalueen Kanta-Hämeen puolella olevat osat Etelä-Riihimäellä ja Itä-Lopella                                                             |
| Jussinkorpi                            | Riihimäki                     | 10                        |                                                                                                                                                                                     |
| Vanajanselkä                           | Hattula, Hämeenlinna          | 54                        | Vanajanselkä läheisine suo- ja virkistysalueineen, järviluonnon erityisalue                                                                                                         |

### Ohjausvaikutus ja toteutus:

Maankäytön suunnittelussa luonnon monimuotoisuus tulee huomioida, sillä maankäytön muutokset usein pirstovat yhtenäisiä elinympäristöjä ja johtavat luonnon monimuotoisuuden heikentymiseen. Viherverkoston osoittaminen kartalla ei estä muita maankäyttömuotoja alueella, mutta alueiden tarkemmassa suunnittelussa tulee huomioida viherverkoston ja sen välisten yhteyksien toiminnallisuuden säilyminen.

### Arvioidut vaikutukset:

Toimiva ekologinen verkosto on välttämätön perusta sille, että luonnon monimuotoisuus säilyy elinvoimaisena. Toimivat yhteydet luonnon ydinalueiden välillä mahdollistavat lajien yksilöiden liikkumisen eri elinympäristöjen välillä. Tämä estää populaatioiden eristäytymisen ja turvaa geneettisen monimuotoisuuden säilymistä, tehden lajeista sopeutumiskykyisempiä muutoksiin, esimerkiksi ilmastonmuutokseen. Toimiva verkosto turvaa myös mm. pölytyksen, siementen levityksen ja

veden puhdistuksen, mitkä ovat kriittisiä prosesseja esimerkiksi ruoantuotannon kannalta. Kaavamerkintä tulee hillitsemään yhtenäisten luontoalueiden rikkoutumista ja ohjaamaan melu- ja muuta ympäristöhäiriötä aiheuttavaa toimintaa alueille, joilla ihmistoiminnan vaikutus on valmiiksi suurempi. Alueet tulevat säilymään edelleen pääasiassa metsätalouskäytössä eikä merkinnällä ole vaikutusta nykyisenlaisen käytön jatkumiseen.

## 6.3 Liikenne

### 6.3.1 Tieliikenne

Vaihemaakuntakaavan yhteydessä tehtiin voimassa olevaan maakuntakaava 2040:n tieverkostoon teknisiä korjauksia ja aineiston laadun parantamista. Koko tieverkko käytiin läpi ja teiden geometrioita säädettiin vastaamaan paremmin todellisuutta. Muokkauksissa tielinjaukset siirtyivät n. 0–50 metriä, jota voidaan maakuntakaavan tarkkuustaso huomioiden pitää teknisenä korjauksena. Suurinta osaa teknisesti korjatuista tieaineistoista ei varsinaisesti käsitellä vaihemaakuntakaavalla, vaan korjatut tieaineistot esitetään kaavayhdistelmissä voimaan jäävien kaavakohteiden joukossa. Vähäistä merkittävämmät muutokset on esitetty uusina kaavakohteina, jotka muodostavat osan tässä luvussa esitellyistä liikenteen uusista merkinnöistä.

#### YT Merkittävä yhdystie tai katu

Uusia ja kumottavia kaavakohteita

Kaavamerkinnän kaavamääräykset eivät muutu



Merkinnällä osoitetaan maaseudun tieverkkoa täydentäviä tieyhteyksiä. YTm -merkinnällä osoitetaan kehitettäviä matkailu- ja maisemateitä.

#### Kaavaratkaisun kuvaus ja perustelut:

Voimassa olevan maakuntakaavan tieverkoston merkinnöissä todettiin vaihemaakuntakaavatyön yhteydessä virheellisyyksiä, jotka esitetään korjattaviksi vaihemaakuntakaavan merkintöjen kautta. Näillä tieverkoston osilla kaavamääräykset olemassa olevana tienä säilyvät ennallaan, mutta teiden sijaintia on muutettu vastaamaan todellisuutta. Lisäksi maakuntakaavan yhteneväisyyden vuoksi kaavakartalta poistetaan näkyvistä yksityisteitä ja lisätään joitakin aiemmin merkitsemättömiä yhdystieitä niin, että maakuntakaavalla olisi merkittynä kaikki nykyiset tienumeroltaan nelinumeroiset yhdystiet, valikoitujen tienumeroiltaan

viisinumeroisten yhdysteiden lisäksi. Joitakin muutoksia tehdään myös tieverkon muuttuneen suunnittelutilanteen ja uutena valmistuvien teiden vuoksi.

Uudet merkinnät:

- Riihimäki/Loppi, Herajoentie/Kormuntie (YT 2834) merkitään olemassa olevaksi yhdystieksi.
- Hausjärvi, Sälinkäantie (YT 1430) merkitään olemassa olevaksi yhdystieksi.
- Ypäjä, Katinhännäntie (YT 2815) merkitään olemassa olevaksi yhdystieksi.
- Jokioinen, Lammintie (YT 13561) länsipää merkitään olemassa olevaksi yhdystieksi oikaisuvarauksen poistuessa.
- Jokioinen, Jänhijoentie (YT 13567) itäpää merkitään olemassa olevaksi yhdystieksi oikaisuvarauksen poistuessa.
- Hausjärvi, Erkyläntie/Selänojentie (YT 13822) merkitään olemassa olevaksi yhdystieksi nykyisellä paikallaan Vantaan kylän kohdalla.
- Hämeenlinna, Taipaleentie ja Länsiportintie Moreenissa merkitään olemassa oleviksi yhdyskaduiksi.
- Hattulassa Radanvarsitie-nimisen tien ja Kaustantien välinen osuus merkitään olemassa olevaksi yhdyskaduksi.
- Forssa, Menostentie (YT 2841) merkitään olemassa olevaksi yhdystieksi.
- Forssa, Rautatienkatu ja Vapaudenkatu merkitään olemassa oleviksi yhdyskaduiksi.
- Forssa, Kartanonkatu, Järvenpääntie, Loimalammintie ja Finlaysonintie merkitään olemassa oleviksi yhdyskaduiksi.

Kaavakohteet, joiden sijaintia tarkistetaan:

- Janakkala, Hyvikkäläntien (YT 2872) itäpää
- Loppi, Räyskäläntien (YT 13624) eteläpää
- Hämeenlinna, Hämeen Härkätie/Vuorentaantie/Pikku-Parolantie välillä Marssitien risteys–Tölkkimäentien risteys
- Janakkala/Loppi, Launostentie/Vähikkäläntie (YT 2873)
- Hämeenlinna, Lammilla Evolla Vappulantie (YT 14112) on kulkenut maakuntakaavassa pitkin Juuvintien yksityistietä. Päivitetään tien linjaus nykyisenlaiseksi.

Kumottavat merkinnät:

- Jokivarrentien (Hämeenlinna) YTm merkintä poistetaan, tie on yksityistie, eikä sillä ole matkailullisia kehittämistavoitteita.
- Hämeen Härkätien Ytm merkintä välillä Kuittila–Sotka (Hämeenlinna), sekä Porrassyrjäntie (Tammela), tiet ovat yksityisteitä ja Härkätien linjaus näkyy kokonaisuudessaan RKY-merkinnällä.
- Rahamaantien (Tammela) YT merkintä poistetaan, tie on yksityistie.

## Uusi tielinja tai katu, ohjeellinen sijainti

Uusia ja kumottavia kaavakohteita

Kaavamerkinnän kaavamääräykset eivät muutu, mutta suunnittelusuositus kumotaan



Merkinnällä osoitetaan tieyhteydet, jotka perustuvat todettuun tieliikenteen yhteystarpeeseen ja joiden sijaintiin, toteutustapaan tai ajoitukseen liittyy epävarmuutta.

**Suunnittelumääräys:** Maankäytön suunnittelulla tai toteutuksella ei saa estää varauksen toteuttamista. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee erityistä huomiota kiinnittää luonto-, maisema- ja kulttuuriympäristöarvojen säilymiseen sekä ulkoilureittien ja ekologisen verkoston kannalta tärkeiden viheryhteyksien jatkuvuuden turvaamiseen. Merkintään ei liity AKL 33§ mukaista rakentamisrajoitusta.

### ***Seuraava maakuntakaava 2040:n suunnittelusuositus kumotaan:***

**Kumottava suunnittelusuositus:** Riihimäen itäisen kehätie maakuntakaavaa tarkempi sijainti tulisi tutkia kuntien yhteisessä maankäytön suunnittelussa.

### **Kaavaratkaisun kuvaus ja perustelut:**

Uusi tielinja on merkitty ohjeellisena, jos tien linjaus perustuu esimerkiksi yleiskaavoitukseen tai tiestä tehtyyn muuhun suunnitelmaan, jonka perusteella tien likimääräinen sijainti on mahdollista määrittää.

Vaihemaakuntakaavalla ei osoiteta kokonaan uusia tieyhteyksiä, mutta kaavalla tarkistetaan voimassaolevien suunniteltujen tieyhteyksien tilannetta ja sijaintia. Lisäksi joitakin uusien tieyhteyksien merkintöjä kumotaan.

Uudet merkinnät:

- Riihimäen Riihiviidantien (YT 13821) eteläpään voimassaolevassa maakuntakaavassa osoitettua tieliikenteen yhteystarvetta on tarkennettu yleiskaavoituksessa, joten yhteystarve muutetaan merkinnäksi ohjeellisesta uudesta yhdystiestä. Tie on maakuntakaava 2040:ssä ollut merkinnällä tieliikenteen yhteystarve. Linjausta on käsitelty Janakkalan puolella 2024 hyväksytyssä Punkan osayleiskaavassa sekä 2025 hyväksytyssä Riihimäen yleiskaava 2050:ssä. Merkintä mahdollistaa myös sen, että Riihiviidantietä kehitetään nykyisellä paikallaan.

Päivitettävät merkinnät:

- Ypäjän eteläosissa suunnitteilla olleen ns. Palikkalan oikaisun linjaus päivitetään vastaamaan tarkemmin vuonna 2015 hyväksyttyä, tielinjauksen sisältävää Palikkalan osayleiskaavaa.
- Forssan itäisen ohikulkutien osalta todetaan tien eteläinen osuus (Loimalammintie) ja keskiosa (Järvenpääntie) rakentuneeksi ja merkitään olemassa olevana seututienä. Itäisen ohikulkutien rakentamattomien osien sijaintia on tarkistettu vastaamaan voimassa olevia asemakaavoja, joissa tien sijaintia on tarkasteltu. Myös toteutuneen Finlaysonintien merkintä muutetaan olemassa olevaksi kaduksi.
- Hattulan ja Hämeenlinnan välisen Radanvarsitie-nimisen tien jatkeen linjausta muutetaan Hämeenlinnan päässä siten, että se alittaa pääradan ja liittyy Pikku-Parolantiehen Rautamonojantien kautta Hämeenlinnan yleiskaavan 2035 mukaisesti. Lisäksi tien pohjoispäässä Hattulassa katu merkitään olemassa olevaksi tieksi Kaustantien pohjoispuoleiselta osaltaan.

#### Kumottavat merkinnät:

- Varaus Riihimäen itäiselle kehätielle kumotaan Arolammintien, kantatie 54:n ja Hausjärventien (st 290) väliseltä osuudelta. Itäisen ohikulkutien tarvetta on selvitetty pitkään, mutta selvityksistä huolimatta tielle ei ole todettu merkittävää seudullista tarvetta. Tien toteutuminen on epätodennäköistä, eikä ohikulkutien varausta ole tarpeen enää jatkaa. Riihimäen kehätiestä jää maakuntakaavaan Arolammin orsi -niminen osuus, eli valtatieltä 3 Arolammin eritasoliittymästä Arolammintielle ja siitä pääradan yli yltävä osuus. Arolammin orsi on edellytys erityisesti Vahteriston logistiikka-alueen toiminnan kehittämisen kannalta. Riihimäen kaupunki on jättänyt kehätien Arolammen ortta lukuun ottamatta pois Riihimäen yleiskaava 2050:stä (yleiskaava ei ole toistaiseksi lainvoimainen). Yleiskaavan perusteluissa on todettu, että kehätien liikennemäärät ennustetilanteessa ovat varsin pieniä. Tie loisi mahdollisuuden kiertää kaupungin keskustan ja se siirtäisikin jonkin verran läpiajoliikennettä pois Riihimäen keskustan katuverkolta. Suurimmat siirtymät tapahtuvat seudullisten väylien välillä.

Tieverkon liikennemäärien kasvu johtuu kuitenkin pääasiassa seudun ulkopuolisen liikenteen kasvusta. Kasvusta huolimatta tieverkon käyttöasteet eivät näytä huolestuttavan korkeilta edes vuoteen 2040 ulottuvissa tarkasteluissa, joissa seudun kuntien laatimat arviot asutuksen ja työpaikkamäärien kehittymisestä vuoteen 2035 olivat huomattavasti suuremmat kuin nykyennusteissa. Lisäksi Hämeen liitto, Hausjärven kunta ja Riihimäen kaupunki ovat todenneet, ettei varaus ole tarpeellinen kuntien ja seudun liikenneverkon tai maankäytön kehittämisen kannalta edes pitkällä tähtäimellä.

Riihimäen kehätien liikenneselvityksen (2007) mukaan kehätien liikenteestä suurin osa olisi Vahteristoon suunnitellulta logistiikka-alueelta peräisin olevaa raskasta liikennettä. Lisäksi selvityksen mukaan kehätien toteutuksesta johtuva suurin muutos liikennevirtoihin olisi liikenteen siirtyminen Arolammintieltä (radanvarsitie) reitille vt 3- kehätie. Kehätie myös poistaisi pohjois-eteläsuuntaisen liikenteen Riihimäen keskustasta.

Riihimäen kehätien liikenneselvityksen (2007) johtopäätöksissä todetaan, että kehätien liikennemäärät ennustetilanteessa olisivat yleisesti varsin pieniä, mutta sen sijaan kehätien alku vt 3:lta eli Arolammin orsi ja uusi eritasoliittymä valtatielle 3 (eritasoliittymä sittemmin toteutunut) ovat Vahteriston logistiikka-alueen kannalta lähes ehdoton edellytys. Ilman em. liikenneyhteyksiä hakeutuisi suurin osa logistiikka-alueen synnyttämästä raskaasta liikenteestä Riihimäen katuverkkoon. Selvityksessä todetaan edelleen, että jos kehätietä ei jatkettaisi logistiikka-alueelta Vahteristosta kantatielle 54, vaan Erkyläntielle, niin osa logistiikkakeskuksen itään suuntautuvasta liikenteestä hakeutunee kantatielle Riihimäen keskustan katuverkon kautta pääosan kuitenkin kulkiessa Hausjärven tieverkkoa pitkin. Toki liikenneselvityksestä poiketen nyt esitetty Arolammin orsi päättyisi Arolammintiehen, eli se ei jatkuisi Erkyläntielle asti. Arolammin orren jatkamistarve Erkyläntielle osoitetaan kuitenkin edelleen tieliikenteen yhteystarpeena (eritelty alempana tarkemmin).

- Jokioisten Lammintien (YT 13561) länsipäähän merkitty oikaisu kumotaan, sillä Jokioisten kunnan kanssa käytyjen neuvottelujen tuloksena on todettu, ettei tieoikaisulle ole todellista tarvetta eikä sen toteutumista olla edistämässä.
- Jokioisten Jänhijoentien (YT 13567) itäpään uusi tielinjaus kumotaan, sillä tie on valmistunut.
- Hausjärven Hikiäntien (ST 290) voimassa olevassa maakuntakaavassa esitetty oikaisu Erkylän kohdalla kumotaan, sillä oikaisun toteutuminen on epätodennäköistä eikä sille ole merkittävää tarvetta Riihimäen kehätien poistumisen vuoksi.
- Hausjärven Erkyläntien/Selänojantien (YT 13822) oikaisuvaraus kumotaan, sillä tieoikaisulle ei nähdä olevan tarvetta Riihimäen kehätien poistumisen vuoksi.

#### **Ohjausvaikutus ja toteutus:**

Maakuntakaavamerkinnöillä ja maakuntakaavamääräyksillä ohjataan kaavoitusta, rakentamista ja maankäytön suunnittelua. Maakuntakaava on ohjeena laadittaessa yleis- ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi. Maakuntakaava esittää maakunnan liikenneverkon rungon. Tieyhteydet kytkevät maakunnan maankäytön alueet toisiinsa. Liikenneviranomaisten on suunnittelussaan otettava maakuntakaava huomioon ja hankkeiden toteuttamisessa pyrittävä edistämään maakuntakaavan toteutumista ja katsottava, ettei

toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista. Taajamarakenteeseen sijoittuessaan uudet tieyhteydet voivat toteutua myös katuna.

#### **Arvioidut vaikutukset:**

Uusilla tieyhteyksillä ja tieverkon täydennyksillä pyritään vastaamaan maankäytön kehittymiseen ja saavutettavuuteen. Uusilla tieyhteyksillä on mahdollista luoda houkuttelevia uusia sijainteja elinkeinoelämän investoinneille, sekä parantaa olemassa olevan maankäytön saavutettavuutta. Kaavasta poistuvat tievaraukset mahdollistavat muiden maankäytön muotojen suunnittelun tievarauksilta vapautuvalla alueella.

Uusilla tielinjauksilla voidaan lyhentää matka-aikoja ja päästöjä tai vähentää ruuhkia ja lisätä liikenneturvallisuutta. Uudet tielinjaukset pirstovat luontoa ja aiheuttavat eläimille estevaikutuksia. Vaikutusten arviointia toteutetaan hankkeissa väyläsuunnittelun eri vaiheissa.

### **Tieliikenteen yhteystarve**

Uusia ja kumottavia kaavakohteita

Kaavamerkinnän kaavamääräykset eivät muutu



Tieliikenteen yhteystarve osoittaa tieverkon kehittämisen tarpeen päätepisteiden välillä. Merkintä osoittaa maankäyttöön liittyessään myös tien likimääräistä ohjeellista sijaintia.

#### **Suunnittelumääräys:**

Uuden tien suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota sen ympäristövaikutuksiin.

#### **Kaavaratkaisun kuvaus ja perustelut:**

Uudet merkinnät:

- Tammelassa yhteystarve valtatieltä 2 Eerikkilään Ruostejärven pohjoispuolitse. On todettu, että pelastuslaitoksen kannalta olisi tarpeen saada Eerikkilään vaihtoehtoinen, suurempi yhteystarve Forssan suunnasta mahdollisia pelastustilanteita ajatellen. Tieyhteys sujuvoittaisi Eerikkilän liikennettä myös muilta osin.
- Tammelassa Ojajärventielle (YT 13659) lisätty yhteystarve Kuuslammin kylän kohdalle, sillä kylän läpi kulkeva osuus on todettu haastavaksi tiellä kulkevan raskaan liikenteen kannalta.
- Hausjärvelle on lisätty tieliikenteen yhteystarve Riihimäen logistiikka-alueelta Erkyläntielle, sillä muuten Riihimäen kehätien osittaisen kumoamisen johdosta Hausjärvelle muodostuu tilanne, jossa suunnitellulta logistiikka-alueelta ei olisi liikenneyhteyttä lainkaan Hausjärven suuntaan. Yhteys Erkyläntielle asti toisi toteutettavalle Arolammin orrelle lisää käyttäjiä ja sitä myöten paremman hyödyn. Arolammintien ja Erkyläntien välistä osuutta ei

esitetä ohjeellisen linjauksena, sillä kehätien aiempi ohjeellinen linjaus Arolammintien ja Erkyläntien välillä ei välttämättä ole tarkoituksenmukainen tilanteessa, jossa Kehätie ei jatku Erkyläntiestä edelleen kantatielle 54. Riihimäen logistiikka-alueen liikenneratkaistu ja tarvittavat yhteydet tulee ratkaista alueen tarkemmassa suunnittelussa.

Kumottavat merkinnät:

- Valtatien 3 poikki Moreenin kohdalla merkitty tieliikenteen yhteystarve merkintä kumotaan, sillä yhteyden toteuttava Moreenin eritasoliittymä on rakenteilla.
- Niemisjärventien yhteystarvemerkinä Evolla kumotaan, tielle ei Evon valmisteilla olevassa yleiskaavassa esitetä toimenpiteitä.
- Riihiviidantien tieliikenteen yhteystarve-merkintä Riihimäellä kantatien 54 pohjoispuolella poistetaan, sillä yhteyden sijainti on jatkosuunnittelussa tarkentunut ja se esitetään uutena tielinjauksena ohjeellisella sijainnilla.

#### **Ohjausvaikutus ja toteutus:**

Maakuntakaavan merkintä osoittaa yhteystarvetta, johon on perusteltua maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelussa varautua. Merkintä täsmentyy seudullisessa ja kunnallisessa maankäytön suunnittelussa.

#### **Arvioidut vaikutukset:**

Merkintään ei liity rakentamisrajoitusta. Yhteystarve-merkintä ei suoraan rajoita rakentamista tai muuta maankäyttöä. Merkinnän sijainnin täsmentyessä sen vaikutus on saamanlainen kuin uuden ohjeellisen tieyhteyden.

## **Kestävän liikkumisen laatukäytävä**

*Uusi kaavamerkintä*



Merkinnällä osoitetaan kestävien kulkumuotojen laatukäytävät. Laatukäytävät ovat merkittäviä kävelyn ja pyöräliikenteen pääväyliä. Merkintä osoittaa myös joukkoliikenteen kehittämistarvetta keskusten välillä.

#### **Suunnittelumääräys:**

Kestävän liikkumisen laatukäytävillä kestävien kulkumuotojen olosuhteita tulee kehittää laadukkaita suunnitteluratkaisuin. Maankäytön suunnittelussa tulee varautua jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittämisen kannalta riittäviin tilavarauksiin.

#### **Kaavaratkaisun kuvaus ja perustelut:**

Kestävän liikkumisen laatukäytävällä tarkoitetaan väylää, joka on merkittävä kävelyn, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen pääväylä, ja joissa

parantamistoimenpiteiden vaikutus pyöräliikenteen määrän lisääntymiseen on suuri. Kestävän liikkumisen laatukäytävät ovat osa Kanta-Hämeen pyöräliikenteen pääverkkoa.

Kestävän liikkumisen laatukäytävät yhdistävät kaupunki- ja kuntakeskuksia toisiinsa. Laatukäytävät sijaitsevat olemassa olevalla pyöräliikenteen verkolla ja ne ovat kuntarajat ylittävistä yhteyksistä käytetyimpiä. Kestävän liikkumisen laatukäytävät pohjautuvat Väyläviraston määrittämiin valtakunnallisesti tunnistettuihin pyöräliikenteen laatukäytäviin maantieverkolla. (Pyöräliikenteen kehittämishankkeet maantieverkolla, Väylä 2022).

Uudet merkinnät:

- Reitti Forssantie–Yhtiönkatu–Jokioistentie–Forssantie välillä Tammela–Forssa–Jokioinen merkitään kestävän liikkumisen laatukäytäväksi.
- Reitti Pohjoinen Asemakatu–Eteläinen Asemakatu–Arolammintie välillä Riihimäki–maakunnan raja merkitään kestävän liikkumisen laatukäytäväksi.
- Reitti Harvialantie–Turun valtatie–Vanajantie–Paasikiventie–Sibeliuksenkatu–Niittykatu–Tampereentie–Hakalanniementie–Härkiluhdantie–Kirstulantie–Pälkäneentie–Kalliolantie–Kinnalantie välillä Turenki–Hämeenlinna–Parola merkitään kestävän liikkumisen laatukäytäväksi.

#### **Ohjausvaikutus ja toteutus:**

Maankäytön suunnittelussa on varmistettava riittävät tilavaraukset laadukkaaseen ympäristön mahdollistamiseksi. Tarkemmassa suunnittelussa tulee huomioida eri kulkumuotojen kannalta riittävät tilavaraukset, sekä kiinnittää huomiota liikenneympäristön laatuun, kuten esteettömyyteen, pysäkkirakenteisiin, jalankulun ja pyöräilyn mahdolliseen erotteluun, valaistukseen jne.

#### **Arvioidut vaikutukset:**

Sujuvilla ja laadukkailla ratkaisuilla luodaan viihtyisää ja toimivaa ympäristöä. Kestävien kulkumuotojen olosuhteiden parantamisella on mahdollista vaikuttaa kulkutapaosuuksiin kasvattaen kestävien kulkumuotojen käyttöosuuksia ja vähentää päästöjä. Laadukas ja selkeä liikenneympäristö parantaa myös liikenneturvallisuutta.

## **Jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve**

*Uusi kaavamerkintä, jolla kumotaan ja korvataan aiempi vastaava kaavamerkintä*  
*Uusi kaavamääräys*



Merkinnällä osoitetaan kehitettäviä seudullisia jalankulun- ja pyöräilyn reittejä, jotka voidaan toteuttaa erillisinä jalankulku- ja pyöräteinä. Vähäliikenteisillä tieosuuksilla voidaan harkita jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantamista yhdysverkon osana tai levennetyin piennarratkaisuin (esim. kylätie). Merkinnällä osoitetaan myös jalankulkua ja pyöräilyä palvelevat merkittävät kehitettävät silta- ja alikulkuratkaisut.

#### **Suunnittelumääräys:**

Maankäytön suunnittelussa tulee varautua jalankulun ja pyöräilyn kehittämisen kannalta riittäviin tilavarauksiin. Tilavaraukset riippuvat valitusta suunnitteluratkaisusta. Tarkemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää huomioita laadukkaan ja turvallisen liikenneympäristön toteutukseen sekä mahdolliseen jalankulun ja pyöräilyn erotteluun. Vilkasliikenteisten teiden ylitykset tulisi ensisijaisesti toteuttaa eritasoina.

#### **Kaavaratkaisun kuvaus ja perustelut:**

Maakuntakaavassa on osoitettu pääsääntöisesti vain seudullisesti ja maakunnallisesti merkittävät jalankulun- ja pyöräilyn yhteystarpeet.

Vaihemaakuntakaavalla kumotaan kaikki voimassa olevan kaavan Kevyen liikenteen yhteystarve -nimellä olevat kaavakohteet. Suurin osa kohteista, jäljempänä mainituin muutoksin, tuodaan takaisin vaihemaakuntakaavaan uudella nimellä Jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve, joka terminä vastaa valmisteilla olevan alueidenkäyttölain uudistuksen mukaisia alueidenkäytön suunnittelun tavoitteita (5 §).

Vaihemaakuntakaavan jalankulun ja pyöräilyn yhteystarpeet perustuvat pitkälti Kanta-Hämeen pyöräliikenteen tavoiteverkko 2050 (2024) -selvitykseen. Kanta-Hämeen pyöräliikenteen tavoiteverkko koostuu seudullisista pääreiteistä ja seudullisista aluereiteistä. Vaihemaakuntakaavan merkinnät pohjautuvat seudullisiin pääreitteihin, joiden yhteyspuutteet esitetään maakuntakaavassa. Lisäksi maakuntakaavassa esitetään joitakin aluereittejä, jotka on nostettu suunnitelman erilliseen toimenpideohjelmaan, eli niiden toteutusta on priorisoitu. Näiden lisäksi esitetään joitakin verkon ulkopuolisia mm. yleiskaavoihin perustuvia yhteystarpeita ja valtateiden ylityspaikkatarpeita.

#### **Uudet merkinnät:**

- Janakkalassa Harvialan alueelle lisätty jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve Hiidenjoen yli. Yhteyttä on käsitelty Janakkalan Rastilan-Rastikankaan sekä Harvialan osayleiskaavoissa, ja yhteys täydentäisi Hämeenlinnan seudun virkistysreittejä ja pyöräliikenteen verkkoa.
- Jokioisilla ja Ypäjällä Hauniontie/Varsanojantie (YT 2812) välillä Vaulammintie–Ratsumestarinraitti merkitään jalankulun ja pyöräilyn yhteystarpeeksi, sillä yhteys on osa Kanta-Hämeen pyöräliikenteen tavoiteverkkoa (pääreitti).

- Ypäjällä Ypäjäntie (YT 2812) välillä Perttulantie–Katinhännäntie merkitään jalankulun ja pyöräilyn yhteystarpeeksi, sillä yhteys on osa Kanta-Hämeen pyöräliikenteen tavoiteverkkoa (pääreitti).
- Ypäjällä Katinhännäntie (YT 2815) välillä Ypäjäntie–maakunnan raja merkitään jalankulun ja pyöräilyn yhteystarpeeksi, sillä yhteys on osa Kanta-Hämeen pyöräliikenteen tavoiteverkkoa (pääreitti).
- Jokioisilla Rehtijärventie (YT 13563) ja Lammintie (YT 13561) välillä Rehtijärventie–valtatie 2 merkitään jalankulun ja pyöräilyn yhteystarpeeksi, sillä yhteys on osa Kanta-Hämeen pyöräliikenteen tavoiteverkkoa (pääreitti).
- Riihimäellä ja Hausjärvellä Monnissa Koivikontie ja Monninlinja välillä Riihimäentie–maakunnan raja merkitään jalankulun ja pyöräilyn yhteystarpeeksi, sillä yhteys on osa Kanta-Hämeen pyöräliikenteen tavoiteverkkoa (pääreitti).
- Hausjärvellä ja Janakkalassa Ryttylän ja Tervakosken välille merkitään jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve Rauhalantien, Eväsojantien ja Ryttylätien/Ohikulkutien (YT 2896) varrelle. Yhteys on Kanta-Hämeen pyöräliikenteen tavoiteverkossa merkitty aluereitiksi, mutta yhteys merkitään maakuntakaavaan, sillä yhteys on nostettu tavoiteverkkoselvityksen erilleen toimenpideohjelmaan.
- Hämeenlinnassa ja Hattulassa maantie 130 välillä Parolannummentie–littalantie merkitään jalankulun ja pyöräilyn yhteystarpeeksi, sillä yhteys on osa Kanta-Hämeen pyöräliikenteen tavoiteverkkoa (pääreitti).
- Hämeenlinnassa ja Janakkalassa maantie 130 välillä Miemala–Viralala merkitään jalankulun ja pyöräilyn yhteystarpeeksi, sillä yhteys on osa Kanta-Hämeen pyöräliikenteen tavoiteverkkoa (pääreitti).

Seuraavat merkinnät tuodaan Kanta-Hämeen kokonaismaakuntakaavasta 2040 sellaisenaan:

- Tammela, jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve Torronsuon kohdalla valtatie 2 poikki.
- Tammela, jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve Mustialan kohdalla valtatie 10 poikki.
- Tammela, jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve Papinsillan/Valtaimenkujan (YT 2826) varressa.
- Tammela, jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve Nuutinkulmantiin (YT 13586) varressa.
- Jokioinen, jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve Latovainion kohdalla valtatie 2 poikki.
- Humppila, jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve valtatie 2 varressa välillä Humppilan lasi–Vanhatie.
- Loppi/Riihimäki, jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve Sipiläntien varressa ja Kantatien 54 varressa välillä Sipiläntie–Sajatie (MT 132).
- Riihimäki, jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve kantatien 54 varressa välillä Sipiläntie–Kirjauksentie.

- Hausjärvi, jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve Laskolantien, kantatien 54 ja Vanhan Valtatien varressa välillä Kappalaisentie (YT 2892) – Oitintie (YT 1471).
- Hämeenlinna, jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve Härkätien kohdalla kantatien 54 poikki.
- Hämeenlinna, jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve valtatie 10 varressa välillä Kuittila–Sotka.
- Janakkala, jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve Turengintien (MT 292) ja Viralantien (YT 13838) varressa välillä Rastilantie–Kuusojantie.
- Hattula, jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve Tyrvännöntien (YT 3061) varressa välillä Rahkoila–Tyrvöntö.

Päivitettävät merkinnät:

- Tammelassa Portaantien (YT 2823) jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve välillä Venesilta–Porras päivitetään Kanta-Hämeen pyöräliikenteen tavoiteverkon mukaisesti siten, että yhteys Venesillasta jatkuu Portaankylän sijaan Eerikkilään. Venesilta–Eerikkilä yhteys Portaantie–Rahamaantie–Härkätie on Kanta-Hämeen pyöräliikenteen tavoiteverkossa merkitty aluereitiksi, mutta yhteys merkitään maakuntakaavaan, sillä yhteys on nostettu tavoiteverkkoselvityksen erilleen toimenpideohjelmaan.
- Jokioisilla Vaulammintien (YT 2804) jalankulun ja pyöräilyn yhteystarvetta jatketaan Teollisuustielle asti Maantien 2804 (Vaulammintie) Jokioinen–Vaulammi (2019)-tiesuunnitelman mukaisesti. Yhteys on osa Kanta-Hämeen pyöräliikenteen tavoiteverkkoa (pääreitti).
- Jokioisilla ja Humppilassa Humppilantien/Jokioistentien (YT 2813) varren jalankulun ja pyöräilyn yhteys merkitään Minkiöstä Humppilaan asti Kanta-Hämeen pyöräliikenteen tavoiteverkon (pääreitti) mukaisesti.
- Hämeenlinnassa valtatie 10:n varteen välille Vanajanlinnantie–Hauhontie merkittyä jalankulun ja pyöräilyn yhteystarvetta päivitetään toteamalla Vanajanlinnantien ja Siirintaustantien välinen osuus olemassa olevaksi jalankulun ja pyöräilyn yhteydeksi.
- Hämeenlinnassa valtatie 10 jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve välillä Hämeenlinna–Renko jatketaan valtatielle 3 asti sekä toisessa päässä Rengonraitille asti. Luolajantietä mukaileva yhteystarve säilyy entisellään. Yhteyskokonaisuus on osa Kanta-Hämeen pyöräliikenteen tavoiteverkkoa (pääreitti).
- Janakkalassa maantien 130 varteen välille kantatie 54–Tervakoski merkittyä jalankulun ja pyöräilyn yhteystarvetta jatketaan Tervakoskelta Janakkalan kirkonkylälle reittiä maantie 130–Hakoistentie. Yhteys on osa Kanta-Hämeen pyöräliikenteen tavoiteverkkoa (pääreitti).
- Janakkalassa ja Riihimäellä Riihiviidantien (YT 13821) varren jalankulun ja pyöräilyn yhteys merkitään kantatieltä 54 Ryttylän

taajamaan Kirkkotielle asti Kanta-Hämeen pyöräliikenteen tavoiteverkon (pääreitti) mukaisesti.

Poistuvat merkinnät:

- Tammelan Portaantien jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve poistetaan välillä Tammelan kirkonkylä–Venesilta, sillä yhteys on toteutunut Portaantien ja Kukkuramäenkujan kautta.
- Jokioisilla Valtaimenkujan (YT 2826) ja maantien 282 välinen jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve poistetaan, sillä pyörätieyhteyden tarvetta ei ole tunnistettu alueen yleiskaavassa, eikä Kanta-Hämeen pyöräliikenteen tavoiteverkossa.
- Forssan ja Jokioisten välinen jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve Keskuskatu–Forssantie–Vanhatie–valtatie 10 välillä Humppilantie–maantie 284 poistetaan, sillä se ei ole osa Kanta-Hämeen pyöräliikenteen tavoiteverkkoa, eikä yhteys ole laajasti tunnistettu yleis- tai asemakaavatasoilla. Yhteys on osin toteutunut.
- Forssan ja Jokioisten välinen jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve Paanatie–Ravikatu–Rautatienkatu poistetaan, sillä yhteys on olemassa oleva pyöräilyyn soveltuva reitti, lisäksi laadukkaasti kehitettävä kestävä liikunnan laatukäytävä kulkee viereisellä maantiellä.
- Hattulassa jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve Katinalan kohdalla kantatien 57 poikki poistetaan, sillä kantatie 57 välillä Ojoinen–Rahkoila on kokonaisuuskaava 2040:ssä merkitty jo merkinnällä taajamatienä kehitettävä tie, joka pitää sisällään tavoitteen liikenneympäristön parantamisesta. Merkinnällä osoitetaan seudullisia tieyhteyksiä, joita kehitetään liikenneympäristöltään kaupunkimaisena väylänä osana seudun yhdyskuntarakennetta.
- Riihimäen ja Hikiän välinen jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve Karhintien (YT 2979) varressa poistetaan, sillä yhteys on toteutunut.
- Lopella Sajatien (MT 132) jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve poistetaan välillä Loppi–Läyliäinen, sillä yhteys ei ole osa Kanta-Hämeen pyöräliikenteen tavoiteverkkoa. Lisäksi tiellä on leveät piennaralueet, joiden on todettu palvelevan pyöräilyn tarpeita kohtuullisesti.

#### **Ohjausvaikutus ja toteutus:**

Merkintä on luonteeltaan tarvetta kuvaava. Merkintä osoittaa uuden jalankulun ja pyöräilyn yhteystarpeen, joka tulisi ottaa huomioon kyseisen alueen suunnittelussa ja toteutuksessa. Toteuttajina voivat olla kunta, valtio tai yksityiset tahot.

#### **Arvioidut vaikutukset:**

Merkintään ei liity rakentamisrajoitusta. Yhteystarve-merkintä ei suoraan rajoita rakentamista tai muuta maankäyttöä. Merkinnän sijainnin täsmentyessä sen vaikutus myös konkretisoituu maankäytössä.

## Merkittävästi parannettava tieyhteys

Uusia kaavakohteita

Kaavamerkinnän kaavamääräykset eivät muutu



Merkinnällä osoitetaan maakunnan yhdyskuntarakenteen kannalta merkittäviä yhtenäisiä tieosia valta- ja kantateilla, joiden kunto, liikennetarve tai ympäröivä maankäyttö edellyttävät tien merkittävää parantamista. "Merkittävä parantaminen" sisältää myös uuden eritasoliittymän rakentamisen tapauksissa, joissa se osoittautuu tien suunnittelussa tarpeelliseksi.

### Suunnittelumääräys:

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee erityistä huomiota kiinnittää luonto-, maisema- ja kulttuuriympäristöarvojen säilymiseen sekä ulkoilureittien ja ekologisen verkoston kannalta tärkeiden viheryhteyksien jatkuvuuden turvaamiseen. Valtatieosuuksilla tulee kiinnittää huomiota joukkoliikenteen järjestelyiden toimivuuteen. Alueiden suunnittelussa on säilytettävä mahdollisuus toteuttaa valtatie 2 kaksiajorataisena Forssan kaupunkiseudulla sekä valtatie 3 täydentämiseen lisäkaistoilla.

### Kaavaratkaisun kuvaus ja perustelut:

Kaavaan merkitään valtatie 10 ja 12 sekä kantatie 54 kokonaisuudessaan merkittävästi parannettaviksi tieyhteysiksi.

Valta- ja kantateista 10, 12 ja 54 on laadittu kehittämisselvitykset (Kantatie 54 kehittämisselvitys, 2020, Valtatie 10 kehittäminen välillä Ypäjä-Hämeenlinna, 2021, Valtatie 10 Turku-Forssa yhteysväliselvitys (tekeillä) ja Valtatie 12 välillä Tampere-Lahti: Kehittämisselvitys, 2024). Kehittämisselvityksissä on selvitetty teiden nykytila sekä määritetty teiden kehittämisen tavoitetila. Toimenpiteinä on esitetty mm. lukuisia ohituskaistaosuuksia, eritasoliittymiä, pohjavedensuojauksia sekä jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien parantamista jne.

Kaavamerkinnällä kumotaan valta- ja kantateilla 10, 12 ja 54 olevat kaavamerkinnät olemassa olevista valta- ja kantateista.

### Uudet merkinnät:

- Kantatie 54 välillä valtatie 10-Lopen kirkonkylä ja välillä Oitti-maakunnan raja.
- Valtatie 10 välillä maakunnan raja-Palikkala ja välillä Myllykylä-Moreeni.
- Valtatie 12 koko Kanta-Hämeessä kulkevalta osuudeltaan.

**Ohjausvaikutus ja toteutus:**

Maakuntakaava on otettava huomioon suunniteltaessa ja järjestettäessä maankäyttöä merkittävästi parannettavaksi osoitettujen tieyhteysien lähiviyöhykkeellä ja alueilla, joilla on heijastusvaikutuksia kyseisiin teihin. Liikenneviranomaisten on omassa toiminnassaan myös pyrittävä edistämään parantamistoimenpiteitä siten kuin maakuntakaavan merkintä osoittaa. Maanteiden osalta toteuttajana on pääsääntöisesti valtio. Yhteiseen sopimukseen perustuen toteuttajatahoina voivat olla myös kunta ja yksityinen taho.

**Arvioidut vaikutukset:**

Toteutuessaan parantamistoimenpiteet lisäävät tieyhteysien liikenteen välityskykyä ja liikenneturvallisuutta. Maakuntakaavan merkintä luo edellytykset kehittää tieyhteyttä pitkäjänteisesti siten, että merkittäviäkään parantamisen toimenpiteitä ei suljeta pois vaan säilytetään mahdollisuudet niiden toteuttamiselle.

**Eritasoliittymä**

Uusi kaavakohde

Kaavamerkinnän kaavamääräykset eivät muutu



Merkinnällä osoitetaan olemassa olevat eritasoliittymät, jotka sijaitsevat maakuntakaavassa esitetyllä tieverkolla.

**Kaavaratkaisun kuvaus ja perustelut:**

Uudet merkinnät:

- Valtatie 3 Moreenin eritasoliittymä esitetään olemassa olevana eritasoliittymänä, sillä eritasoliittymä on jo rakenteilla.

**Raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelu**

Uusi kaavamerkintä



Merkinnällä osoitetaan potentiaaliset alueet raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelun edistämiseksi.

**Suunnittelumääräys:**

Alueiden suunnittelussa tulee huomioida mahdollisuudet raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien lataus- ja jakeluinfrastruktuurin edistämiseksi. Käyttövoimien jakeluasemat ja latauskentät on lähtökohtaisesti sijoitettava keskeisten taukopaikkojen yhteyteen.

Suunnittelussa on otettava huomioon EU:n AFIR-jakeluinfra-asetuksen vähimmäisvaatimukset lataustehojen ja jakelupisteiden enimmäisvälimatkojen osalta TEN-T-verkolla.

#### **Kaavaratkaisun kuvaus ja perustelut:**

Jakeluverkkoasetuksen (AFIR-asetus) sitovien tavoitteiden mukaan raskaalla liikenteellä tulee vuonna 2030 olla TEN-T kattavalla verkolla

- latauspisteitä 100 kilometrin välein, joissa
- vähintään yksi latauspiste ja
- latauspisteiden vähimmäisteho 350 kW ja
- latauskentän vähimmäisteho 1 500 kW.

Lisäksi AFIR-jakeluinfra-asetus määrittää erilliset sitovat tavoitteet sähkön, vedyn ja metaanin jakelulle TEN-T-kaupunkisolvumukohdissa, sekä TEN-T ydinverkolla. Kanta-Hämeessä ei kuitenkaan sijaitse TEN-T-asetuksen tarkoittamia kaupunkisolvumukohdita, eikä TEN-T-ydinverkkoon kuuluvia maanteitä. Kaavoituksessa kuitenkin suositellaan mahdollistettavaksi vaihtoehtoisten polttoaineiden monijakelu (sähkö, kaasu, HVO, vety), ja varautumaan näiden jakeluun liittyviin reunaehtoihin.

Kanta-Hämeen raskaan liikenteen jakeluinfraselvityksessä (2024) on tunnistettu maakunnasta kahdeksan tulevaisuuden raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien (sähkö, vety, metaani) jakelupistettä, jotka osoitetaan uusina merkintöinä maakuntakaavassa.

#### **Uudet merkinnät:**

- valtatie 3 Iittala, Hämeenlinna
- valtatie 3 Moreeni, Hämeenlinna
- valtatie 3 Linnatuuli, Janakkala
- valtatie 3 / kantatie 54 risteysalue, Riihimäki
- valtatie 3 Arolampi, Riihimäki
- valtatie 2 / valtatie 9 risteysalue, Humppila
- valtatie 2 / valtatie 10 risteysalue, Forssa
- valtatie 12 / valtatie 10 risteysalue Tuulos, Hämeenlinna

Näillä joko nykyisillä tai kaavoitus-/suunnitteluvaiheessa olevilla jakelupisteillä on potentiaalia muodostua liikenteellisen sijaintinsa ja maankäytön kehittämismahdollisuuksiensa vuoksi merkittäviksi raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien lataus- ja jakelupisteiksi, sekä EU-sääntelyn täyttäviksi raskaan liikenteen taukopaikoiksi.

#### **Ohjausvaikutus ja toteutus:**

Tarkemmassa suunnittelussa tulee huomioida:

- Raskaan kaluston, mukaan lukien HCT-yhdistelmien, pysäköintiin ja lataukseen/tankkaukseen tarvittava tilantarve ja mitoitus.
- Suuritehoisten latausratkaisujen sijoittamisessa tulee tehdä ennakoivaa yhteistyötä sähköverkkoyhtiöiden kanssa riittävän kapasiteetin ja nopean toteutuksen varmistamiseksi.

- Kaavoituksessa suositellaan mahdollistettavaksi monipuolinen käyttövoimatarjonta (sähkö, kaasu, HVO, vety). Kaasu- ja vetytankkausasemien kohdalla on noudatettava niiden säädöksiin perustuvia suojaetäisyysvaatimuksia ja maankäytön reunaehdoja.

Maakuntakaavassa esitetyistä kahdeksasta kehitettävästä kohteesta viisi sijaitsee olemassa olevan liikenneaseman yhteydessä, ja ne ovat jo nykyisinkin suosittuja raskaan liikenteen taukopaikkoja. Näissä kohteissa keskeisiä teemoja kehittämisen kannalta ovat raskaan liikenteen pysäköintikapasiteetin nosto huomioiden myös mahdollisuus turvallisen ja valvotun rekkaparkin sijoittamiselle sekä vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelupisteiden sijoittaminen alueelle.

Loput kolme kohdetta (vt 3 Moreeni, vt 3 Arolampi, vt 2 / vt 9 Humppila) ovat nykytilanteessa vielä rakentamattomia alueita ja ne sijaitsevat tärkeiden logististen solmupisteiden sekä kehittyvien yritys- ja teollisuusalueiden läheisyydessä. Kokonaan uusien kohteiden etuna on se, että niiden suunnittelussa pystytään ottamaan hyvin huomioon tulevaisuuden vaatimukset raskaan liikenteen taukopaikkojen ja käyttövoimatarjonnan suhteen.

Kaikissa kohteissa on maankäytöllisesti mahdollisuuksia sijoittaa ja laajentaa raskaan liikenteen palvelutarjontaa. Laajempien raskaan liikenteen latausrakenteiden investoinneissa on huomioitava sähköverkon vahvistamisen tarpeet ja niiden vaatima toteutusaika. Samoin maanomistukset ja erilaiset rajoitukset edellyttävät toteutuessaan tarkempaa suunnittelua sekä maankäyttöön ja kaavoitukseen liittyvien prosessien toteutusta. Jokainen Kanta-Hämeen alueella tarkempaan tarkasteluun valittu kohde on selvityksessä käytettyjen kriteerien suhteen mahdollinen uusinwestointeihin tai laajennuksiin, mikäli liiketoiminnalliset edellytykset täyttyvät ja toimijat päättävät edetä toteutuksessa.

#### **Arvioidut vaikutukset:**

Maakuntakaavassa esitettyjen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelukohteiden sijaintien kautta on mahdollista täyttää ainakin Kanta-Hämeen osalta EU:n jakeluinfra-asetuksen asettamat vaatimukset taukopaikkakohteiden ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelupisteiden tiheydestä ja välimatkoista.

### **6.3.2 Raideliikenne**

#### **Merkittävästi parannettava päärata**

*Uusi kaavakohde olemassa olevaan kaavamerkintään, lisäys kaavamääräyksiin*



Merkinnällä osoitetaan valtakunnallisesti merkittävään rataverkkoon kuuluvat pääradat, joiden liikennetarve edellyttää radan merkittävää parantamista ja raidekapasiteetin merkittävää lisäämistä.

#### **Suunnittelumääräys:**

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on varauduttava radan rakenteen ja turvallisuuden parantamiseen sekä tasoristeysten poistamiseen. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee erityistä huomiota kiinnittää luonto-, maisema- ja kulttuuriympäristöarvojen säilymiseen sekä ulkoilureittien ja ekologisen verkoston kannalta tärkeiden viheryhteyksien jatkuvuuden turvaamiseen. Rataosalla Riihimäki–Hämeenlinna–maakunnan raja on yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa varauduttava yhteensä neljään raiteeseen.

#### **Ratakohtainen uusi suunnittelumääräys:**

Turku–Toijala-radalla on Ypäjän ja Humppilan alueilla varauduttava yhteensä kahteen raiteeseen.

#### **Kaavaratkaisun kuvaus ja perustelut:**

Väylävirasto on määrittänyt valtakunnallisen näkemyksen siitä, miten maankäytössä on tarve varautua pitkällä tähtäimellä rautateiden lisäraiteisiin, kaksoisraideosuuksiin sekä uusiin ratayhteyksiin. Väyläviraston ratojen välityskyky ja varautuminen maankäytössä – Maakuntakaavojen mukaiset ja päivitetty varaukset (Väylä, 6.4.2019) - näkemyksen mukaan Ypäjän ja Humppilan kautta kulkevalla Turku–Toijala-rataosuudella tulee varautua yhteensä kahteen raiteeseen.

Turku–Toijala-rataosuudella nykyisen yksiraiteisen radan lisäraide tulee kysymykseen erityisesti tilanteessa, jossa radan liikennettä tihennetään merkittävästi. Jos radalla liikennöidään lähijunilla tunnin vuorovälillä suuntaansa, niin radalla vaaditaan infratoimenpiteitä. Kanta-Hämeen osalta tämä tarkoittaa noin 10 kilometrin mittaisen kaksoisraideosuuden toteuttamista Humppilan asemalta Urjalan suuntaan. (Turku–Toijala-junaliikenteen uusien asemapaikkojen kehittämissuunnitelma, 2023)

Uudet merkinnät:

- Turku–Toijala-rata merkitty merkittävästi parannettavana pääratana mahdollistaen mm. kaksoisraiteen rakentamisen.

#### **Ohjausvaikutus ja toteutus:**

Maakuntakaava on otettava huomioon suunniteltaessa ja järjestettäessä maankäyttöä merkittävästi parannettavaksi osoitetun pääradan lähivyöhykkeellä ja alueilla, joilla on heijastusvaikutuksia kyseiseen rataan. Liikenneviranomaisten on omassa toiminnassaan myös pyrittävä edistämään parantamistoimenpiteitä siten kuin maakuntakaavan merkitä osoittaa. Toteuttaja on valtio.

#### **Arvioidut vaikutukset:**

Toteutuessaan parantamistoimenpiteet lisäävät pääradan välityskykyä ja mahdollistavat parantuvat junapalvelut. Maakuntakaavan merkintä luo edellytykset kehittää päärataa pitkäjänteisesti siten, että merkittäviäkään parantamisen toimenpiteitä ei suljeta pois vaan säilytetään mahdollisuudet niiden toteuttamiselle. Parantaminen tehdään pääsääntöisesti olemassa olevaan raidekäytävään, käytävä levenee lisäraiteiden tarvitseman tilan verran. Lisäraiteiden rakentaminen vaikuttaa radan viereisiin kiinteistöihin ja rataa kiinnittyvään maankäyttöön. Radan melualue levenee lisäraiteiden vaikutuksesta.

Päästövähennysvelvoitteet edellyttävät myös investointeja. Niiden edistämiseksi rautateiden välityskykyä on parannettava. Pääradan ratakapasiteetin lisääminen mahdollistaa nykyistä tiheämmän ja monipuolisemman junatarjonnan sekä parantaa tavaraliikenteen toimivuutta. Tätä kautta rautateiden kulkumuoto-osuutta voidaan kasvattaa, mikä on ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi yksi avainasioita.

### 6.3.3 Liikenteen yleiset ja yhteiset merkinnät

#### TEN-T-liikenneverkon kattava verkko

*Uusi kaavakohde olemassa olevaan kaavamerkintään, kaavamääräykset eivät muutu*

ten

Merkinnällä osoitetaan kattavaan TEN-T verkkoon kuuluvat valtatiet ja radat.

#### Kaavaratkaisun kuvaus ja perustelut:

Merkinnällä osoitetaan kattavaan TEN-T verkkoon kuuluvat valtatiet ja radat, jotka perustuvat asetukseen unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU, 2024/1679).

Uudet merkinnät:

- Valtatie 12 Tuuloksesta Tampereelle päin on määritelty uutena merkintänä osaksi TEN-T kattavaa verkkoa. Kyseinen valtatie merkitään TEN-T merkinnällä. Merkintä on informatiivinen.

#### Joukkoliikenne- tai matkakeskus

*Uusi kaavakohde*

*Kaavamerkinnän kaavamääräykset eivät muutu*



Merkinnällä osoitetaan valtakunnallisesti tai maakunnallisesti merkittävien joukkoliikennekeskusten sijainti.

**Kehittämissuositus:**

Joukkoliikennekeskuksia kehitetään osana kokonaisliikennejärjestelmää. Keskuksissa tulee kiinnittää erityistä huomiota liikennepalveluiden kehittämiseen, vaihtoliikenteen sujuvuuteen ja pysäköinnin tilantarpeeseen.

**Kaavaratkaisun kuvaus ja perustelut:**

Kestävät matkaketjut Kanta-Hämeessä (2023) -selvityksessä on tunnistettu kestävien matkaketjujen kannalta Kanta-Hämeen keskeisimmät solmupysäkit- ja asemat. Työssä tunnistetut keskeisimmät solmupysäkit ja asemat on kuvattu luvussa 3.6.4. Pääosin keskeiset tunnistetut solmut on jo merkitty Kanta-Hämeen maakuntakaavaan 2040 merkinnöillä taajamajuna-asema (la), joukkoliikenteen vaihtopaikka (lp) tai joukkoliikenne- tai matkakeskus (lm). Näistä Forssan linja-autoasemaa ei ole kuitenkaan aiemmin tunnistettu maakuntakaavassa, eikä sitä ole kokonaismaakuntakaavaan merkitty millään edellä mainituista merkinnöistä.

**Uudet merkinnät:**

- Forssan linja-autoasema on merkitty joukkoliikenne- tai matkakeskus -merkinnällä perustuen kestävät matkaketjut Kanta-Hämeessä (2023) -selvitykseen.

**Ohjausvaikutus ja toteutus:**

Merkinnät kuvaavat liityntäliikenteen ja joukkoliikenteen liikennepalvelupaikkojen kehittämisen tarvetta. Toteuttajina ovat valtio, kunta ja/tai yksityinen taho esimerkiksi liikennepalvelujen tuottajana.

**Arvioidut vaikutukset:**

Joukkoliikenteen ja matkaketjujen toimintaedellytykset paranevat.

## Logistiikka-alue tai logistiikkatoimintojen kohde

*Uusia ja kumottavia kaavakohteita*

*Kaavamerkinnän kaavamääräykset eivät muutu, mutta lisätään uusi suunnittelusuositus*



Merkinnällä osoitetaan logistiikka- ja liikenneterminaali-alueita. Sijaintinsa puolesta alueet soveltuvat hyvin myös raide- ja tieliikenteen terminaali-toimintoihin. lt-merkintää käytetään maakuntakaavassa ilmaisemaan esimerkiksi työpaikka-alueilla sitä, että alue on tarkoitettu ensisijaisesti logistiikkaa palveleville työpaikka- ja elinkeinotoiminnoille.

Riihimäen kaupunkikeskustan eteläpuolella pääradan varrelle osoitettu logistiikka-alue (LT) sisältää rataverkon tärkeän raakapuun terminaalin.

#### **Suunnittelumääräys:**

Alueen suunnittelussa tulee varautua liikenne-, logistiikka ja työpaikkatoimintojen sijoittumiseen alueelle. Alueelle ei tule ohjata melulle herkkää toimintaa. Maankäytön suunnittelussa tulee erityistä huomiota kiinnittää liikennejärjestelyihin ja muun maankäytön sekä luonto- ja ympäristöarvojen yhteensovittamiseen. Maakuntakaavaa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee varata riittävä tila alueen synnyttämän raskaan liikenteen lyhyt- ja pitkäaikaiseen pysäköintiin sekä varmistaa alueen sujuva ja turvallinen kytkeytyminen ympäröivään liikennejärjestelmään.

#### **Suunnittelusuositus:**

Riihimäen logistiikka-alueen (LT) suunnittelun yhteydessä tulee ratkaista alueen liikenteelliset kysymykset ja mahdollinen liikenneyhteys Hausjärven suuntaan.

#### **Kaavaratkaisun kuvaus ja perustelut:**

Arolamin/Vahteriston alueelle Riihimäen ratapihan eteläpuolelle on osoitettu logistiikka- ja työpaikkatoimintoja. Alue sisältää myös rataverkon tärkeän raakapuun terminaalin. Alueen käytössä varaudutaan myös ns. Tallinnan tunnelin tarvitsemiin logistiikkapalveluihin ja siihen liittyviin työpaikka- ja elinkeinotoimintoihin.

#### **Päivitettävät merkinnät:**

- Riihimäen kaupunkikeskustan eteläpuolelle ja Hausjärven rajalle Vahteristoon on esitetty logistiikka-alue (LT), jonka laajuutta on kasvatettu itäpuolelle. Alueelle on suunnitteilla raakapuunkuormausalue (Rataverkon raakapuun kuormauspaikkaverkon tilanne ja tulevaisuuskuva, Väylä 2022). Riihimäen uusi raakapuunkuormausalue mahdollistaisi Hämeenlinnan raakapuunkuormausalueesta luopumisen. Riihimäen uuden kuormauspaikan tulee olla toteutettu ennen Hämeenlinnan kuormauspaikan luopumista ja sen tulee olla kapasiteetiltaan riittävän suuri. Aluevarauksilla on tarpeen varautua myös tilanteeseen, jossa kuormauspaikkaa ei voida toteuttaa Riihimäen teollisuusraiteelle. Potentiaalisimmiksi vaihtoehtoisiksi sijainneiksi on aiemmin arvioitu Riihimäen pohjoispuolella sijaitseva Hirvenoja tai Vihdin Selki. Hirvenojaa ei kuitenkaan merkitä maakuntakaavaan sillä se on sittemmin todettu kuormauspaikalle soveltumattomaksi paikaksi mm. pohjaolosuhteiden ja geometrian osalta.

#### **Kumottavat merkinnät:**

- Janakkalassa Turengin etelä- ja pohjoispuolelle pääradan varrelle osoitetut kaksi vaihtoehtoista rataverkon raakapuun

kuormauspaikkaa logistiikkatoimintojen kohdamerkinnällä (It) kumotaan. Väylävirasto on myöhemmissä selvityksissä tutkinut raakapuukuormauksen paikkoja. Janakkalaan sijoittuva kuormauspaikka on tarkasteluissa osoittautunut toiminnallisesti puutteelliseksi, minkä vuoksi se ei ole vaihtoehtoissa enää mukana.

#### **Ohjausvaikutus ja toteutus:**

Maakuntakaava osoittaa päämaankäyttöä ohjaa kuntakaavoitusta. Alueen sisäinen jäsentyminen ja aluerajaukset tarkentuvat kaavahierarkian mukaisesti maakuntakaavaa yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa. Maakuntakaavassa osoitetut logistiikka-alueet ovat valtakunnallisesti merkittäviä ja liittyvät sekä raide- että tieliikenteeseen.

Riihimäen aseman eteläpuolisen logistiikka-alueen toteutuminen kytkeytyy valtakunnallisiin ja Eurooppatunnelin vuoksi myös kansainvälisiin ratkaisuihin. Maakuntakaavalla ja sitä toteuttavalla kuntakaavoituksella luodaan maankäytölliset edellytykset alueen toteutumiselle tulevaisuudessa, mikäli toteutumisen edellytykset täyttyvät.

## **6.4 Yhdyskuntatekninen huolto**

### **6.4.1 Energiahuolto ja energian siirto**

#### **Kaasulinjan yhteystarve**

*Uusi kaavamerkintä*



Merkinnällä osoitetaan Gasgridin suunnittelema vetyputken linjaus Forssa-Riihimäki sekä maakunnallisiin tarpeisiin perustuva kaasuputken yhteystarve Riihimäeltä Hämeenlinnan kautta Pirkanmaalle. Merkintään ei liity AKL 33§:n mukaista rakentamisrajoitusta.

**Suunnittelumääräys:** Alueiden käytössä yhteystarve tulee ottaa siten huomioon, että reitillä pyritään säilyttämään mahdollisuus kaasuputken rakentamiseen ja käyttöönottoon. Uuden kaasulinjan suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota ympäröivään maankäyttöön ja luonnonympäristöön kohdistuviin vaikutuksiin kaasulinjan suojaetäisyydet huomioiden.

#### **Kaavaratkaisun kuvaus ja perustelut:**

Suomen valtio on antanut Gasgridille tehtäväksi edistää kansallisen vetyverkon, kansainvälisen infrastruktuuriyhteistyön sekä Itämeren alueen vetymarkkinan kehittymistä. Itä-länsisuuntainen yhteystarpeen merkintä perustuu Gasgridin suunnitelmaan vedyn runkoverkoksi Suomessa.

Runkoverkon avulla edistetään siirtoverkon kehitystä muun muassa teollisten toimijoiden, hankekehittäjien ja kuntien kanssa. Reittisuunnitelma perustuu vuonna 2023 toteutettuun markkinakyselyyn sekä kuntien, maakuntien ja muiden sidosryhmien haastatteluihin ja kuulemisiin. 1. vaihemaakuntakaavan luonnosvaiheessa vedyn runkoverkon suunnittelu on ympäristövaikutusten arviointivaiheessa. Kaavakartalla esitetty linjaus perustuu ympäristövaikutusten arvioinnissa arvioitavaan maastokäytävään. Hankkeen vaihe huomioiden linjaus esitetään yhteystarpeena ohjeellisen uuden kaasulinjan sijaan.

Gasgridin kansallisen vetyverkoston rakentamisen 1. vaiheeseen ei sisälly vetyputkiyhteyttä Hämeenlinnan tai Tampereen seudulle. Vetyverkoston kehitysmahdollisuuksien kannalta on tunnistettu, että myöhemmissä vaiheissa vetyverkostoa olisi tarpeen täydentää Riihimäeltä pohjoiseen kulkevalla haaralla. Riihimäki-Hämeenlinna-Toijala-linjalla kulkee myös nykyinen Gasgridin maakaasuverkko. Maakaasun ja vedyn verkostojen lisäksi myös hiilidioksidin kuljettaminen putkiverkostossa on tulevaisuudessa mahdollista. Maakuntakaavan merkintä kaasulinjan yhteystarpeesta pohjoiseen kuvastaa yleispiirteistä mahdollisen vety- tai monikaasuputken suuntaa. Merkintä kulkee pääasiassa nykyisen maakaasuverkoston tuntumassa, mutta yhteystarvemerkinä ei osoita kaasuputken tarkkaa sijaintia.

#### Ohjausvaikutus ja toteutus:

Gasgridin tavoitteena on kehittää ja toteuttaa toimijoiden tarpeita vastaava vetyinfrastrukturi 2030-luvun alkuun mennessä. Vetyputken toteuttaminen vaatii YVA- lain mukaisen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn. Verkon investointipäätökset ja lopulliset reittipäätökset toteutuvat tämän hetken arvion mukaan vuonna 2027, kun YVA-menettely on ensin viety päätökseen. Rakentamiseen tarvittavat maa-alueet hankitaan lunastusmenettelyllä. Gasgrid lunastaa omistusoikeudella alueet, joita tarvitaan venttiiliasemille, paineenvähennysasemille, kompressoriasemille ja linkkiasemille. Näille alueille sekä putkilinjalle pääsyä varten hankitaan tarvittavat tieoikeudet. Putkilinjan ja anodikenttien kohdalla lunastetaan pysyvä käyttöoikeusalue. Lunastus- ja ennakkohaltuunottoluvan myöntää valtioneuvosto, mutta yksityisen edun kannalta vähäisissä tapauksissa luvan voi myöntää myös Maanmittauslaitos.

### Ohjeellinen uusi voimajohtolinja

*Uusia ja kumottavia kaavakohteita  
Kaavamerkinnän kaavamääräykset eivät muutu*



Merkittävästi kehitettävänä voimajohtolinjana osoitetaan ne rakennetut voimajohtolinjat, joita varaudutaan täydentämään uudella voimajohtolinjalla. Merkittävästi kehitettävä voimajohtolinja osoitetaan mustan yhtenäisen viivan alle merkityllä punaisella yhtenäisellä viivalla. Linja-alueilla on voimassa AKL 33§:n mukainen rakentamisrajoitus.

**Suunnittelumääräys:** Uudet sähkölinjat tulee mahdollisuuksien mukaan sijoittaa olemassa olevien linjojen yhteyteen.

**Rakentamismääräys:** Rakennettaessa ohjeellisten johtoreittien välittömään läheisyyteen, lupaviranomaisen on pyydettävä lausunto hankevastaavalta siitä, että rakentaminen ei vaaranna johtohankkeen toteuttamista.

## Ohjeellinen uusi voimajohtolinja, vaihtoehtoinen linjaus

*Uusi kaavamerkintä*



Merkinnällä osoitetaan Fingridin Hikiä-Inkoo- reittivälin 2x400 kilovoltin voimajohtohankkeen vaihtoehtoiset linjaukset Riihimäen ja Hausjärven eteläosissa.

**Suunnittelumääräys:** Mahdollisuus voimajohtolinjan toteuttamiseen on säilytettävä molemmat vaihtoehdot huomioiden. Voimajohtolinjahankkeessa on pyrittävä lopullisen reittilinjan valitsemiseen eikä reittivaihtoehtojen vertailussa tule tarpeettomasti viivytellä. Uudet voimajohtolinjat on pyrittävä sijoittamaan ensisijaisesti olemassaoleviin johtokäytäviin.

**Rakentamismääräys:** Rakennettaessa ohjeellisten johtoreittien välittömään läheisyyteen, lupaviranomaisen on pyydettävä lausunto hankevastaavalta siitä, että rakentaminen ei vaaranna johtohankkeen toteuttamista.

## Energiahuollon alue

*Uusi kaavakohde*

*Kaavamerkinnän kaavamääräykset eivät muutu*

EN

Merkinnällä osoitetaan energiahuoltoa palvelevia laitoksia tai rakenteita, kuten voimaloita ja suurmuuntamoalueita varten varattuja alueita. Alueilla on voimassa AKL 33 §:n mukainen rakentamisrajoitus. Merkinnällä osoitetaan uutena Hämeenlinnan Hangasmäkeen suunniteltu sähköasema-alue.

**Suunnittelumääräys:** Energiahuollon alueiden suunnittelussa tulee erityisesti kiinnittää huomioita toiminnan vaikutuksiin ympäristössä.

**Kaavaratkaisun kuvaus ja perustelut (voimajohtolinjat, EN):**

Maakuntakaavoituksessa varataan valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti alueet valtakunnallisen ja maakunnallisen energiahuollon kannalta merkittäville voimajohdoille siten, että niiden toteuttamismahdollisuudet tulevaisuudessa säilyvät. Maakuntakaavalle asetettujen tavoitteiden mukaisesti energiahuollon järjestelyissä pyritään ympäristön ja talouden kannalta kestäviin ratkaisuihin sekä tukemaan Hämeen tarkoituksenmukaisen alue- ja yhdyskuntarakenteen toimivuutta ja kehittymistä. Energiahuollon teknistaloudellinen varmuus ja toimivuus ovat edellytys maakunnan elinkeinoelämän toiminnalle ja kilpailukyvyille. Voimajohtojen sijoituksessa on pyritty hyödyntämään olemassa olevia johtokäytäviä mutta myös uusia aluevarauksia tarvitaan. Aluevarausten ensisijainen tavoite on turvata energiansiirtoverkon toteuttamismahdollisuudet tulevaisuudessa.

Maakuntakaavan sähkönsiirtoverkon aluevaraukset ja linjaukset perustuvat sähkönsiirrosta vastaavien yhtiöiden suunnitelmiin ja kaavoituksen pohjaksi tehtyihin yleissuunnitelmiin ja ympäristövaikutusten arviointitarkasteluihin. Vaihemaakuntakaavan merkinnät uusista voimajohtolinjoista perustuvat lähokohtaisesti Fingridin suunnitelmiin kantaverkon kehittämiseksi.

Uudet kaavamerkinnät perustuvat seuraaviin käynnissä oleviin hankkeisiin:

- Harviala-Hangasmäki-välille Hämeenlinnan ja Janakkalan alueella suunnitellaan 2x110 kV voimajohdon rakentamista nykyisiin johtokäytäviin ja osittain olemassaolevia voimajohtoja korvaten. Hanke on ympäristöselvitysvaiheessa. Vaihemaakuntakaavalla tuodaan merkintä uudesta ohjeellisesta voimajohtolinjasta nykyisiin johtokäytäviin. Lisäksi hankkeeseen sisältyy aluevaraus uudelle sähköasemalle Hangasmäkeen, alue EN 991.
- Hausjärven ja Sipoon Anttilan välille suunnitellaan uutta 400 kV voimajohtoyhtettä. Johto alkaa Hausjärven Puujaalta, jatkuu nykyisissä johtokäytävissä Kurun kylän kohdalle ja jatkuu kaakkoon kohti Mäntsälää. Reitti on valittu ympäristövaikutusten arvioinnin tuloksena ja hanke on edennyt suunnitteluvaiheeseen. Vaihemaakuntakaavalla lisätään merkintä ohjeellisesta uudesta voimajohtolinjasta olemassa olevassa johtokäytävässä välillä Puujaa-Kuru ja uudessa maastokäytävässä välillä Kuru-maakunnan raja.
- Hikiän ja Inkoon välille suunnitellaan uutta 2x400 kV voimajohtoyhteyttä. Hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostus on juuri valmistunut kaavaluonnosta tehtäessä. Reitti kulkee Hikiältä Rämpsänsäntien kautta pääasiassa nykyisessä johtokäytävässä. Rämpsänsäntien kautta kohti Arolammia ja Hyvinkään

vastaista rajaa hankkeella on kaksi vaihtoehtoista reittiä. Lopullista reittivaihtoehtoa ole vielä tehty. Kaavaluonnoksessa on toistaiseksi tarkoituksenmukaista esittää molemmat reittivaihtoehdot vaihtoehtoisen linjauksen kaavamerkinnällä. Reitiltään jo tiedossa oleva osuus esitetään uutena ohjeellisena voimajohtoyhteytenä.

- Huittinen-Forssa välille on ollut suunnitteilla uusi 110+400 kV voimajohtolinja. Hanke on kaavaluonnosta tehtäessä juuri valmistumassa. Maakuntakaavassa voimassa oleva merkintä uudesta ohjeellisesta voimajohtolinjasta kumotaan, sillä linja on toteutunut. Linjalle jää merkintä olemassa olevasta voimajohdosta.

### **Ohjausvaikutus ja toteutus (voimajohtolinjat, EN):**

Maakuntakaavan voimajohtolinjojen ja kaasuputkilinjojen alueilla sekä EN ja en -alueilla on voimassa AKL 33 § mukainen rakentamisrajotus.

Energiahuollon aluevarausten toteuttajina ovat pääasiassa energian siirrosta tai tuotannosta vastaavat yhtiöt. Voimansiirtoyhtiö hankkii lunastamalla johtoalueeseen käyttöoikeuden, joka mahdollistaa johdon rakentamisen, käytön ja kunnossapidon. Pylväiden ja voimajohtojen alle jäävät alueet pysyvät maanomistajan omistuksessa ja hallinnassa. Uutta voimajohtoa suunniteltaessa johtoa rakentava yhtiö pyrkii tekemään maanomistajien kanssa ennakkosopimuksen. Tällöin maanomistaja hyväksyy voimajohdon rakentamisen jo tässä vaiheessa. Ennakkosopimuksen tehnyt maanomistajaa ei lunastuslupan hakuvaiheessa enää kuulla.

Lunastuslupahakemuksesta kuullaan lunastuslain edellyttämällä tavalla niitä maanomistajia, jotka eivät ole tehneet ennakkosopimusta. Kuuleminen voi tapahtua kuulemiskokouksessa tai kirjeitse lausuntopyynnöllä. Johtohankkeissa voimansiirtoyhtiö hakee myös lupaa ennakkohaltuunottoon, jotta työt päästään aloittamaan mahdollisimman pikaisesti. Voimansiirtoyhtiö laatii vastineet maanomistajien lausuntoihin, minkä jälkeen lunastuslupa- ja ennakkohaltuunottolupahakemukset toimitetaan valtioneuvostolle. Jos asianosaiset ovat sopineet johdon paikasta tai kyseessä on lunastus, jolla on vain vähän merkitystä, voidaan käyttää kevennettyä lunastuslupamenettelyä. Tällöin lunastuslupaa koskevan hakemuksen ratkaisee Maanmittauslaitos. Lunastus- ja ennakkohaltuunottoluvan myöntämisen jälkeen lunastustoimitus pannaan vireille Maanmittauslaitoksessa, joka määrää lunastustoimikunnan.

Lunastustoimikunta tekee päätöksen johtoalueen ennakkohaltuunotosta, minkä jälkeen voimansiirtoyhtiö voi alkaa rakentaa voimajohtoa. Lunastustoimituksen loppukokouksessa annetaan lunastuspäätös, jossa määritellään lunastettava omaisuus ja korvaukset. Korvaukset ovat kiinteistökohtaisia, eikä niistä voi esittää yleisiä ohjeita tai arvioita. Valitusajan jälkeen lunastustoimitus on päättynyt. Maa-alueen omistus jää

edelleen maanomistajalle, mutta voimajohtoa koskeva käyttöoikeuden lunastus rajoittaa sen käyttöä.

## 6.4.2 Tuulivoima-alueet

### tv Tuulivoimaloiden alue

*Uusi kaavamerkintä, jolla kumotaan ja korvataan aiempi vastaava kaavamerkintä*



Osa-aluemerkinnällä osoitetaan maakunnallisesti merkittävät tuulivoimaloiden alueet. Maakunnallisesti merkittäväksi tuulivoima-alueeksi katsotaan vähintään kahdeksan voimalan kokonaisuudet.

**Suunnittelumääräys:** Alueen suunnittelussa on otettava huomioon vaikutukset pysyväan asumiseen, vapaa-ajan asumiseen ja virkistykseen sekä maisema-, kulttuuriympäristö- ja luonnonarvoihin sekä pyrittävä ehkäisemään haitallisia vaikutuksia. Lisäksi tulee ottaa huomioon Puolustusvoimien toiminnasta aiheutuvat rajoitteet, radioyhteyksien turvaaminen sekä Ilmatieteen laitoksen säätutkien ja lentoliikenteen asettamat rajoitteet.

Tuulivoima-alueiden tarkemmassa suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota asutukseen kohdistuvien vaikutusten lieventämiseen sekä linnuston elinolosuhteiden turvaamiseen. Tuulivoima-alueiden suunnittelussa tulee ottaa huomioon mahdolliset yhteisvaikutukset muiden tuulivoima-alueiden kanssa.

Tuulivoima-alueiden edellyttämien uusien voimajohtolinjojen toteuttamisessa on kiinnitettävä erityistä huomiota luonto-, maisema-, ja kulttuuriympäristöarvojen turvaamiseen sekä ympäröivään maankäyttöön kohdistuviin vaikutuksiin.

#### **Kaavaratkaisun kuvaus ja perustelut:**

Vaihemaakunnalla kumotaan maakuntakaava 2040:n tuulivoima-alueet ja kaavamääräykset ja esitetään uusi tuulivoima-alueiden kokonaisuus.

Alueidenkäyttölaki ja valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ohjaavat, että tuulivoimalat tulee sijoittaa ensisijaisesti useamman voimalan keskitettyihin yksiköihin ja että maakuntakaavassa tulee osoittaa tuulivoimatuotantoon soveltuvimmat alueet.

Kanta-Hämeen maakuntakaavassa 2040 on merkittynä kolme tuulivoimaloiden aluetta: Tyrinselkä, Humppila-Urjala ja Kiimassuo. Kaikilla

kolmella alueella on lainvoimaiset yleis- ja/tai asemakaavat. Tyrinselän ja Humppilan alueilla on yhteensä 11 toiminnassa olevaa tuulivoimalaa, Kiimassuon alue on vielä rakentumaton. Alueet sisältävät edelleen vaihemaakuntakaavan tuulivoiman kokonaisuuteen.

Ensimmäinen maakunnallinen tuulivoimapotentialin tarkastelu valmistui vuonna 2013. Tämä selvitys oli tarpeen päivittää, koska voimaloiden merkittävä korkeuden kasvu sekä teknologinen kehitys ovat vaikuttaneet siihen, että maakunnasta saattaisi löytyä uusia, tuulivoimatuotannolle potentiaalisia alueita. Myös valtakunnallisten maisema-alueiden, maakunnallisten maisema-alueiden sekä maakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön päivitysinventoinnit ovat valmistuneet viime vuosina. Näihin kaikkiin teemoihin on tullut merkittäviäkin muutoksia, joilla on myös vaikutuksia teollisen tuulivoimatuotannon sijoittumismahdollisuuksiin. Myös maakunnallisesti merkittävän tuulivoima-alueen kokoa on ollut syytä päivittää, sillä voimaloiden koon kasvun myötä yksittäisen tuulivoimalan vaikutukset ovat aiempaa suuremmat.

Maakunnallinen tuulivoimapotentialin kartoitus toteutettiin vuonna 2022. Työ aloitettiin poissulkevalla paikkatietoanalyysillä, eli ensin määriteltiin ne alueet, missä teollinen tuulivoimatuotanto ei ole mahdollista. Jäljelle jääneille, eli ehkä- alueille laadittiin teknistaloudellinen arviointi ja luokittelu sekä ympäristövaikutusten arviointi sekä Natura-arvioinnin tarveharkinta. Vaikutuksia arvioitiin erikseen rakentamisen aikana, toiminnan aikana sekä purkamisen yhteydessä. Lisäksi arvioitiin tuulivoimapotentialin tuomia taloudellisia vaikutuksia sekä vaikutuksia maakunnan hiilitaseeseen.

Selvityksen yhteydessä tunnistettiin yhteensä 31 uutta, potentiaalista tuulivoimatuotantoon soveltuvaa aluetta Kanta-Hämeessä. Alueiden kokoluokka vaihtelee 4–29 km<sup>2</sup> välillä, ja alueet mahdollistavat teoreettisesti noin 490 tuulivoimalan rakentamisen. Kullekin alueelle laadittiin kohdekortti, mikä sisältää tarkemmat tiedot ko. alueen ominaisuuksista, arvoista, teknistaloudellisesta luokituksesta sekä aluekohtaiset vaikutusten arvioinnit. Hankkeen tuloksia esiteltiin yleisötilaisuudessa 19.10.2022. Yleisötilaisuuteen osallistui noin 20 henkilöä. Selvityksen sisällöstä esitettiin runsaasti tarkentavia kysymyksiä, merkittävää kritiikkiä tai vastustusta ei noussut esille.

Tuulivoima-alueiden tarkempia analyyseja on jatkettu Hämeen liiton omana työnä. Tuulivoimapotentialin kartoitus selvityksen yhteydessä oli vertailtu potentiaalisten alueiden teknistaloudellisia edellytyksiä, mutta ei varsinaisia luonto- ja ihmisvaikutuksia. Tuulivoima-alueiden vertailua jatkettiin tarkastelemalla alueiden ominaisuuksia seuraavien muuttujien mukaan:

- Potentiaaliset lintuvaikutukset: sääksen ja merikotkan pesien sekä arvokkaiden lintualueiden läheisyys
- Luontovaikutukset: tuulivoima-alueiden sisältyminen ekologisen verkoston ydinalueisiin, luonnon monimuotoisuus, hiilivarastot ja hiilensitomispotentiaali
- Ihmisvaikutukset: vakituiset asukkaat ja kesämökit tuulivoima-alueilla ja niiden lähialueilla, arvokkaiden maisema-alueiden läheisyys, hiljaiset alueet

Tuulivoima-alueiden ominaisuuksia edellä mainittujen muuttujien suhteen tarkasteltiin ja pisteytettiin paikkatieto-ohjelman avulla.

Tuulivoimaselvityksen alueista valikoitiin tehdyn pisteytyksen ja selvityksen teknistaloudellisen arvioinnin perusteella sopivimmat alueet. Osa alueista karsiutui pois aiemmin tunnistettujen tuulivoimaan huonosti soveltuvan sijaintinsa vuoksi. Maakuntakaavan ei myöskään valittu alueita, joihin ei ole realistista rakentua maakunnallisesti merkittävää määrää tuulivoimaloita. Analyysissä tarkasteltiin kuitenkin kaikkia tuulivoimaselvityksen alueita, ja jotkin pienemmistä alueista osoittautuivat muita soveltuvimmiksi mahdollisten pienempien tuulivoimapuistojen toteuttamiseen. Nämä alueet olivat:

- Alue 26, Pitkämäen eli Moreenin alue Hämeenlinnassa
- Alue 25, Lamminmaan alue Tervakosken lähellä Janakkalassa
- Alue 9, Kunaussuo Riihimäen ja Lopen rajalla.

Maakuntakaavan luonnokseen valittiin tarkastelujen pohjalta neljä uutta tuulivoimaloiden aluetta. Nämä alueet menestyivät pisteytyksessä kohtuullisesti, ja niiden laajuus soveltuu maakunnallisesti merkittävän tuulivoimala-alueen rakentamiseen. Näiden lisäksi maakuntakaavaluonnokseen on merkitty Hattulan Niinimäen alue, jolla tuulivoima-alueen yleiskaavoitus on käynnissä. Tuulivoimaloiden alueet on esitelty alla (Taulukko 2).

| Alueen nimi                                             | Kunta                            | Pinta-<br>ala ha | Kuvaus                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|---------------------------------------------------------|----------------------------------|------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Voimassa olevan maakuntakaavan tuulivoima-alueet</b> |                                  |                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Humppila-Urjala</b>                                  | Humppila                         | 1630             | Toiminnassa oleva kuuden voimalan tuulivoima-alue, jossa on Humppilan puolella kolme ja Urjalan puolella Pirkanmaalla kolme tuulivoimalaa. Toiminta alkanut tammikuussa 2023. Yleiskaava mahdollistaa useampien voimaloiden rakentamisen. Alue sisältyy lainvoimaiseen maakuntakaavaan. Alueen rajausta on tarkistettu vaihemaakuntakaavaluonnoksessa aiempaa pienemmäksi yleiskaavoituksessa tuulivoimalle määritellyn alueen mukaan. |
| <b>Tyrinselkä</b>                                       | Ypäjä,<br>Jokioinen,<br>Humppila | 830              | Toiminnassa oleva kahdeksan voimalan tuulivoima-alue, jossa on Ypäjällä kolme, Jokioisilla neljä ja Humppilassa yksi tuulivoimala. Tuulivoima-alueen ensimmäinen vaihe käynnistyi 2016 ja toinen vaihe 2021. Alueen laajentuminen ei ole todennäköistä. Alue sisältyy lainvoimaiseen maakuntakaavaan. Alueen rajausta on vaihemaakuntakaavassa tarkistettu laajemmaksi sisältämään Humppilan puolelle rakentuneen tuulivoimalan.       |
| <b>Kiimassuo</b>                                        | Forssa,<br>Tammela,<br>Jokioinen | 2690             | Voimassa olevassa maakuntakaavassa oleva tuulivoimaloiden alue Forssan eteläpuolella. Alueella on Forssan puolella lainvoimainen asemakaava ja Tammelan puolella yleiskaava tuulivoimaloiden rakentamiseksi. Alueen rakentuminen ei ole lähtenyt käyntiin, ja osaa tuulivoimakaavoista ollaan kumoamassa muun maankäytön takia.                                                                                                        |
| <b>Uudet tuulivoima-alueet</b>                          |                                  |                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Niinimäki</b>                                        | Hattula                          | 910              | Alue vastaa tuulivoimaselvityksen aluetta 17. Alueelle on vireillä osayleiskaava enimmillään 12 tuulivoimalan rakentamiseksi. Vaihemaakuntakaavanluonnoksen aluerajaus perustuu osayleiskaavan luonnokseen. Kaavaluonnos sekä ympäristövaikutusten arviointi valmistui 2025. Alue ei sisälly voimassa olevaan maakuntakaavaan.                                                                                                         |
| <b>Haarankorpi</b>                                      | Tammela                          | 1240             | Alue vastaa tuulivoimaselvityksen aluetta 15, mutta rajausta on tarkistettu. Alue sijaitsee Mustialan pohjoispuolella, Susikkaan kylän ja Särkiiärven välissä. Alueella ei ole vireillä tuulivoimahankkeita.                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Vehmaankulma</b>                                     | Tammela,<br>Hämeenlinna          | 1380             | Alue vastaa tuulivoimaselvityksen aluetta 13, mutta rajausta on tarkistettu. Alue sijaitsee valtatie 10 ja kantatie 54 risteyksen tuntumassa ja sen eteläpuolella. Alueella ei ole vireillä tuulivoimahankkeita.                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Pappilanlääni</b>                                    | Loppi                            | 1130             | Alue vastaa tuulivoimaselvityksen aluetta 10, mutta rajausta on tarkistettu. Alue sijaitsee Lopen kirkonkylän länsipuolella Lopen ampumaradan ympärillä. Alueella ei ole vireillä tuulivoimahankkeita.                                                                                                                                                                                                                                 |

|                      |                                   |      |                                                                                                                                                                                                           |
|----------------------|-----------------------------------|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Löyttymäki-Hietoinen | Hausjärvi, Janakkala, Hämeenlinna | 1270 | Alue vastaa tuulivoimaselvityksen aluetta 7, mutta rajausta on tarkistettu. Alue sijaitsee Janakkalan Löyttymäen ja Hausjärven Mommilan-Hietoisten välissä. Alueella ei ole vireillä tuulivoimahankkeita. |
|----------------------|-----------------------------------|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

*Taulukko 2. Maakuntakaavaluonnoksen mukaiset tuulivoima-alueet.*

Tuulivoiman soveltuvuuden kannalta voi olla tekijöitä, joita ei suoritetuissa analyysissä ole tunnistettu. Maakuntakaavan tuulivoimaratkaisua tarkennetaan ja työstetään edelleen luonnosvaiheessa saadun palautteen perusteella. Myös vaikutusten arviointia tullaan laajentamaan ehdotusvaiheessa.

#### **Ohjausvaikutus ja toteutus:**

Tuulivoimaloiden alueet toteutuvat yksityiskohtaisemman kaavoituksen kautta, joko yleis- tai asemakaavoin. Toimintojen toteuttamisesta vastaavat tuulivoimayhtiöt ja kaavallisesta toteuttamisesta vastaa sijaintikunta. Tuulivoimaloiden alue vaatii YVA- lain mukaisen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn aina, kun yksittäisten laitosten lukumäärä on vähintään viisi tai kokonaisteho vähintään 45 MW. (Tämä YVA- lain liitteen 1 lailla [829/2025](#) muutettu e-alakohta tulee voimaan 1.1.2026). Tuulivoima-alueita suunniteltaessa tulee ottaa huomioon ilmailulain mukainen lentoestelupamenettely. AKL 33§ mukainen rakentamisrajoitus ei koske tuulivoimaloiden alueita. Tuulivoimaloiden ja puolustusvoimien alueiden väliin tulee jäädä vähintään neljän kilometrin suuruinen turvavyöhyke ja VT2 sijaitsevan varalaskupaikan ja tuulivoimaloiden välille tulee jäädä vähintään 12 kilometrin suuruinen turvavyöhyke.

Vuonna 2026 voimaantulevassa alueidenkäyttölain muutoksessa tullaan todennäköisesti säättämään, että maakuntakaavamerkintöjen ulkopuolella tuulivoimaloita ei saa rakentaa 1,25 km lähemmäs asuinrakennuksia ilman maanomistajien enemmistön suostumusta. Kanta-Hämeessä tällaisia alueita on melko vähän. Todennäköisesti lakimuutoksen myötä tuleva tuulivoimarakentaminen tulee sijoittumaan Kanta-Hämeessä vain maakuntakaavaan merkityille alueilla. Maakuntakaavalla tulee olemaan asiaan näin ollen huomattava ohjausvaikutus.

#### **Arvioidut vaikutukset:**

Tuulivoimalat muuttavat alueen maisemaa sekä ne tuottavat ääntä ja välkettä, jotka saattavat häiritä lähiympäristöä. Tuulivoimaloiden visuaalinen vaikutus ulottuu laajalle alueelle. Yhden suurikokoisen voimalan vaikutukset voivat avoimessa maisemassa ulottua 10–15 km säteelle ja yksittäisen voimalan visuaalinen vaikutusalue olla tällöin jopa 700 km<sup>2</sup>. Tuulivoimalan näkyvyyteen vaikuttavat ilman selkeyden ja valo-olosuhteiden lisäksi voimalaa ympäröivän maisematilan ominaisuuksiin liittyvät tekijät, mm. kasvillisuuden tai maastonmuotojen aiheuttama

katvevaikutus. Näkyvyyteen vaikuttavat myös voimaloiden koko ja väritys, lukumäärä ja ryhmittely sekä mahdollinen lentoestevalaistus.

Säätilan ollessa kuiva ja selkeä tuulivoimaloista erottaa 5–10 km säteellä roottorin lavat. Lapoja ei voi havaita paljaalla silmällä enää 15–20 km päästä. Torni voi ihanteellisissa oloissa erottua 20–30 km päähän. Lapojen pyörimisliike ja tietyissä sääoloissa lavoista heijastuvat valonsäteet (ns. vilkkumisefekti) korostavat tuulivoimaloiden näkyvyyttä. Tuulivoimaloita ja muita korkeita teknisiä rakenteita koskevissa selvityksissä on määriteltä visuaalisen vaikutuksen vyöhykkeitä; vyöhykkeet on suhteutettu rakenteiden kokoon. Vaikutusvyöhykkeiden määrittely on perustunut siihen, miten rakenteet näkyvät ja miten hallitsevia ne maisemassa ovat. Suuren kokoluokan voimaloiden dominanssi maisemaan vähenee 5–7 km päästä havainnoituna.

Suurmaiseman rakenne vaikuttaa maisemavaikutukseen ja sen laajuuteen. Pienipiirteisessä maisemassa, jossa on vaihtelevat pinnanmuodot ja maisematilat, ei muodostu pitkiä näkymiä. Suurpiirteisessä maisemassa näkymät ovat pidempiä ja laajempia, jolloin visuaalinen vaikutusalue on suurempi. Metsäpeite vaikuttaa merkittävästi näkymien muodostumiseen.

Melu on ääntä, jonka ihminen kokee epämiellyttävänä tai viihtyvyyttä häiritseväenä tai joka muulla tavoin on ihmisen terveydelle tai hänen muulle hyvinvoinnilleen haitallista. Melu voidaan määritellä myös ympäristön kannalta epämielekkääksi ja häiritseväksi ääneksi, joka rasittaa tai vahingoittaa elimistöä fyysisesti tai psyykkisesti.

Tuulivoimalan ääni syntyy roottorin lapojen sekä voimalan koneiston osien aiheuttamasta äänestä. Lapojen pyörimisestä aiheutuva ääni on näistä kahdesta haittavaikutustensa kannalta yleensä merkittävämpi, ja sen merkitys lisääntyy tavallisesti tuulivoimalan roottorin koon kasvaessa. Tuulivoimalan tuottama ääni on lapojen pyörimisen takia jaksottaista ja sisältää pienitaajuisia (matalataajuisia n. 20–200 Hz) ääniä. Äänen ominaisuudet, kuten voimakkuus, taajuus ja ajallinen vaihtelu, riippuvat tuulivoimaloiden lukumäärästä, niiden etäisyyksistä toisiinsa sekä tuulen nopeudesta.

Mikäli tuulivoimalan ääni koetaan häiritseväksi, on se melua. Äänen häiritsevyyteen vaikuttavat paitsi sen voimakkuus ja muut fysikaaliset ominaisuudet, myös kuulijan meluherkkyys, asennoituminen melun lähdeä kohtaan ja aikaisemmat kokemukset melusta. Lyhytaikaisesta altistumisesta tuulivoimaloiden melulle ei aiheudu terveyshaittaa, mutta riittävän voimakkaana ja pitkään jatkuessaan se voi vaikuttaa terveyshaitan syntymiseen. Haitta voi aiheutua erityisesti siitä, että tuulivoimalan pienitaajuisen äänen kuuluu rakennuksen sisällä vaikuttaen uneen, lepoon, kommunikointiin tai yleiseen viihtyvyyteen. Tuulivoimaloiden osalta keskeisin meluntorjuntakeino on riittävä etäisyys tuulivoimalan ja asutuksen sekä muiden melulle herkkien kohteiden välillä.

Meluhaitan arvioinnin lähtökohtana on valtioneuvoston asetus (1107/2015) tuulivoimaloiden ulkomelutason ohjearvoista. Ohjearvot on määritetty, jotta maankäytön suunnittelussa sekä rakentamisen lupamenettelyssä voidaan huomioida meluhaittojen ehkäisy ja ympäristön viihtyisyyden turvaaminen.

Eri tuulivoima-alueiden aluekohtaisia vaikutuksia on tarkasteltu monilta osin tuulivoima-alueita kartoittavassa selvityksessä. Tuulivoima-alueiden aluekohtaista vaikutusten arviointia tullaan täydentämään ja jatkamaan kaavaehdotusvaiheessa ehdotukseen sisältyvien alueiden osalta.

## 6.5 Kulttuuriympäristöt ja maisema-alueet

### 6.5.1 Rakennetut kulttuuriympäristöt

#### Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö, RKY

*Uusia kaavakohteita*

*Kaavamerkinnän kaavamääräykset eivät muutu*

---

Merkinnällä osoitetaan valtioneuvoston vuonna 22.12.2009 vahvistamaan inventointiin valtakunnallisesti arvokkaista rakennetuista kulttuuriympäristöistä sisältyvät **viivamaiset kohteet**, jotka eivät aiemmin ole olleet merkittyinä maakuntakaavaan. Kaavamääräykset eivät muutu.

**Suunnittelumääräys:** Alueen suunnittelussa on otettava huomioon arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön turvaaminen. Suunnittelussa, käytössä ja rakentamisessa on varmistettava, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöjen arvot säilyvät. Uusi rakentaminen on sopeutettava alueen kulttuuriympäristön ominaispiirteisiin ja ajalliseen kerroksellisuuteen.

#### **Kaavaratkaisun kuvaus ja perustelut:**

Valtioneuvosto vahvisti 22.12.2009 Museoviraston laatiman tarkistetun inventoinnin valtakunnallisesti merkittävistä rakennetuista kulttuuriympäristöistä. Inventointi on osa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita ja se otetaan maakuntakaavoituksessa huomioon Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti alueidenkäytön suunnittelun lähtökohtana. Valtakunnalliseen inventointiin valitut kohteet antavat alueellisesti, ajallisesti ja kohdetyypeittäin monipuolisen kokonaiskuvan maamme rakennetun ympäristön historiasta ja kehityksestä. Tavoitteena on valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen rakenteen, kylä- ja kaupunkikuvan sekä alueilla jo olevien rakennusten ja ympäristön säilymisen turvaaminen. Lisäksi

tavoitteena on mahdollisen täydennysrakentamisen ja muiden muutosten sopeuttaminen kulttuuriympäristön ominaisluonteeseen ja erityispiirteisiin. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY) on julkaistu myös Museoviraston ylläpitämällä sivustolla osoitteessa [www.rky.fi](http://www.rky.fi).

#### **Ohjausvaikutus ja toteutus:**

Vaihemaakuntakaavalla täydennetään valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen kokonaisuus Kanta-Hämeessä huomioimalla myös historiallisen Härkätien arvokas säilynyt linjaus. Hämeen Härkätie rakennettuna kulttuuriympäristönä on ajallisesti kerrostunut liikennehistoriallinen maisema, joka osaltaan toimii muistutuksena menneiden aikojen liikenteestä, mutta toimii myös nykypäivänä maisemaltaan rauhallisena ja ympäristönsä kanssa sopusoinnussa kulkevana kulkuväylänä ja kehitettävänä matkailutienä. RKY-merkintä korostaa tien merkitystä osana Suomen historiallisina valtateinä ja turvaa Härkätien maiseman ja linjauksen säilymistä tuleville sukupolville.

#### **Arvioidut vaikutukset:**

Hämeen Härkätie on Hämeessä hyvin tunnettu historiallinen tielinja. Härkätien keskiaikainen reitti Turusta Renkoon ja 1600-luvulta käyttöön otettu linjaus Rengosta Hämeenlinnaan ovat paikallisten tuntemia ja niiden matkailukäyttöä on edistetty muun muassa yhtenäisellä opaskyltityksellä. Porras-Renko-osuus on nimetty myös valtakunnalliseksi museotieksi. Härkätien reittiä ympäröi myös valtakunnallisesti arvokkaaksi määritelty maisema-alue. RKY-merkinnän olemassaolo maakuntakaavalla ei itsessään tuo merkittävää lisävaikutusta Härkätien käytön ja tulevaisuuden kannalta, mutta se korostaa entisestään tien huomattavaa asemaa historiallisen liikenneverkon edustajana. RKY-merkintä voi vähentää Härkätien tielinjaan kajoavia toimenpiteitä ja lisätä huomiota tien säilymiseen kokonaisuutena. RKY-merkintään sisältyy Rengon kirkonkylän kohdalla myös 1800-luvun puoleenväliin ajoittuva ns. Rehbindein oikaisu, joka kuvastaa oman aikansa liikennesuunnittelua. Oikaisun tielinja on Rengon sahan kohdalla tuhoutunut. Rehbindein oikaisun arvoa ei ole merkittävästi tunnustettu RKY-merkintää lukuun ottamatta, joten merkinnällä on todennäköisesti vaikutusta kyseisen tielinjan jäljellä olevien arvojen säilymiseen.

### **Maakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö**

*Uusi kaavamerkintä, jolla kumotaan ja korvataan aiempi vastaava kaavamerkintä  
Uusi kaavamääräys*



Merkinnällä osoitetaan maakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt. Pinta-alaltaan pienet kohteet on osoitettu kohdemerkinnällä.

**Suunnittelumääräys:** Alueen suunnittelussa on otettava huomioon arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön turvaaminen. Suunnittelussa, käytössä ja rakentamisessa tulee turvata arvokkaan rakennusperinnön ja kerroksellisen kaupunkikuvan säilyminen. Alueiden uudisrakentamisessa on huomioitava alueen ominaispiirteet ja pyrittävä korkeaan laatuun niin, että alueen arvot säilyvät ja edelleen kehittyvät.

**Kaavaratkaisun kuvaus ja perustelut:**

1. vaihemaakuntakaavalla kumotaan kaikki maakuntakaava 2040:ssä osoitetut maakunnallisesti merkittävät kohteet ja merkitään kokonaisuudessaan uudet maakunnallisesti merkittävät rakennetun kulttuuriympäristön kohteet.

Kaavaluonnoksen kokonaisuus perustuu Hämeen liiton tekemään selvitykseen Hämeen maakunnallisesti arvokkaista rakennetuista kulttuuriympäristöistä, joka valmistui 2019. Selvitystä tehtiin laajalla yhteistyöllä Kanta-Hämeen kuntien kesken. Selvityksen tavoitteena oli päivittää aiempi, vuoden 2003 Rakennettu Häme -julkaisun selvitys ottamalla huomioon rakennetussa ympäristössä tapahtuneet muutokset sekä valtakunnallisten RKY-alueiden päivitys vuonna 2009, tunnistaa uudet arvokkaat rakennuskokonaisuudet sekä löytää aiemmin arvoiltaan tunnistamattomat kohteet. Selvityksen aikana kaikki aiemmin tunnistetut maakunnallisesti arvokkaat rakennetun ympäristön kohteet sekä potentiaaliset uudet kohteet käytiin paikan päällä läpi, valokuvattiin ja arvioitiin. Lopullinen raportti ja kohteiden valikoima hyväksyttiin maakuntahallituksen toimesta vuonna 2019.

Koska inventoinnin valmistumisesta on jo aikaa, on vaihemaakuntakaavatyön aikana noussut esiin huomioita siitä, olisiko inventointia tarpeen päivittää vielä lisää erityisesti modernin rakennusperinnön osalta. Asiasta on keskusteltu ELY-keskuksen ja alueellisen vastuumuseon kanssa, ja alustavia mahdollisuuksia päivittämiselle on tarkasteltu. Vaihemaakuntakaavan luonnoksessa maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt on toistaiseksi esitetty täsmälleen vuoden 2019 inventoinnin mukaisena. Kulttuuriympäristöjen kokonaisuuden täydentyminen kaavaehdotukseen on mahdollista.

**Ohjausvaikutus ja toteutus:**

Maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt kuvaavat niitä osia rakentamastamme Hämeen maakunnasta, joista olemme ylpeitä ja joiden haluamme säilyvän tuleville sukupolville muistutuksena eri aikakausista ja historian vaiheista, joko erityisen rakennustaiteellisen saavutuksen, symbolisen tai yhteisön kannalta tärkeän merkityksen, historiallisen todistusvoimaisuuden, aikakautensa rakennustavan edustavuuden tai poikkeuksellisen sopusuhtaisen ja esteettisen kaupunkikuvan tai maiseman vuoksi.

Ihmisellä on omaan elinympäristöönsä henkilökohtainen suhde, ja ympäristöllä ja sen ominaispiirteillä on merkittävä rooli yhteisön identiteetin muodostajana ja ylläpitäjänä. Historiallinen ja kerroksellinen elinympäristö tuo paikkaan juurevuuden ja jatkuvuuden tunnetta. Arvokkaat kulttuuriympäristöillä ja niiden laadukkaalla hoidolla on merkittävä vaikutus Kanta-Hämeen veto- ja pitovoimaan, ja ne toimivat myös matkailun kivijalkana.

Maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt ovat parhaita paloja Kanta-Hämeen kulttuuriympäristöistä. Ne sisältävät niin perinteistä maaseutumiljöötä, linnoja ja kartanoita, pientaloalueita, kouluja kuin teollisuusrakennuksia. Nämä kohteet tekevät Hämeestä sellaisen minkälaisena sen tunnemme. Ilman näitä kohteita Hämeessä ei olisi mitään omaa tai erityistä.

Vanhojen rakennusten pysyminen käytössä edistää paitsi elävää ja historiaan kytkeytyvää elinympäristöä, se on myös ekologisesti ja taloudellisesti järkevää. Rakennettu ympäristö on tarkoituksenmukaista pitää kunnossa ja käytössä hyvien korjaus- ja kunnossapitotapojen avulla. Arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön merkintä maakuntakaavassa ei ole suojelumerkintä eikä estä kohteiden kehittämistä. Rakennussuojelukysymykset ratkaistaan asemakaavalla tai erityissuojelulla. Maakuntakaavan merkitys on osoittaa ne kohteet, joissa erityisiä arvoja on, jotta arvot osataan tunnistaa tarkemmassa suunnittelussa.

Arvokkaiden rakennetun kulttuuriympäristöjen merkintä on osa-aluemerkintä, joka täydentää alueen päämaankäyttöä kuvaavaa aluevarausmerkintää. Maaseutualueilla sijoittuvilla kohteilla päämaankäyttöä ei ole osoitettu maankäytön paikallisen luonteen vuoksi.

Maakunnallisesti arvokkaiden rakennettujen kulttuuriympäristöjen aluerajaukset ovat luonteeltaan maakuntakaavan monia muita merkintöjä tarkkarajaisempia, eikä kohteiden tarkkaa sijaintia ole mahdollista kaikilta osin maakuntakaavakartalta tunnistaa. Maakunnallisesti arvokkaiden rakennetun kulttuuriympäristöjen kohteet ovat tarkasteltavissa lähemmin Hämeen liiton verkkosivuilla osoitteessa <https://hameenliitto.fi/aineistopankki/selvitykset/maakunnallisesti-arvokkaat-rakennetut-kulttuuriymparistot-2019/>. Sivuilta löytyy myös vuoden 2019 raportti sekä kohteet taulukko- ja paikkatietoaineistona.

#### **Arvioidut vaikutukset:**

Arvokkaiden rakennettujen kulttuuriympäristöjen vaaliminen ja laadukas kehittäminen ylläpitää ja lisää elinympäristön viihtyisyyttä, edistää väestön elinikäistä kotoutumisprosessia, vahvistaa kotipaikkatunnetta ja lisää ympäristön tuttuutta ja turvallisuutta. Kulttuuriympäristön arvojen yhteinen tiedostaminen sekä siihen liittyvä, sitä vaaliva ja sitä hyödyntävä kulttuuriyö hallinnossa, yritys-elämässä ja yhdistyksissä tukee ja rikastaa kansalaisten sosiaalisia verkostoja, keskinäistä ymmärrystä ja hyvinvointia.

Maakuntakaava liitteineen ja taustaselvityksineen jakaa tietoa alueiden arvosta, joka lisää ympäristön kunnioitusta, huolenpitoa, kunnostusalttiutta ja vetovoimaa.

Arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön ei kohdistu maakuntakaavan pääkäyttötarkoituksesta tai muista aluevarauksista tai määräyksistä johtuvia ristiriitaisia tavoitteita tai uhkia. Arvokkaan kulttuuriympäristön vaaliminen toteutetaan yleensä kuntakaavoituksen kautta huomioiden maakuntakaavamääräykset ja erityisesti siten, että arvokas rakennettu ympäristö on suunnittelun tärkeä lähtökohta. Suurin osa valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaista rakennetuista kulttuuriympäristöistä sijoittuu maakuntakaavassa alkuperäisen syntyhistoriansa mukaisen aluevarauksen alueelle eli taajamarakenteeseen - keskustatoimintojen alueelle, taajamatoimintojen tai kylämäisen asutuksen alueelle.

Rakentaminen keskittyy taajamiin. Tulevina vuosikymmeninä yhdyskuntarakenne tulee tiivistymään ja keskittymään nykyisen taajama- ja keskusrakenteen mukaisesti. Taajamissa uusi rakentaminen ja yhdyskuntarakenteen tiivistäminen muuttaa rakennettua ympäristöä ja tuo haasteita arvokkaiden rakennettujen kulttuuriympäristöjen vaalimiseen. Avainasemassa ympäristön arvojen säilymisen kannalta on kuntakaavoituksen ja sen jälkeen rakennussuunnittelun laatu sekä ennen kaikkea rakennuttajien tietoisuus ja tavoitteet suhteessa arvokkaaseen kulttuuriympäristöön. Huolellisesti suunniteltu laadukas rakentaminen luo arvokkaaseen kulttuuriympäristöön uusia kerrostumia ylläpitäen ja rikastuttaen ympäristön arvoja. Yhdyskuntarakenteen kehittämisen haitallisia vaikutuksia on maakuntakaavassa pienennetty ja hallittu jättämällä rakentamisesta vapaaksi maisema-, luonto- ja kulttuuriarvojen kannalta merkittäviä alueita. Useiden maakuntakaavan aluevarausten suunnittelumääräyksissä on korostettu kulttuuriympäristöarvoja.

Maakuntakaava edistää tietoisuuden lisäämistä arvokkaasta rakennetusta kulttuuriympäristöstä. Tietoisuus vaikuttaa väestön asenteisiin. Kulttuuriympäristöä arvostavalla asenteella voidaan pitää rakennukset ja rakenteet jatkuvassa käytössä tai löytää niille säilyttämistä tukevaa uutta käyttöä ja hyödyntää olemassa olevaa rakennetta.

Tuoreimman kulttuuriperintöbarometrin mukaan kulttuuriperintö koetaan yhteiseksi asiaksi, mutta halukkuus käyttää varoja sen suojeluun on vähentynyt seitsemän prosenttiyksikköä vuoteen 2021 verrattuna. Julkisten varojen käyttö kulttuuriperinnön suojeluun saa edelleen enemmistön kannatuksen, mutta verovarojen käyttöön ja valtion taloudelliseen tukeen suhtaudutaan varovaisemmin, mikä kuvastanee taloudellisesti tiukkojen aikojen henkeä laajemminkin. Ihmiset kokevat voivansa vaikuttaa kulttuuriperinnön säilymiseen ja siirtymiseen tuleville sukupolville. Kulttuuriperinnön määrittelyä ei nähdä yhtä selkeästi kuin aiemmin ainoastaan asiantuntijoiden tehtävänä. Aikaisempaa useampi vastaaja näkee kulttuuriperinnöstä huolehtimisen kuuluvan ensisijaisesti asukkaiden ja yhteisöjen vastuulle viranomaisten sijaan.

## Historiallinen tielinja

*Uusi kaavamerkintä, jolla kumotaan ja korvataan aiempi vastaava kaavamerkintä  
Uusi kaavamääräys*

Merkinnällä osoitetaan Kanta-Hämeen merkittävät historialliset päätiet. Kaikki maakuntakaava 2040 aiemmat merkinnät historiallisista tielinjoista kumotaan.

### Suunnittelumääräys:

Historiallisten tielinjojen alueella tapahtuvassa maankäytössä on huomioitava vanha tielinja arkeologisesti ja maisemallisesti arvokkaana kohteena. Teiden hylätyillä osuuksilla tehtäviä toimenpiteitä suunniteltaessa on oltava yhteydessä museoviranomaiseen.

### Suunnittelusuositus:

Historiallisten teiden edelleen käytössä olevia osuuksia suositellaan kehittämään matkailureitteinä eri liikennemuodoille.

### Kaavaratkaisun kuvaus ja perustelut:

Kaavamerkinnällä on esitetty keskeisimmät jo keskiajalla käytössä olleet yleiset maantiet Kanta-Hämeen alueella. Kaavaratkaisu perustuu Hämeen liitossa tekeillä olevaan selvitykseen, jossa kartoitetaan maakunnan tärkeimmän keskiajalta periytyvät yleiset maantiet. Selvitys on kaavaluonnosta tehtäessä vielä kesken, joten kaavaluonnoksen ratkaisu perustuu alustaviin tuloksiin. Selvitys valmistuu suunnitelmien mukaan ennen kaavaehdotuksen nähtäville tuleamista.

Tielinjojen kartoituksessa on hyödynnetty Hämeen alueella tehtyjä aikaisempia rakennetun ympäristön selvityksiä, vanhoja karttoja, lähdekirjallisuutta, olemassa olevia tieinventointeja sekä tielinjojen varsilta tehtyjä metallinilmaisinelöytöjä. Kaavaluonnoksessa on vain kesäkäytössä olleita teitä, mutta myös talviteiden sijainteja tullaan myöhemmin tarkastelemaan. Keskiaikaiset maantiet ovat Hämeen alueella pääasiassa johtaneet Hämeen linnaan. Kaavaluonnoksessa on esitetty seuraavien tiekokonaisuuksien esittämistä maakuntakaavalla:

- Hämeen Härkätie: Turun ja Hämeen linnan välinen tie. Tie on huomioitu myös RKY-merkinnällä. Historiallisten teiden kaavamerkintä sisältää myös pois käytöstä jääneitä osuuksia sekä merkittävimpänä Rengon ja Hämeenlinnan välisen keskiaikaisen tieosuuden, joka on jäänyt pois käytöstä 1600-luvulla. Alajärven eteläpuolinen reitti on paikantunut tuoreiden metallinilmaisinelöytöjen avulla.
- Ylinen Viipurintie: Hämeen linnan ja Viipurin välinen tie, joka on kulkenut Tuuloksen kautta. Reitti seurailee valtateitä 10 ja 12. Monet tien osuudet ovat nykyisin käytössä yksityisteinä.

- Suuri Savontie: Ylisestä Viipurintiestä Lammin Tanttlassa haarautunut tie, joka on kulkenut Lammilta Asikkalaan ja sieltä kohti Savoa ja Olavinlinnaa. Tie kulkee pitkän matkaa nykyisen Ronnintien kohdalla.
- Tuulos-Pälkäne-tie: Tuuloksesta kohti Pälkänettä ja Satakuntaa johtanut maantie. Tiellä on kaksi reittiä Tuuloksen ja Hauhon välillä, Sotjalan sekä Kokkilan kautta kulkevat, jotka molemmat ovat todennäköisesti keskiaikaista perua. Tie seurailee valtatiötä 12.
- Vanha Pälkäneentie: Hämeenlinnasta pohjoiseen Hattulan kautta johtanut tie, joka seurailee nykyistä kantatietä 57. Tiellä on kaksi linjausta Hämeenlinnan ja Hattulan välillä, joista toinen kulkee Parolannummen ja toinen Katinalan kautta.
- Hiidentie eli Lempääläntie: tie Hämeenlinnasta Kalvolan kautta kohti Akaata, Lempäälää ja Satakuntaa. Tie seurailee kantatietä 130 ja kulkee pitkin nykyistä yhdystietä 2853.
- Hämeentie: Hämeenlinnasta Turengin, Turkhaudan, Hikiän ja Hyvinkään kautta etelärannikolle Helsinkiin johtanut tie. Tie kulkee pitkälti samaa linjaa nykyisen seututien 290 kanssa.
- Meritie: Hämeenlinnasta etelään Janakkalan kirkonkylän ja Lopen kautta Lohjalle ja Raaseporin linnaan johtanut tie. Tien reitti seurailee paikoin nykyisiä paikallisteitä mutta on myös suurelta osin hylätty. Meritie ja Hämeentie kulkevat yhtä reittiä Hattelmalan ja Miemalan läpi ennen haarautumista toisistaan.

#### **Ohjausvaikutus ja toteutus:**

Muinaismuistolain 2§ mukaan muinaisten huomattavien kulkuteiden, tienviittojen ja siltojen jäännökset ovat kiinteitä muinaisjäännöksiä. Historiallisten teiden hylätyt osuudet ovat automaattisesti muinaisjäännöksinä suojeltuja riippumatta kaavamerkinnöistä. Toisaalta tieto muinaisten huomattavien kulkuteiden sijainnista ei välttämättä ole kovin kattavaa. Kaavamerkinnällä pyritään tuomaan kokonaiskatsaus merkittävimpien historiallisten teiden reitteihin, jotta jäljelle jääneitä osuuksia säilyisi nykyistä paremmin.

Vanhoja teitä on kulkenut kaikkialla missä ihmisiä on asunut. Maakuntakaavan tasolla on tarkastelu rajattu vain keskiaikaisiin päteihin tarkastelun pitämiseksi riittävän suppeana sekä muinaismuistolain tuoman vaikutuksen takia.

Suuri osa kaavakartalla esitettyjen tielinjojen reiteistä on tuhoutunut muun maankäytön johdosta. Kokonaisuuden hahmottamiseksi on kuitenkin tarpeen esittää tielinjat kokonaisuudessaan, vaikka paikoin mitään tienpohjaakaan ei ole enää olemassa. Tielinjojen suojelun ja tutkimuksen tarpeet sekä siitä aiheutuvat toimenpiteet määritellään hankekohtaisesti sekä tarkempien kaavatasojen myötä.

Suurin osa historiallisista teistä risteää Hämeen linnan tuntumassa Hämeenlinnan kaupunkialueella. Kaupunkialueella kulkevia tielinjauksia ei

kuitenkaan ole tuotu kaavakartalle, sillä reittien tarkat sijainnit ovat vaihdelleet eri aikoina paljon mm. Vanajaveden eri ylityspaikkojen vuoksi. Erilaisia tienpätkiä on kaupunkialueella kulkenut useita, mutta ne ovat pääasiassa kokonaan tuhoutuneita eikä niiden esittäminen ole maakuntakaavan mittakaava huomioiden tarkoituksenmukaista.

Historiallisten teiden esille tuominen tuo elinympäristöön juurevuutta ja viestiä jatkuvuudesta ja osaltaan lisää ihmisten kiinnostusta asuinpaikkaansa. Vanhojen tielinjojen tunnistaminen ja sijoittaminen kartalle on tarpeen, vaikkei tie olisi enää sellaisenaan kuljettavissa.

#### **Arvioidut vaikutukset:**

Kaavamerkintä tulee vaikuttamaan keskiaikaisten pääteiden toistaiseksi tuhoutumattomien osien säilymiseen aiempaa paremmin ja lisäämän tietoisuutta vanhojen teiden paikoista. Merkinnällä voi olla vaikutusta myös uusien kiinteiden muinaisjäännösten tunnistamiseen.

## **6.5.2 Maisema-alueet**

### **Valtakunnallisesti merkittävä maisema-alue**

*Uusi kaavamerkintä, jolla kumotaan ja korvataan aiempi vastaava kaavamerkintä*



Merkinnällä osoitetaan valtioneuvoston vuonna 2021 vahvistamat valtakunnallisesti merkittävät maisema-alueet, jotka ovat valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittama inventointi. Kaikki maakuntakaava 2040:n sisältämät, vuoden 1995 inventointiin sisältyvät kaavamerkinnot kumotaan.

#### **Suunnittelumääräys:**

Suunnittelussa, käytössä ja rakentamisessa on varmistettava, että valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot säilyvät. Avointen maisematilojen säilymiseen ja uusien rakennuspaikkojen sijaintiin on kiinnitettävä erityistä huomiota.

#### **Kaavaratkaisun kuvaus ja perustelut:**

Maakuntakaavassa 2040 on esitetty vuoden 1995 valtioneuvoston päätöksen mukaiset valtakunnalliset maisema-alueet.

Maakuntakaava 2040:n laadinnan aikaan oli valmiina ehdotus uusiksi valtakunnallisesti arvokkaiksi maisema-alueiksi, jotka hyväksyttiin kaavan voimaantulon jälkeen. Nämä ehdotetut aluerajaukset ovat olleet maakuntakaavassa myös maakunnallisesti merkittävän maisema-alueen kaavamerkinnällä. 1. vaihemaakuntakaavan tavoitteena on korvata

ehdotuksen mukaiset alueet ja aiemmat valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet uusilla aluerajauksilla. Uusi valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden kaavamerkintä kumoaa näin ollen sekä aiemmat valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet kuin myös ne maakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet, jotka ovat perustuneet valtakunnallisten maisema-alueiden ehdotukseen. Kanta-Hämeen maisemia maakunnallisella tasolla tarkastelleen vuoden 2016 inventoinnin osoittamat maisema-alueet jäävät edelleen maakuntakaavassa voimaan maakunnallisesti merkittävänä maisema-alueina.

Uudet valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet Kanta-Hämeessä ovat:

- Loimijokilaakson viljelymaisemat (Ypäjä, Jokioinen, Forssa)
- Tammelan kulttuurimaisemat (Tammela)
- Hämeen Härkätien maisemat (Tammela, Loppi, Hämeenlinna, Hattula)
- Hakoisten linnavuoren kulttuurimaisema (Janakkala)
- Vanajaveden laakso ja Aulanko (Hämeenlinna, Hattula)
- Hauhon reitin kulttuurimaisemat (Hämeenlinna)
- Lammin lounaiset viljelymaisemat (Hämeenlinna)
- Lammin kulttuurimaisemat (Hämeenlinna)
- Evon metsäkulttuuri- ja jokimaisemat (Hämeenlinna)
- Sääksmäen ja Tarttilan kulttuurimaisemat (Hämeenlinna, jatkuu Pirkkanmaalle)

Tarkemmat kuvaukset valtakunnallisista maisema-alueista löytyy ympäristöhallinnon verkkosivuilta osoitteesta

<https://www.ymparisto.fi/fi/luonto-vesistot-ja-meri/maisemat/arvokkaat-maisema-alueet>.

#### **Ohjausvaikutus ja toteutus:**

Tärkein arvokkaiden maisema-alueiden vaalimiskeino on alueidenkäyttölain ja sitä täydentävän maankäyttö- ja rakennusasetuksen mukainen alueidenkäytön suunnittelu. Lisäksi Suomi on sitoutunut eurooppalaisen maisemayleissopimuksen tavoitteisiin maisemien hoidossa.

Velvollisuus ottaa maisema-arvot huomioon koskee kaavoituksen lisäksi maisemaa voimakkaasti muuttavia hankkeita, kuten maa-ainesten ottamista, tuulivoimarakentamista, teiden rakentamista sekä rakennusten rakentamista ja purkamista.

Maakuntakaavan arvokkaiden maisema-alueiden oikeusvaikutukset syntyvät kuntien maankäytön suunnittelun, yleiskaavoituksen ja asemakaavoituksen sekä lupamenettelyiden kautta. Rakentamislain mukaisia lupia ovat rakennusluvut, toimenpideluvat, maisematyöluvat, purkamisluvat sekä poikkeamispäätökset. Suunnittelutarveratkaisun myöntäminen suunnittelutarvealueella, jolle ei ole hyväksytty asemakaavaa, edellyttää esimerkiksi, että rakentaminen sopii maisemaan

eikä vaikeuta erityisten luonnon- tai kulttuuriympäristön arvojen säilyttämistä eikä virkistystarpeiden turvaamista.

Kuntakaavoissa arvokkaiden maisema-alueiden arvojen säilyttämistä koskevien määräysten tulee olla maanomistajalle kohtuullisia, eikä maanomistajaa voi niiden perusteella velvoittaa aktiivisiin toimenpiteisiin kaavan toteutumisen edistämiseksi. Erilaisten kaavojen lisäksi kunta voi antaa rakennusjärjestyksessä määräyksiä, jotka koskevat rakentamisen sijoittumista ja määrää sekä rakentamistapaa. Määräykset voivat koskea koko kuntaa tai sen osaa. Ne voivat myös täydentää yleis- tai asemakaavoissa annettuja määräyksiä.

Laadittaessa arvokkaalle maisema-alueelle yleis- tai asemakaava, on syytä kiinnittää erityistä huomiota perusselvitysten ja lähtötietojen riittävyyteen sekä maiseman kokonaiskuvaan, ominaispiirteisiin ja identiteettiin. Suunnittelussa maisema-alueita tulee tarkastella ennen kaikkea kulttuurihistoriallisesti huomattavina kokonaisuuksina, joiden arvo perustuu historiallisten piirteiden ohella yhä jatkuvaan ympäristön ja elinkeinojen väliseen kestävään suhteeseen. Maisemasta, kulttuuriympäristöstä ja maataloista tarvitaan laadukkaita selvityksiä, jotta maisema-alueiden arvojen säilyminen olisi mahdollista maankäytön suunnittelussa. Kaavamerkinnoilla tulee ohjata rakentamista ja maankäyttöä siten, että arvokkaille maisema-alueille kohdistuvat haitalliset vaikutukset vähenevät tai ne estetään. Suunnittelussa tulee muistaa, että useimmiten maisemaa ylläpitävät aktiivinen asuminen ja maatalous. Maatilaselvityksillä voidaan helpottaa maanviljelijöiden ja kaavoittajien välistä vuorovaikutusta ja kartoittaa viljelijän tulevaisuuden suunnitelmia.

Maisema-alueiden arvon säilyminen turvataan alueiden käyttöön ja toimintaan liittyvien toimenpiteiden huolellisella suunnittelulla ja toteutuksella siten, että alueiden arvo ja erityispiirteet tiedostetaan suunnittelun lähtökohtana. Arvokas maisema-alue ei ole suojelualue. Yhtenä valintakriteerinä maisema-alueelle on alueen elinvoimaisuus ja nykyinen toimivuus, joka tarkoittaa yleensä elävää ja toimivaa maaseutua, jolla on selkeä ja hyvä tulevaisuus myös maiseman kannalta. Maisema-alueet ovat yleensä asuttuja ja niillä on monipuolinen elinkeinorakenne. Niiden maisemanhoito ja elinvoimaisuus ovat usein erityisesti alueen maa- ja metsätalouselinkeinoista riippuvaisia. Maaseudun kulttuurimaisema säilyy ja kehittyy vain silloin, kun maaseutu pysyy asuttuna ja alueella harjoitetaan maa- ja metsätaloutta. Maaseutu on tuotantoympäristöä, jossa maa- ja metsätalouden elinkeinoissa tapahtuvat muutokset muuttavat samalla maisemaa. Kulttuuriympäristön kehittymistä ja maaseudun yritystoiminnan aiheuttamia muutoksia ei pidä nähdä toisilleen ristiriitaisina tekijöinä vaan toisiaan sopivasti täydentävinä ja kehittävinä toimenpiteinä. Haasteena on löytää tasapaino ympäristön säilymisen ja väistämättömän kehittymisen välillä. Uuden rakentamisen tulisi aina lisätä alueen arvoa ja mahdollisuuksia. Huolellisesti ja maiseman arvot

tiedostaen suunniteltu muutos mahdollistaa tulevaisuuden arvokkaan kulttuurimaiseman luomisen siten, että maiseman arvo säilyy ja kasvaa.

#### **Arviodut vaikutukset:**

Kanta-Hämeessä maatalouteen vahvasti liittyvät ja aikojen saatossa muovautuneet vehmaat kulttuurimaisemat ovat osa maakunnan identiteettiä ja osa Suomalaista kulttuuria. Ne ovat mittava kansallinen omaisuus, joihin sisältyy yhteiskunnallisia ja kulttuurisia arvoja. Ne ovat osa muistin ja identiteetin perustaa, joiden rakenne kertoo eri aikakausien elämästä. On tärkeää, että maisema-alueiden arvostusta ja tunnettuutta lisätään, jotta alueiden asukkaat, yrittäjät, kunnat ja kuluttajat tuntevat oman alueensa ja osaavat arvostaa, kehittää ja hyödyntää sitä. Maakuntakaavojen tehtävä on toimia omalta osaltaan tämän tiedon ja osaamisen kasvattamisessa. Tärkeätä on säilyttää katkeamattomana rakentamisen ja maankäytön alueellinen perintö, joka on vielä näkyvissä arvokkailla maisema-alueilla. Kulttuuriympäristön suunnitelmallinen ylläpito, hoito ja kehittäminen lisäävät alueiden elinvoimaa ja viihtyisyyttä sekä toteuttavat kestävästä kehitystä. Maisema-alueet ovat mahdollisuus alueiden asukkaille ja elinkeino- ja yritystoiminnalle. Ainutlaatuisista arvokkaista maisema-alueista saa olla ja on syytäkin olla ylpeä.

### **6.5.3 Muinaismuistoalueet**

#### **Valtakunnallisesti merkittävä arkeologinen kohde**

*Uusi kaavamerkintä*



Merkinnällä osoitetaan valtakunnallisesti merkittävät arkeologiset alueet. Merkintä perustuu valtioneuvoston vuonna 2024 hyväksymään luetteloon valtakunnallisesti merkittävistä arkeologisista kohteista, joka on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittama inventointi. Yli 4 hehtaarin alueet on esitetty aluevarauksena ja tätä pienemmät kohteet kohdemerkinnällä.

**Suunnittelumääräys:** Alueen käytön suunnittelussa on otettava huomioon, että aluetta on erityisen merkittävien arkeologisten arvojen sekä maisemallisten, kulttuurihistoriallisten tai muiden ympäristöarvojen vuoksi suojeltava. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on huomioitava ajantasaisen tiedon perusteella kaikki tunnetut kiinteät muinaisjäännökset. Alueiden ajantasainen luettelo on Museoviraston ylläpitämässä muinaisjäännösrekisterissä.

**Rakentamismääräys:** Rakentaminen on sallittua, mikäli se voidaan tehdä vaarantamatta alueen muinaisjäännösten suojelua tai heikentämättä alueen arkeologisia, kulttuurihistoriallisia tai maisemallisia arvoja

**Suojelumääräys:** Kiinteän muinaisjäännöksen kaivaminen tai vahingoittaminen on muinaismuistolain mukaan kielletty. Muinaisjäännöksen läheisyydessä suoritettavissa toimenpiteissä on otettava huomioon maisemanhoidolliset ja kulttuurihistoriallisen ympäristön suojeluun liittyvät näkökohdat.

**Kaavaratkaisun kuvaus ja perustelut:**

VARK-alueet koostuvat yhdestä tai useammasta valtakunnallisesti merkittäväksi arvioidusta arkeologisesta kohteesta. Tavoitteena on ollut saada aikaan kohdevalikoima, joka antaa mahdollisimman hyvän kokonaiskuvan Suomen muinaisuudesta Ahvenanmaan maakuntaa lukuun ottamatta. Inventoinnin lähtöaineistona ovat olleet valtakunnalliseen muinaisjäännösrekisteriin rekisteröidyt kohteet. Inventointi on Museoviraston laatima ja valtioneuvoston hyväksymä 7.11.2024. Kohteiden tarkemmat rajaukset näkyvät parhaiten Museoviraston karttapalvelussa [www.kyppi.fi](http://www.kyppi.fi).

Kanta-Hämeessä on yhteensä 19 VARK-kohdetta. Osa kohteista sisältää monta pientä aluetta, jotka on yleensä määritelty kyseisen muinaisjäännöksen rajauksen mukaan. Kaavakartalla toisistaan hajallaan sijaitsevat osat on tarvittaessa esitetty erillisin kohdemerkinnöin.

Hämeen VARK-alueet ovat:

- Anttila 2 101319, Hattula
- Anttilan ja Antialan muinaisjäännökset 100427, Hattula
- Gammelgård 2 100545, Hämeenlinna
- Hakoisten VARK-alue 100428, Janakkala
- Hattulan Pyhän Ristin kirkko 101017, Hattula
- Hämeen linna 101164, Hämeenlinna
- Janakkalan maalinnoitteet 101316, Janakkala
- Järvensuon kivikauden VARK-alue 100426, Humppila
- Kalomäki 2 100895, Hämeenlinna
- Lopen Vanha kirkko 101145, Loppi
- Perkiö 100972, Hämeenlinna
- Pitkäjärven tienraunio ja Palsakallion rajamerkki 100243, Hämeenlinna
- Retulansaaren muinaisjäännökset 100431, Hattula
- Salmistonmäki 101203, Forssa
- Silmäkenevan kivikautiset asuinpaikat 100518, Riihimäki
- Tenholan linnavuori 100786, Hattula
- Torttolanmäki 4 ja 5 100749, Hattula
- Varikonniemi 100601, Hämeenlinna
- Yli-Mojjala 100785, Hattula

**Ohjausvaikutus ja toteutus:**

VARK-alueet ovat pääasiassa valmiiksi muinaismuistolain rauhoittamia. VARK-inventointi ei tuo suoria uusia vaikutuksia nykyiseen maankäyttöön, vaan kohteet tulee huomioida yhtenä alueidenkäytön suunnittelun lähtökohtana. Valtakunnallisesti merkittävien arkeologisten kohteiden säilyminen pyritään turvaamaan kaikissa olosuhteissa ja maankäytön suunnittelun odotetaan tukevan kohteiden suojelua. Kajoamislupien tai tutkimuslupien käsittelyssä VARK-kohteilla saattaa olla muita kohteita tarkemmat kriteerit. VARK-kohteisiin liittyviin suojelukysymyksiin ottavat kantaa Museoviraston ja alueellisten vastuumuseoiden viranomaiset. Kohteisiin liittyvistä lupa-asioista vastaa aina Museovirasto.

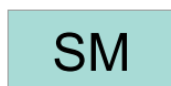
#### **Arvioidut vaikutukset:**

Suomen alueen luonnonympäristö on muuttunut voimakkaasti jääkauden jälkeisenä aikana. Siksi monet varsinkin vanhimmista valtakunnallisesti merkittäviksi määritellyistä arkeologisista kohteista sijaitsevat nykyisen ihmistoiminnan kannalta vähemmän keskeisillä alueilla, useimmiten metsissä. Arkeologisen kohteen asema valtakunnallisesti merkittävien arkeologisten kohteiden joukossa ei vaikuta alueella vallitsevaan maankäyttöön. Kaikki muinaisjäännökset ovat muinaismuistolain rauhoittamia, eikä VARK-inventointi tuo uusia suoria oikeusvaikutuksia. Esimerkiksi peltoalueella sijaitsevalla VARK-kohteella maanviljely voi jatkua kuten ennenkin. Metsänhoito ja -käyttö on myös sallittua, kunhan muinaisjäännöksiä ei vahingoiteta tai peitetä toimenpiteiden yhteydessä.

### **Muinaismuistoalue**

*Uusia kaavakohteita*

*Kaavamerkinnän kaavamääräykset eivät muutu*



Merkinnällä osoitetaan muinaismuistolain nojalla rauhoitettuja muinaismuistoalueita ja niiden suoja-alueita. Alueilla on voimassa AKL 33§ mukainen rakentamisrajoitus.

**Suunnittelumääräys:** Alueen käytön suunnittelussa on otettava huomioon, että aluetta on arkeologisten, maisemallisten, kulttuurihistoriallisten tai muiden erityisten ympäristöarvojen vuoksi suojeltava. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on huomioitava ajantasaisen tiedon perusteella kaikki tunnetut kiinteät muinaisjäännökset. Alueiden ajantasainen luettelo on Museoviraston ylläpitämässä muinaisjäännösrekisterissä.

**Rakentamismääräys:** Rakentaminen on sallittua, mikäli se voidaan tehdä vaarantamatta alueen muinaisjäännösten suojelua tai heikentämättä alueen arkeologisia, kulttuurihistoriallisia tai maisemallisia arvoja

**Suojelumääräys:** Kiinteän muinaisjäännöksen kaivaminen tai vahingoittaminen on muinaismuistolain mukaan kielletty. Muinaisjäännöksen läheisyydessä suoritettavissa toimenpiteissä on otettava huomioon maisemanhoidolliset ja kulttuurihistoriallisen ympäristön suojeluun liittyvät näkökohdat.

**Kaavaratkaisun kuvaus ja perustelut:**

Maakuntakaavan merkinnät muinaismuistoalueista perustuvat Museoviraston ylläpitämään muinaisjäännösrekisteriin. Vaihemaakuntakaavan kartalle on lisätty sellaisia yli 4 hehtaarin muinaisjäännösalueita, jotka on lisätty muinaisjäännösrekisteriin maakuntakaava 2040 valmistumisen jälkeen ja ennen 1. vaihemaakuntakaavan kaavaluonnoksen valmistumista. Lisäksi vaihemaakuntakaavalla on huomioitu rajaukseltaan oleellisesti muuttuneet kaavassa jo olleet muinaismuistoalueet.

Hämeen liitto teetti 1. vaihemaakuntakaavan taustaselvitykseksi arkeologisen inventoinnin Kanta-Hämeen keskiaikaisista kylätonteista. Hämeen maaseutuasutus on hyvin pitkään aina 1800-luvulle asti keskittynyt pääasiassa tiiviisiin ryhmäkyliin, joiden ympärillä ovat levittyneet kylän pellot. Monet näistä entisistä kyläpaikoista eli niin sanotuista kylätonteista ovat edelleen asuttuna, mutta toiset ovat autioituneet tai tuhoutuneet myöhemmän rakentamisen alle. Kylätontit muodostavat keskeisen osan Kanta-Hämeen arkeologisesta perinnöstä, mutta suurta osaa niistä ei ole koskaan arkeologisesti inventoitu.

Kaavaluonnoksessa esitetään 1. vaihemaakuntakaavan sisältävän 24 uutta muinaismuistoaluetta. Uudet muinaismuistoalueet on jaoteltu alla muutostyyppin mukaan. Koska muinaismuistoalue on kaavamerkintänä luonteeltaan aluevaraus, merkintä ei voi olla päällekkäinen muiden aluevarausten kanssa. Mikäli uusien muinaismuistoalueiden alle on jäänyt vähäistä suurempi alue maakuntakaava 2040:n muuta aluevarausmerkintää, on nämä aluevaraukset alle jäävältä osaltaan kumottu erikseen ja lueteltu kumottavien merkintöjen luettelossa.

*Muinaismuistoalueet, joiden aluerajaus muuttuu:*

| Aluetunnus | Nimi                              | Kunta       |
|------------|-----------------------------------|-------------|
| 434        | Jänhijoki (länjoki/Jänsioki)      | Jokioinen   |
| 827        | Hinnonmäki                        | Hattula     |
| 845        | Peltokutila                       | Hämeenlinna |
| 865        | Ojasi                             | Jokioinen   |
| 884        | Kankainen ja Kankaisten rustholli | Tammela     |
| 952        | Kurkku-Haveri ja Manninen         | Ypäjä       |

Yllä olevassa taulukossa luetellut kuusi muinaismuistoaluetta ovat olleet voimassa olevassa maakuntakaavassa, mutta niiden rajaus muinaisjäännösrekisterissä on sittemmin pienentynyt, suurentunut tai

muutoin siirtynyt niin merkittävästi, että rajausta on tarpeen tarkistaa maakuntakaavakartalle. Vastaavan nimiset aiemmat muinaisjäännösalueet kumotaan uusien aluerajausten myötä.

*Uudet muinaismuistoalueet muinaisjäännösrekisterin pohjalta:*

| Aluetunnus | Nimi                            | Kunta       | Kumoutuva aluevaraus |
|------------|---------------------------------|-------------|----------------------|
| 992        | Suontaka                        | Hattula     |                      |
| 993        | Suontaka 2                      | Hattula     |                      |
| 994        | Koivuniemi                      | Hattula     |                      |
| 995        | Riidanmaa                       | Hattula     |                      |
| 996        | Parola-Rinteelä                 | Hattula     |                      |
| 997        | Tuomola                         | Hattula     |                      |
| 998        | Kalmanmäki                      | Hämeenlinna | MT 200               |
| 999        | Perkiö                          | Hämeenlinna |                      |
| 1000       | Miemala ja Juppala 2            | Hämeenlinna | MT 201               |
| 1001       | Heikkilä 1 ja 2                 | Hämeenlinna |                      |
| 1002       | Laurinkallio (Ristinaronkallio) | Hämeenlinna |                      |
| 1003       | Heraharju                       | Janakkala   |                      |
| 1004       | Perttula ja Kukkomäki           | Janakkala   |                      |
| 1005       | Sauvala                         | Janakkala   |                      |
| 1006       | Latovainio                      | Jokioinen   | AT 140               |
| 1007       | Myllykylän maalinnoitus         | Tammela     |                      |

Yllä olevassa taulukossa luetellut 16 aluetta ovat muinaisjäännösrekisterissä kiinteäksi muinaisjäännökseksi määritellyjä alueita, jotka ovat pinta-alaltaan yli 4 hehtaaria ja joita ei aiemmin ole esitetty Kanta-Hämeen maakuntakaavakartalla. Rajausta yli 4 hehtaarin alueisiin perustuu Maakuntakaava 2040:ssä tehtyyn linjaukseen kaavakartan esitystavasta.

*Uudet todennäköiset muinaismuistoalueet kylätonttiselvityksen pohjalta:*

| Aluetunnus | Nimi   | Kunta       | Kumoutuva aluevaraus |
|------------|--------|-------------|----------------------|
| 1008       | Heinu  | Hämeenlinna | RM 275               |
| 1009       | Topeno | Loppi       |                      |

Yllä olevassa taulukossa on lueteltu kaksi uutta muinaisjäännösaluetta, jotka tulevat maakuntakaavaan vuonna 2025 toteutetun kylätonttiselvityksen perusteella. Selvityksessä tarkistettiin maastossa 20

kohdetta, mutta vain osa oli todettavissa uusiksi kiinteiksi muinaisjäännöksi. Osa alueista oli pinta-alaltaan niin pieniä, ettei niitä ole tarkoituksenmukaista osoittaa maakuntakaavan kartalla. Koska selvitys ei kaavaluonnosta tehtäessä ollut vielä täysin valmis, selvityksen tuloksia ei ollut vielä merkitty muinaisjäänösrekisteriin. Lopulliset selvityksen perusteella uusina muinaismuistoalueina osoitettavat alueet tarkentuvat kaavaehdotusvaiheessa.

Muinaisjäänösrekisteriin on edellisen maakuntakaavan valmistumisen jälkeen tullut huomattava määrä pienempiä, pinta-alaltaan alle 4 hehtaarin kiinteitä muinaisjäänöksiä. Kanta-Hämeen kaikkia kiinteitä muinaisjäänöksiä ei ole tarkoituksenmukaista esittää kaavakartalla. Kiinteistä muinaisjäänöksistä ei ole tehty kaavaluonnokseen myöskään erillistä liitekarttaa. Ajantasainen tieto muinaisjäänösrekisterin kohteista löytyy Museoviraston verkkosivuilta ja karttapalvelusta osoitteessa <https://kartta.museoverkko.fi/>. Muinaisjäänöksiin liittyvissä asioissa on tarvittaessa oltava yhteydessä Hämeenlinnan kaupunginmuseoon, joka toimii Kanta-Hämeen alueellisena vastuumuseona.

#### **Ohjausvaikutus ja toteutus:**

Kiinteät muinaisjäänökset ovat muinaismuistolailla rauhoitettuja maakuntakaavasta riippumatta. Muinaismuistoalueilla on otettava rakentamisessa huomioon se, että muinaismuistolain mukaan ilman lain nojalla annettua lupaa on kiinteän muinaisjäänöksen hävittäminen tai vahingoittaminen kiellettyä

#### **Arvioidut vaikutukset:**

Maakuntakaavan välittömät vaikutukset liittyvät kaavakartalla esitettyyn maankäyttöön: suojelupohjaisiin aluevarauksiin ja muihin kaavamerkintöihin, muiden toimialojen kanssa yhteen sovitettuun maankäyttöön, tiedon välittämiseen arvokkaiden kulttuuriympäristöjen sijainnista. Maakuntakaavan kulttuuriympäristömerkinnät kohottavat tarkemman alueidenkäytön ja rakentamisen suunnittelullisia laatutavoitteita ja antavat perusteita kulttuuriympäristön hoitoon osoitettavan julkisen rahoituksen kohdentamiselle. Välilliset vaikutukset liittyvät maakuntakaavan koko vuorovaikutteiseen valmisteluprosessiin ja sen aikana tuotettuihin maakunnallisiin kulttuuriympäristöselvityksiin. Osallisille tilaisuuksissa, neuvotteluissa ja julkaisuina välitetty asiantuntijatieto lisää kulttuuriympäristön arvostusta ja kasvattaa tietoisuutta sen merkityksestä osana elinympäristön viihtyisyyttä. Kulttuuriympäristön asema maakunnan identiteettitekijänä vahvistuu

## 6.6 Tärkeitä ja vedenhankintakäyttöön soveltuvat pohjavesialueet

### Tärkeitä ja vedenhankintakäyttöön soveltuvat pohjavesialueet

*Uusia ja kumottavia kaavakohteita  
Kaavamerkinnän kaavamääräykset eivät muutu*



Merkinnällä osoitetaan vedenhankintaa varten tärkeät (luokka 1) ja siihen soveltuvat (luokka 2) pohjavesialueet osa-aluemerkinnällä. Merkinnällä osoitetaan pohjavesialueen ulkoraja, eli se alue, jolla on vaikutusta pohjaveden muodostumisalueen veden laatuun tai muodostumiseen

**Suunnittelumääräys:** Aluetta koskevat toimenpiteet tulee suunnitella siten, etteivät ne vaaranna pohjaveden määrää tai laatua. Alueella tulee erityisesti ottaa huomioon pohjavesien pilaantumisriskit ja niiden edellyttämät riskienhallintatoimet tulee selvittää tapauskohtaisesti.

**Kehittämissuositus:** Pohjavesialueille tulisi laatia suojelusuunnitelma

#### **Kaavaratkaisun kuvaus ja perustelut:**

Kaavassa esitetään kokonaiskaavan hyväksymisen jälkeen ilmenneet uudet ja muuttuneet 1. ja 2. luokan pohjavesialueet Hämeen ELY-keskuksen määrittämin rajauksin. Tavoitteena on säilyttää pohjavesialueet mahdollisimman hyvälaatuisina. Hämeessä, kuten tyypillisesti Etelä-Suomessa, voimakkaan rakentamisen ja tuotantotoiminnan alueella pohjavesialueille on vuosien aikana sijoittunut myös pohjavesien suojelun kanssa ristiriidassa olevaa toimintaa. Rakentaminen on perinteisesti sijoittunut hyville rakennusmaille, jotka pääsääntöisesti ovat karkeita, vettä johtavia kiviaineksia ja siten myös pohjaveden muodostumisen kannalta hyviä alueita. Uusien toimintojen sijoittamisessa pohjavesialueet muodostavat yhden huomioon otettavista reunaehdoista.

Vaihemaakuntakaavalla kumotaan sellaiset pohjavesialueet, jotka ovat kokonaisuudessaan poistettu pohjavesialueiden luettelosta, ja joiden raja-alue on muuttunut maakuntakaava 2040:ssä esitettyyn verrattuna. Uusina pohjavesialueina esitetään rajaukseltaan muuttuneiden alueiden päivitettyt rajaukset sekä kokonaan uudet pohjavesialueet. Suurin osa maakuntakaava 2040:ssä esitetyistä pohjavesialueista on edelleen ajatetasia.

#### **Ohjausvaikutus ja toteutus:**

Pohjavesialueiden luokittelu ja rajaukset ovat ympäristöhallinnon

aineistojen mukaiset. Aluerajaukset täsmentyvät kehittämissuosituksen mukaisia pohjavesialueiden suojelusuunnitelmia laadittaessa.

#### **Arvioidut vaikutukset:**

Pohjavesialueet rajoittavat maa-ainesten ottoa, alueiden käyttöä ja ohjaavat toimintojen sijoitusta. Pohjavesialueet vaikuttavat myös ympäristöluvan tarpeellisuuteen ja lupamääräyksiin. Pohjavesien suojelu ja maa-ainesten otto on maakuntakaavassa yhteen sovitettu siten, että myös maa-ainesten tarpeellinen otto on turvattu.

Pohjavesialueet vaikuttavat liikenneväylien rakentamisedellytyksiin ja teknisiin ratkaisuihin. Mikäli liikenneväyliä joudutaan rakentamaan pohjavesialueille, tulisi huolehtia myös tarvittavien pohjavesisuojausten rakentamisesta. Pohjavesialueet asettavat erityisvaatimuksia myös teiden ylläpidolle, esimerkiksi liukkauden estoon käytettäviin aineisiin ja niiden määriin.

Yhdyskuntien vedenhankintaan vaikutukset ovat selkeästi myönteisiä ja mahdollistavat Hämeen vedenhankinnan tukeutumisen pohjaveteen myös tulevaisuudessa. Asukkaisiin vaikutukset ovat myönteisiä. Varaukset mahdollistavat asukkaille terveellisen ja hyvälaatuisen talousveden saannin sekä yhdyskunnissa että maaseutualueilla. Vaikutukset luontoon ja ympäristöön ovat pääsääntöisesti positiivisia tai neutraaleja. Tämän edellytyksenä on, että pohjavettä otetaan antoisuuden sallimissa puitteissa siten, ettei alueen vesitaloutta haitallisesti muuteta. Elinkeinotoimintoihin vaikutukset ovat kahdensuuntaisia. Toisaalta pohjavesialueiden suojeluvaatimukset rajoittavat elinkeinotoiminnan sijoittumista niille. Toisaalta aluevarauksilla turvataan elinkeinoelämän, esimerkiksi elintarviketeollisuuden hyvälaatuisen ja puhtaan veden saanti

## **7 Kumottavat merkinnät**

Tässä kappaleessa luetellaan kaikki voimassa olevasta maakuntakaava 2040:stä kumottavat kaavamerkinnät ja yksittäiset kohteet. Kappale on jäsennelty sen mukaan, kumotaanko kaavamerkinnät kokonaan vai osittain.

### **7.1 Kaavamerkinnät, jotka kumotaan kokonaisuudessaan**

Tässä luvussa on lueteltu Kanta-Hämeen maakuntakaava 2040:n kaavamerkinnät, jotka kumotaan 1. vaihemaakuntakaavalla kokonaisuudessaan. Alla lueteltuja kumottavia kaavamerkintöjä ei korvata päivitetyllä uudella kaavamerkinnällä.

## Selvitysalue

*Kumottava kaavamerkintä*



Vaihemaakuntakaavalla kumotaan maakuntakaava 2040:ssä merkityt Arolampi-Launosen selvitysalue sekä Mallinkaistenjärven selvitysalue.

Uusi selvitysalueita ei osoiteta. Maakuntakaavoihin ei jää kumoamisen jälkeen lainkaan selvitysalueita.

## Pohjavedenottamo



Vaihemaakuntakaavalla kumotaan kaikki maakuntakaavassa 2040 esitetyt pohjavedenottamot. Maakuntakaavaan ei jää kumoamisen jälkeen lainkaan pohjavedenottamoiden kaavamerkintöjä.

## Uusi eritasoliittymä



Vaihemaakuntakaavalla kumotaan maakuntakaava 2040:ssä merkitty Moreenin uusi eritasoliittymä, sillä eritasoliittymän rakentaminen on käynnistynyt vuonna 2025 ja merkintä voidaan korvata olemassa olevan eritasoliittymän kaavamerkinällä. Maakuntakaavaan ei jää kumoamisen jälkeen lainkaan uuden eritasoliittymän kaavamerkintöjä.

Maakuntakaavaan jää kuitenkin edelleen merkittävästi parannettavien valta- ja kantateiden kaavamerkintöjä, joissa parantamiseen voi sisältyä myös uusien eritasoliittymien rakentaminen.

## Kaasulinjan reitti

*Kumottava kaavamerkintä*



Vaihemaakuntakaavalla kumotaan nykyinen Riihimäki-Turku maakaasuputken linjaus. Maakuntakaavaan ei jää kohteita kaasulinjan reitti -merkinnällä.

## 7.2 Kaavamerkinnät, joiden sisältö kumotaan ja korvataan uudella vastaavalla kaavamerkinnällä

Tässä luvussa on lueteltu Kanta-Hämeen maakuntakaava 2040:ssä olevat sellaiset kaavamerkinnät, joiden kaikki kaavakohteet kumotaan ja niiden tilalle osoitetaan uusi kaavamerkintä, joka korvaa kumottavat kohteet. Menettelytapa on tarpeen sellaisissa alueidenkäytön muodoissa, joiden kokonaisratkaisu on käsitelty erillisissä selvityksissä, ja joiden kaavamääräyksiä on tarpeen päivittää. Perustelut kumoamiselle ja uudet kaavamerkinnät uusine määräyksineen on esitelty yllä luvussa 6.

### **tv Tuulivoimaloiden alue**

Kaikki Maakuntakaava 2040:n kohteet kumotaan. Perustelut kumoamiselle luvussa 6.4.2.

### **Kevyen liikenteen yhteystarve**

Kaikki Maakuntakaava 2040:n kohteet kumotaan. Perustelut kumoamiselle luvussa 6.3.1.

### **Maakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö**

Kaikki Maakuntakaava 2040:n kohteet kumotaan. Perustelut kumoamiselle luvussa 6.5.1.

### **Valtakunnallisesti merkittävä maisema-alue**

Kaikki Maakuntakaava 2040:n kohteet kumotaan. Perustelut kumoamiselle luvussa 6.5.2.

### **Historiallinen tielinja**

Kaikki Maakuntakaava 2040:n kohteet kumotaan. Perustelut kumoamiselle luvussa 6.5.1.

## 7.3 Kaavamerkinnät, joista kumotaan yksittäisiä kohteita

Alla on lueteltu sellaiset Kanta-Hämeen maakuntakaava 2040:ssä olevat kaavamerkinnät, joista kumotaan yksittäisiä kaavakohteita. Mikäli kaavakohteiden kumoamiseen liittyy uusien vastaavien kaavakohteiden osoittamista, asiaa on käsitelty edellä luvussa 6. Kaavamerkintöjen kaavamääräykset jäävät voimaan Kanta-Hämeen maakuntakaava 2040:n mukaisina sellaisenaan.

Mikäli kumottava kohde korvataan sijainniltaan päivitetyllä kaavakohteella tai toisella kaavamerkinnällä, kumottavat merkinnät perusteluineen on lueteltu luvussa 6 eikä kohteita luetella erikseen tässä.

## Kyläalue tai kylämäisen alueen alue

Osa Latovainion kyläalueesta AT 140 Jokioisilla kumotaan muinaismuistoalueen SM 1006 alta. Perustelut luvussa 6.5.3.

## Matkailupalvelujen alue

Osa Jalavaniemen leirintäalueen merkinnästä RM 275 Hämeenlinnan Kalvolassa kumotaan muinaismuistoalueen SM 1008 Heinu alta. Perustelut luvussa 6.5.3.

## Maatalousvaltainen alue

Osat maatalousvaltaisten alueiden MT 200 Hattelmalan pellot ja MT 201 Perttulan niemi aluevarauksista kumotaan muinaismuistoalueiden SM 998 Kalmanmäki ja SM 1000 Miemala ja Juppala 2 alta. Perustelut luvussa 6.5.3.

## Päärata

Kumottavat kaavakohteet perusteluineen lueteltu luvussa 6.3.2.

## Sivurata



1. Vaihemaakuntakaavalla kumotaan Kantolan sivuradan maakuntakaavamerkintä Hämeenlinnassa. Sivurata ei ole käytössä eikä käyttökelpoinen, eikä sille ole Kantolan tulevassa maankäytössä tarvetta.

## Logistiikka-alueen reservialue

1. Vaihemaakuntakaavalla kumotaan Riihimäen ja Hausjärven rajalla sijaitseva logistiikka-alueen reservialue LTr 349. Perustelut luvussa 6.3.3.

## Logistiikkatoimintojen kohdealue

1. Vaihemaakuntakaavalla kumotaan Turengin etelä- ja pohjoispuolella sijaitsevat logistiikkatoimintojen kohdealueet. Perustelut luvussa 6.3.3.

## Uusi tielinja tai katu, ohjeellinen sijainti

Kumottavat kaavakohteet perusteluineen lueteltu luvussa 6.3.1.

## Valtatie tai kantatie

Kumottavat kaavakohteet perusteluineen lueteltu luvussa 6.3.1.

### **Seututie tai pääkatu**

Kumottavat kaavakohteet perusteluineen lueteltu luvussa 6.3.1.

### **Merkittävä yhdystie tai katu**

Kumottavat kaavakohteet perusteluineen lueteltu luvussa 6.3.1.

### **Tieliikenteen yhteystarve**

Kumottavat kaavakohteet perusteluineen lueteltu luvussa 6.3.1.

### **Ohjeellinen uusi voimajohtolinja**

Kumottavat kaavakohteet perusteluineen lueteltu luvussa 6.4.1.

### **Maakunnallisesti merkittävä maisema-alue**



Vaihemaakuntakaavalla kumotaan maakuntakaava 2040:ssä osoitetut sellaiset maakunnallisesti merkittävät maisema-alueet, jotka pohjautuivat maakuntakaava 2040:ä laadittaessa hyväksymättömään ehdotukseen uusiksi valtakunnallisesti arvokkaiksi maisema-alueiksi. Loput maakuntakaava 2040:n maakunnallisesti merkittävät maisema-alueet jäävät voimaan. Kaavamääräykset eivät muutu. Kumottujen maisema-alueiden status muuttuu valtakunnallisesti merkittäväksi, joten maisema-arvojen säilymiselle on aiempaa vahvemmat perusteet.

### **Muinaismuistoalue**

Kumottavat kaavakohteet perusteluineen lueteltu luvussa 6.5.3.

### **Tärkeä tai vedenhankintakäyttöön soveltuva pohjavesialue**

Kumottavat kaavakohteet perusteluineen lueteltu luvussa 6.6.

## **8 Kaavan toteuttamisen vaikutusten arviointi**

Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 1§ määrää, että kaavaa laadittaessa tulee arvioida suunnitelman toteuttamisen merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset

- ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön
- maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon
- kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin
- alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen
- kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön
- elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen.

Tässä kaavaselostuksessa on toteuttamisen vaikutuksia arvioitu kunkin maankäyttömuodon kohdalla erityisesti tilanteissa, joissa maankäyttö muuttuu. Tarvittaessa vaikutuksia on kuitenkin arvioitu huomioon ottaen tämänhetkinen kaavan valmistelutilanne ja tämän kaavan mukaiset maankäyttöratkaisut. **Kaavan vaikutusten arviointia täydennetään ja syvennetään valmisteluprosessin aikana.** Maakuntakaavan alueidenkäyttötavoitteissa korostuvat luonnonvarojen kestävä ja ympäristön huomioon ottava käyttö. Ekologiseen kestävyys huomioon ottaminen on yksi maakuntakaavan sisältövaatimuksista. Ekologinen kestävyys huomioidaan kaavassa kokonaisvaltaisesti sovittamalla luonnonvarat ja ihmistoiminnot yhteen mahdollisimman hyvin. Kaava vaikuttaa alueen asukkaisiin pääosin positiivisesti lisäämällä elinkeinotoimintaa, työllisyyttä ja parantamalla liikenne- ja palveluverkostoa.

### **Liikenne ja logistiikka (LT, tiemerkinnot, ratamerkinnot, yhteystarpeet)**

Kaavan liikennetarkaisuihin on vaikutusta maakunnan tasolla, mutta myös osana Suomen logistiikkastrategiaa. Koko maakunnan vetovoimaisuus ja saavutettavuus paranee hyvillä liikennetarkaisuihin. Tavoitteena on kehittää liikennejärjestelmää kestäväksi kokonaisuutena ja liikennetarkaisu on suunniteltu kiinteäksi osana muuta alueidenkäyttöä. Liikenneverkko tukee aluerakennetta ja yhdyskuntarakennetta.

Liikennejärjestelyt vaikuttavat muuhun maankäytön suunnitteluun ja taajamien kasvusuuntiin. Liikenteen suunnittelun avulla ohjataan kasvua toivottuun suuntaan aluerakenteen hajautumisen estämiseksi. Liikenneyhteydet lisäävät maaseudun ja kaupungin vuorovaikutusta ja maaseutuelinkeinojen mahdollisuuksia. Hyvät ja nopeat liikenneyhteydet mahdollistavat työssäkäynnin ja asumisen aiempaa kauempana keskuksista. Myös kauempana sijaitsevien työpaikka-alueiden saavutettavuus ja elinkeinotoimintojen kannattavuus paranee. Kaavan liikennetarkaisu ovat taloudellisia ja ympäristöystävällisiä perustuen pääosin vanhojen liikenneväylien parantamiseen. Liikennepalvelujen, kuten toimivien matkaketjujen ja julkisen liikenteen monipuolinen parantaminen sekä raideliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen luovat kehittyviä edellytyksiä myös ikääntyvän väestönosan turvalliselle ja sujuvalle liikkumiselle sekä palvelujen saavutettavuudelle.

Liikenteen vaikutukset alueiden käyttöön ovat suurimmat pääväylien läheisyydessä. Liikenneväylien rakentaminen pienentää maa- ja metsätalousalueita, pirstaloituu luontoalueita ja vähentää luonnon monimuotoisuutta. Liikenteestä eläimille aiheutuvia esteitä voidaan helpottaa rakentamalla siltoja tai tunneleita. Liikenne aiheuttaa melua ja ilmansaasteita heikentäen ihmisen ja luonnon elinympäristöä. Liikenteen lisääntyessä turvallisuus voi kasvaa. Liikenneväyliä parannettaessa niiden ulkopuolinen liikennemäärä, päästöt ja muut haitalliset vaikutukset vähenevät. Liikennejärjestelyt vaikuttavat myös maisemaan. Arvokkaat

kulttuuriympäristöt huomioidaan liikennejärjestelyissä niitä vahingoittamatta.

### **Energia- ja vesihuolto (EN, tv, voimajohtolinjat, kaasulinjat)**

Maakuntakaavan energiansiirtoratkaisuilla tuetaan ja varmistetaan maakunnan energian saannin varmuutta ja toimivuutta. Voimajohtolinjojen aluevarauksilla varaudutaan valtakunnallisesti keskeisten siirtoyhteyksien ja lisääntyvän valtakunnallisen energiantuotannon toteuttamiseen. Voimajohtolinjojen rakenteilla on merkittävää vaikutusta maisemaan ja kaupunkikuvaan. Linja-alueet myös rajaavat paikoin voimakkaasti maisemaa. Paikoin voimansiirtolinjat halkovat myös peltovaltaisia kulttuurimaisema-alueita, joilla massiiviset pylväsrakenteet voivat olla merkittävä ympäristöhaitta. Tähän voidaan vaikuttaa erityisesti toteutusvaiheen suunnittelulla. Uudet, isot sähköjohdot sijoittuvat pääosin olemassa olevien linjojen yhteyteen, jolloin niiden aluerakenteellinen tai maisemallinen vaikutus ei ole niin suuri kuin täysin uuteen johtokatuun rakennetulla linjalla.

Energiansiirtoyhteyksien vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon eivät ole merkittäviä. Vaikutukset kohdentuvat lähinnä rakennusaikaan. Rakennusaikaiset toiminnot aiheuttavat muun muassa lisääntyvää melua, liikennettä ja pölyä. Linnuille voimajohtolinjat saattavat aiheuttaa törmäysvaaraa. Energiansiirtolinjat aiheuttavat ympärilleen sähkö- ja magneettikenttiä, jotka kuitenkin vaimenevat melko nopeasti voimajohdosta etäännyttäessä. Sähkönsiirtoyhteyksien suunnittelussa on otettu huomioon alueen luonto- ja ympäristötekijät, suojelualueet ja niistä aiheutuvat toiminnan reunaehdot. Tätä kautta myös mahdollisia kielteisiä vaikutuksia kasvi- ja eläinlajeihin sekä luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin on voitu vähentää ja linjat sijoittaa ympäristön ja luonnon kannalta mahdollisimman tasapainoisesti.

Tuulivoimaloiden alueet muuttavat toteutuessaan alueiden maisemaa sekä voimala-alueen luontoa. Turbiinien käyntiäänestä ja lapojen liikkeen aiheuttamasta valojen ja varjojen vilkkumisesta voi aiheutua haittaa. Epätietoisuus tuulivoimaloiden todellisista melu- ja välkevaikutuksista saattaa aiheuttaa stressiä ja huolta lähialueiden asukkaille jo suunnitteluvaiheessa. Rakennusaikana alueen liikenne ja melu lisääntyvät. Linnuille ei tuulivoimasta aiheudu suurta törmäysvaaraa. Pidemmällä tähtäimellä tuulivoimalla on positiivisia vaikutuksia aluetalouteen, ilmastoon ja luonnonvaroihin. Tuulivoimalla on etenkin rakennusaikana työllistävä vaikutus. Toteutuessaan hankkeilla on myönteisiä vaikutuksia luonnonvaroihin, aluetalouteen ja ilmastoon. Tuulivoima ei aiheuta hiilidioksidipäästöjä ja uusiutuvana energianlähteenä se on kestävä vaihtoehto. Tuulivoimaloiden vaatimat huoltoalueet ja tiestö rikkovat metsäalueita, mutta toisaalta tuulivoimaloiden alueet toimivat myös ekologisina käytävinä ja yhtenäisinä metsätalousalueina koska ne säilyvät suurimmalta osaltaan luonnontilaisina.

### **Pohjavesialueet**

Pohjavesialueet rajoittavat maa-ainesten ottoa, alueiden käyttöä ja ohjaavat toimintojen sijoittumista. Pohjavedet vaikuttavat myös ympäristöluvan tarpeellisuuteen ja lupamääräyksiin. Pohjavesialueilla on voimassa ympäristönsuojelulain mukainen pohjaveden pilaamiskielto. Pohjavesialueet asettavat erityisvaatimuksia rakentamiselle, rakenteiden ylläpidolle ja teknisiin ratkaisuihin. Yhdyskuntien vedenhankintaan vaikutukset ovat puhtaasti myönteisiä. Vaikutukset luontoon ja ympäristöön ovat pääsääntöisesti positiivisia tai neutraaleja. Tämän edellytyksenä on, että pohjavettä otetaan kestävästi, alueen vesitasapainoa ei pidä muuttaa. Elinkeinotoimintoihin vaikutukset ovat kaksisuuntaisia. Toisaalta suojeluväitömykset rajoittavat elinkeinotoimintojen sijoittumista, mutta toisaalla aluevarauksilla ja suojelutoimenpiteillä turvataan hyvälaatuisen ja puhtaan veden saanti. Asukkaisiin vaikutukset ovat myönteisiä, varaukset mahdollistavat terveellisen ja hyvälaatuisen vedensaannin sekä taajamissa että maaseutualueilla.

### **Ekologinen verkosto, luonnon ydinalueet, riistasillat**

Toimiva ekologinen verkosto on välttämätön perusta luonnon monimuotoisuuden säilymiselle. Ekologisen verkoston ydinalueiden osoittaminen pyrkii edistämään luonnon monimuotoisuutta ja turvaamaan verkoston toimivuutta pitkällä aikavälillä. Toimivat yhteydet mahdollistavat lajien liikkumisen ja turvaavat geneettisen monimuotoisuuden säilymistä, tehden lajeista sopeutumiskykyisempiä esimerkiksi ilmastonmuutokseen. Verkosto turvaa myös kriittisiä ekosysteemipalveluita, kuten pölytyksen ja veden puhdistuksen.

Liikenneväylät, kuten Vt 3, muodostavat eläimille merkittäviä estevaikutuksia. Suunnitellut ekologiset yhteydet, kuten Isolan, Linnatuuli 2:n ja Kinnasmäen yli- ja alikulut, parantavat lajiston (erityisesti hirvieläinten) mahdollisuuksia liikkua ja sopeutua muutoksiin.

### **Kulttuuriympäristö (SM, VARK, maisema-alueet, rakennettu kulttuuriympäristö)**

Häme on maamme historiallisen kehityksen ja kulttuuriympäristön ydinalueita. Maakunnan ympäristökuvassa kulttuuripiirteiden merkitys on suuri. Kulttuurimaisema nivoo kulttuuriympäristön muut elementit laajoiksi kokonaisuuksiksi. Maakuntakaava vaikuttaa kulttuuriympäristön tulevaisuuteen sekä välittömästi että välillisesti. Välittömiä vaikutuksia ovat maiseman suuria rakenteita muuttava maankäyttö sekä kulttuuriympäristön tärkeimpien arvokkaiden piirteiden tunnistaminen ja niiden säilymistä turvaaminen. Välillisiä vaikutuksia ovat kulttuuriympäristötiedon levitys, suunnittelun ohjaus ja hoidon edistäminen. Kulttuuriympäristömerkinnät vaikuttavat rakentamisen laatuun vaikutusalueillaan. Kulttuuriympäristö, niin maisema kuin rakennettu kulttuuriympäristökin, ovat arvoja joita tulee vaalia ja kunnioittaa.

### **Ympäristövaikutusten arviointi**

Kaava sisältää hankkeita, joissa edellytetään YVA-lain mukaista ympäristövaikutusten arviointimenettelyä. Tällaisia hankkeita ovat esimerkiksi tuulivoiman tuotantoalueet, mikäli alueelle sijoitetaan vähintään 5 voimalaa tai alueen kokonaisteho on vähintään 45 MW. Voimajohtohankkeilta edellytetään YVA-menettelyä, mikäli kyseessä on vähintään 220kV linja, jonka pituus on vähintään 15 kilometriä. Aurinkovoimahankkeiden YVA-menettelyn tarve harkitaan hankekohtaisesti, mikäli niihin ei liity yllä mainitun kaltaista voimajohtolinjaa.

YVA-menettelyn tavoitteena on edistää ympäristövaikutusten arviointia ja eri tahojen huomioon ottamista, lisätä kansalaisten tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia. Vaikutusten arvioinnin avulla pyritään ehkäisemään haitallisten ympäristövaikutusten syntyminen sekä sovittamaan yhteen eri näkökulmia ja tavoitteita. Hankkeen toteuttamiseen ei voida myöntää lupaa ennen arvioinnin päättymistä. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä arvioidaan hankkeeseen liittyviä välittömiä ja välillisiä vaikutuksia, jotka kohdistuvat ihmisten elinympäristöihin, maaperään, ilmastoon, vesiin, luontoon ja sen monimuotoisuuteen eliöineen, yhdyskuntarakenteeseen, rakennuksiin, maisemaan ja kulttuuriperintöön, sosiaaliin ja yhteiskunnallisiin vaikutuksiin ja edellä mainittujen keskinäisiin vuorovaikutussuhteisiin.

## **9 Kaavan oikeusvaikutukset**

Maakuntakaavalla on alueidenkäyttölain (AKL) mukaan erilaisia oikeusvaikutuksia, jotka kohdistuvat kuntakaavoitukseen sekä viranomaistoimintaan. Maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi. Maakuntakaava ei ole voimassa yksityiskohtaisemman oikeusvaikutteisen kaavan alueella. Maakuntakaava on kuitenkin otettava huomioon yleis- ja asemakaavaa muutettaessa.

### **Alueidenkäyttölaki 32 § Maakuntakaavan oikeusvaikutukset muuhun suunnitteluun ja viranomaistoimintaan**

Maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi. Viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta otettava maakuntakaava huomioon, pyrittävä edistämään kaavan toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista. Maakuntakaava ei ole oikeusvaikutteisen yleiskaavan eikä asemakaavan alueella voimassa muutoin kuin yleiskaavaa ja asemakaavaa muuttamista koskevan vaikutuksen osalta.

### Alueidenkäyttölaki 33 § Rakentamisrajoitus

Maakuntakaavassa virkistys- tai suojelualueeksi osoitetulla alueella, Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen tarkoituksiin osoitetulla alueella ja liikenteen tai teknisen huollon verkostoja tai alueita varten osoitetulla alueella on voimassa rakentamista koskeva rajoitus.

Rakentamisrajoituksen aluetta voidaan kaavassa erityisellä määräyksellä laajentaa tai supistaa.

Maakunnan liitto voi, jos se maankäytön järjestämisen turvaamiseksi on tarpeen, kieltää käyttämästä aluetta, jolla kaavaehdotuksen tai hyväksytyn kaavan mukaan on rakentamisrajoitus, kaavaehdotuksen tai kaavan vastaiseen rakentamiseen. Rajoitus ei koske jo olevaan asuntoon kuuluvan talousrakennuksen rakentamista eikä maa- ja metsätalouden harjoittamista varten tarpeellista rakentamista. Rajoitus on voimassa enintään kaksi vuotta.

## 10 Asetettujen tavoitteiden toteutuminen kaavaratkaisussa

### 10.1 Vaihemaakuntakaavan tavoitteiden toteutumisen arviointi

Vaihemaakuntakaavan tavoitteet on kuvattu tarkemmin tämän selostuksen luvussa neljä. Tavoitteet ovat seuraavat:

*Vaihemaakuntakaavan tavoitteena on tukea maakunnan muutosta kohti ekologisesti kestävää taloutta ja kasvua, joka ei perustu luonnonvarojen ylikulutukseen ja fossiilisiin polttoaineisiin. Tähän pyritään hyödyntämällä mahdollisimman hyvin olemassa olevia rakenteita, edistämällä elinympäristön laadun parantamista ja luonnon voimavarojen kestävää käyttöä.*

Vaihemaakuntakaavan sisältö vastaa asetettuihin tavoitteisiin monilla maankäyttöratkaisuilla, jotka tukevat ekologista kestävyttä, vähähiilistä energiantuotantoa ja tehokasta liikennejärjestelmää.

Vaihemaakuntakaavassa uusiutuvan energian tavoitteet pyritään tasapainottamaan luontoarvojen suojelun kanssa ensisijaisesti yleismääräysten ja aluevarausten sijoittelun ohjauksen kautta, jotta luontoarvoille aiheutuvat haitalliset vaikutukset ehkäistään tai niitä lievennetään. Vaihemaakuntakaava pyrkii ohjaamaan uusiutuvan energian tuotantoa alueille, joilla vaikutukset luontoarvoihin ovat vähäiset tai hallittavissa, asettamalla sijoittelua koskevia rajoituksia ja suosituksia ja osoittamalla kaavakartalla ne alueet, joita kehittämiseen ensisijaisesti käytetään. Samalla se vahvistaa luontoarvojen suojelua ekologisen verkoston aluevarauksilla ja niihin liittyvillä määräyksillä

Vaihemaakuntakaava täydentää ekologista verkostoa osoittamalla uusia ekologisen verkoston ydinalueita ja suunniteltuja ekologisia yhteyksiä. Ekologisen verkoston ydinalueiden tavoitteena on edistää luonnon monimuotoisuutta ja turvata verkoston toimivuus pitkällä aikavälillä. Ydinalueiden osoittaminen kartalla ei estä muita maankäyttömuotoja, mutta ohjaa huomioimaan luonnon monimuotoisuuden.

*Kaavan maankäyttöratkaisuilla tuetaan ja edistetään uusiutuviin energialähteisiin nojautuvaa energiantuotantoa, päästöjen vähentämistä sekä pyrkimystä vähähiiliseen talouteen.*

Vaihemaakuntakaavan maankäyttöratkaisuilla tuetaan siirtymää fossiilisista polttoaineista uusiutuviin energialähteisiin ja vähähiiliseen talouteen. Aurinkovoimalle ei osoiteta aluevarauksia, vaan sen sijoittelua ohjataan yleismääräyksellä, joka korostaa ensisijaisesti olemassa olevan infran läheisyyteen sijoittumista sekä rakennettuun ympäristöön painottuvaa tuotantoa. Tämä tuotantotapa ei uhkaa luonnon monimuotoisuutta ja turvaa hiilinielujen säilymistä. Maakunnallisesti merkittävät tuulivoimaloiden alueet (tv) on osoitettu kartalla, mikä ohjaa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti tuotantoa keskitetyille alueille.

Kaavassa osoitetaan yhteystarpeet Gasgridin suunnittelemaalle vetyputken linjaukselle Forssa–Riihimäki ja mahdollisen pohjoiseen kulkevan haaran osalta. Tämä ennakoii vetytalouden ja puhtaan siirtymän infrastruktuurin tarpeita. Maankäytön suunnittelussa tulee ottaa huomioon, että reitillä pyritään säilyttämään mahdollisuus putken rakentamiseen. Lisäksi kaavassa on osoitettu energiahuollon alueita (EN), kuten uusi sähköasema-alue Hämeenlinnan Hangasmäkeen, sekä ohjeellisia voimajohtolinjoja valtakunnallisten tavoitteiden mukaisesti.

*Liikenteen aluevarauksilla pyritään turvaamaan kestävä ja turvallinen palvelutaso arjen liikkumiselle sekä elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuus taloudellisesti ja tehokkaasti.*

Kaavassa otetaan käyttöön uusi merkintä, Kestävän liikkumisen laatukäytävä. Laatukäytävillä tulee kehittää jalankulun ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen olosuhteita laadukkain suunnitteluratkaisuin. Lisäksi kaavalla on korvattu vanhat kevyen liikenteen merkinnät Jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve -merkinnöillä. Uudet määräykset edellyttävät varaamaan riittävät tilavaraukset ja kiinnittämään huomiota laadukkaan ja turvallisen liikenneympäristön toteutukseen.

Valtatiet 10 ja 12 sekä kantatie 54 on nyt kokonaisuudessaan merkitty merkittävästi parannettaviksi tieyhteyksiksi. Tämä luo edellytykset kehittää tieyhteyksiä pitkäjänteisesti ja lisää liikenneturvallisuutta sekä liikenteen välityskykyä. Päärata Turku–Toijala-osuudella on merkitty merkittävästi parannettavaksi pääratana raidekapasiteetin lisäämiseksi, mikä parantaa tavaraliikenteen toimivuutta ja mahdollistaa kulkumuoto-

osuuden kasvattamisen, tukien ilmastonmuutoksen hillintää. Uusi merkintä Raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelu (R) osoittaa potentiaaliset alueet lataus- ja jakeluinfrastruktuurin edistämiseksi tärkeissä logistisissa solmupisteissä, kuten littalassa, Linnatuulessa ja Forssan risteysalueella. Tämä vastaa EU:n AFIR-jakeluinfra-asetuksen tavoitteisiin ja edistää raskaan liikenteen siirtymistä pois fossiilisista polttoaineista.

## 10.2 Alueidenkäyttölain mukaisten maakuntakaavan sisältövaatimusten huomioon ottaminen

Maankäyttö- ja rakennuslain uudistaminen aloitettiin vuonna 2018. Eduskuntaan etenivät viime hallituskaudella rakentamisen osuus ja alueidenkäytön digitaalisuutta koskevat säädökset. Uusi rakentamislaki tuli voimaan 1.1.2025. Samassa yhteydessä maankäyttö- ja rakennuslaista kumottiin rakentamisen säädökset ja jäljellä jäävän lain nimi muuttui alueidenkäyttöläksi. Alueidenkäyttölain uudistaminen on käynnissä ja esitys uudeksi alueidenkäyttöläksi vietäneen eduskuntaan keväällä 2026. Nämä luonnosvaiheen sisältövaatimukset on kuvattu 1.1.2025 lain mukaisesti.

|                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet                                                                                                                                                                            | Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioon ottaminen on selostettu erikseen omassa taulukossaan luvussa 10.3.                                                                                                                                                                                |
| Maakuntakaavaa laadittaessa on kiinnitettävä huomiota maakunnan oloista johtuviin erityisiin tarpeisiin.                                                                                                             | Vaihemaakuntakaavan valmistelu perustuu mm. Kestävän kasvun Häme 2022–2025 maakuntaohjelman sisältämiin strategisihin painopisteisiin ja toimintalinjoihin                                                                                                                                              |
| Kaava on mahdollisuuksien mukaan yhteen sovitettava maakuntakaava-alueeseen rajoittuvien alueiden maakuntakaavoituksen kanssa.                                                                                       | Vaihemaakuntakaavan laadinnassa on kuultu kaikkien naapurimaakuntien maakuntaliittoja ja huomioitu ja yhteen sovitettu naapurimaakuntien maakuntakaavojen sisältö mahdollisuuksien mukaan.                                                                                                              |
| Luonnonsuojelulain (1096/1996) 7 ja 77 §:ssä tarkoitettujen luonnonsuojeluohjelmien ja -päästösten sekä 32 §:ssä tarkoitettua maisema-aluetta koskevien perustamispäästösten tulee olla ohjeena kaavaa laadittaessa. | Vaihemaakuntakaava laadinnassa on toimittu säädöksen mukaisesti. Tässä vaihemaakuntakaavassa ei käsitellä luonnonsuojelualueiden kokonaisuutta, vaan ne on huomioitu kokonaiskaavan välityksellä. Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet ja maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö sisältyvät |

|  |                                                 |
|--|-------------------------------------------------|
|  | inventointeihin perustuen vaihemaakuntakaavaan. |
|--|-------------------------------------------------|

**Kaavaa laadittaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota:**

|                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Maakunnan tarkoituksenmukaiseen alue- ja yhdyskuntarakenteeseen                         | Vaihemaakuntakaavassa ei käsitellä alue- ja yhdyskuntarakennetta, vaan ne otetaan huomioon kokonaiskaavan välityksellä.                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Alueiden käytön ekologiseen kestävyys                                                   | Alue- ja yhdyskuntarakenteen tiivistämisellä edistetään rakentamattomien luonnonalueiden säilymistä ja turvataan alueellisen viherverkon toimintaa.                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Ympäristön ja talouden kannalta kestäviin liikenteen ja teknisen huollon järjestelyihin | Kokonaiskaavassa esitetty alue- ja yhdyskuntarakenne mahdollistaa keskitettyjen ja ekologisesti kestävien energiaratkaisujen teknisen huollon järjestelyjen tehostamisen. Vaihemaakuntakaavan liikenteen merkinnöillä täydennetään ja päivitetään kokonaiskaavan ratkaisuja ja pyritään turvaamaan kestävä ja turvallinen palvelutaso arjen liikkumiselle sekä elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuus taloudellisesti ja tehokkaasti. |
| Vesi- ja maa-ainesvarojen kestäväan käyttöön                                            | Vaihemaakuntakaavalla päivitetään muuttuneet pohjavesialueet vastaamaan nykytilannetta. Muuten tätä teemaa ei käsitellä.                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Maakunnan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin                                         | Vaihemaakuntakaavalla tuetaan ja täydennetään kokonaiskaavan ratkaisuja. Vaihemaakuntakaavan ratkaisuilla ja taustaselvityksillä edistetään vihreän siirtymän investointien toteutumisen potentiaalia maakunnassa. Vaihemaakuntakaavan liikenteen merkinnöillä täydennetään ja päivitetään kokonaiskaavan ratkaisuja ja pyritään turvaamaan kestävä ja turvallinen palvelutaso arjen                                                |

|                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                           | <p>liikkumiselle sekä elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuus taloudellisesti ja tehokkaasti. Liikenteen ratkaisuille edistetään myös raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöönottoa.</p> <p>Kasvavaa biotaloutta tuetaan muun muassa osoittamalla uusi rataverkon raakapuun kuormauspaikka.</p>                                             |
| Maiseman, luonnonarvojen ja kulttuuriperinnön vaalimiseen | <p>Vaihemaakuntakaavalla päivitetään maiseman ja kulttuuriympäristön kokonaisuus vastaamaan tuoreimpia inventointeja. Luonnonarvojen vaalimisen kannalta merkittävä parannus on luonnon ydinalueiden osoittaminen kaavakartalla. Tämä sekä kokonaiskaavan virkistys- ja suojelualueverkosto täydentävät toisiaan ja luovat merkittävän kokonaisuuden.</p> |
| Virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyyteen          | <p>Vaihemaakuntakaavassa ei sinänsä käsitellä tätä teemaa.</p> <p>Vaihemaakuntakaavalla osoitetut luonnon ydinalueet pyrkivät turvaamaan luonnon monimuotoisuutta ja estämään luonnon alueiden pirstomista. Luonnon ydinalueet sisältävät suuren joukon luonnonsuojelualueita sekä virkistysalueita ja täten toteuttavat myös tätä tavoitetta.</p>        |

### Lisäksi

|                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Kaavaa laadittaessa on pidettävä silmällä alueiden käytön taloudellisuutta ja sitä, ettei maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle aiheudu kohtuutonta haittaa</p> | <p>Alueidenkäytön taloudellisuuteen pyritään mm. eheyttämällä yhdyskuntia ja tukeutumalla nykyrakenteeseen ja jo nyt käytössä olevaan infrastruktuuriin. Tämä toteutuu pääosin kokonaiskaavan kautta. Vaihemaakuntakaavan aluevarauksista ei aiheudu maanomistajille kohtuutonta haittaa. Tämä turvataan kaavamääräyksillä ja alueiden kohdentamisella.</p> |
| <p>Kaavaa laadittaessa on selvitettävä, kenen</p>                                                                                                                           | <p>Vaihemaakuntakaavan aluevarausten toteuttaminen on selvitetty ja kuvattu</p>                                                                                                                                                                                                                                                                             |

|                                                                 |                                                       |
|-----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| toteutettavaksi kaava ja sen edellyttämät toimenpiteet kuuluvat | kunkin päämaankäyttöluokan osalta kaavaselostuksessa. |
|-----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|

### 10.3 Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioon ottaminen

Tässä Kanta-Hämeen 1. vaihemaakuntakaavassa noudatetaan 14.12.2017 voimaan tulleita valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita. Valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin vastataan suurelta osin kokonaiskaavan välityksellä. Tämä vaihemaakuntakaava täydentää ja päivittää kokonaiskaavan ratkaisuja. Alla olevassa taulukossa on arvioitu tavoitteiden huomioon ottaminen ja toteutuminen niiden tavoitteiden osalta, jotka koskevat tätä vaihemaakuntakaavaa.

#### Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen:

|                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta.</p> <p>Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.</p> | <p>Jalankulun ja pyöräilyn seudulliset tulevaisuuden yhteystarpeet sisältyvät vaihemaakuntakaavaan ja tulevaan maankäytön kehittämiseen. Kullekin kaupunkiseudulle osoitetaan uudet kävelyn ja pyöräilyn laatukäytävät.</p> <p>Vaihemaakuntakaava edistää liikkumispalveluiden kehittämistä nojautuen pääasiassa nykyisen tieverkon parantamiseen. Matkaketjujen toimivuutta edistetään myös joukkoliikenteen vaihtopaikkojen kohdemerkinnöin. Kuljetuspalveluiden kehittämistä edistetään mm. osoittamalla raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien latauspaikkoja sekä uusi rataverkon raakapuun kuormauspaikka.</p> |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

#### Tehokas liikennejärjestelmä:

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                             |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja | Maakuntakaava edistää liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta nojautuen pääasiassa nykyisten liikenneyhteyksien parantamiseen. Logistiikassa varaudutaan raide- ja tieliikenteen yhteistyöhön. |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Turvataan kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien liikenne- ja viestintäyhteyksien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien satamien, lentoasemien ja rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet. | Vaihemaakuntakaavassa on varaukset kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävälle rata- ja maantieyhteyksille sekä niiden kohdennetut kehittämismerkinnät. Suunnittelumääräyksillä turvataan varautuminen Turku-Toijala-radan lisäraiteisiin ja mm. valtateiden kehittämiseen. |

### Terveellinen ja turvallinen elinympäristö:

|                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastomuutoksen vaikutuksiin.                                                                                                                                   | Maakuntakaavan yleispiirteisyyden vuoksi sään ääri-ilmiöiden, ilmastomuutoksen vaikutusten ja tulvariskien hallintaa säädellään kuntakaavoituksessa.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.                                                                                                                | Maakuntakaavaan on merkitty mm. tuulivoimaloiden alueet siten, että alueet on mahdollista toteuttaa melu- ja välkevaikutukset huomioon ottaen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille jätetään riittävän suuri etäisyys, tai riskit hallitaan muulla tavoin.              | Maakuntakaavaan on merkitty mm. tuulivoimaloiden alueet siten, että alueet on mahdollista toteuttaa melu- ja välkevaikutukset huomioon ottaen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Otetaan huomioon yhteiskunnan kokonaisturvallisuuden tarpeet, erityisesti maanpuolustuksen ja rajavallvonnan tarpeet ja turvataan niille riittävät alueelliset kehittämisedellytykset ja toimintamahdollisuudet. | Kokonaismaakuntakaava sisältää pääosin jo nykyisin puolustusvoimien hallinnassa ja käytössä olevat varuskunta- ja harjoitusalueet sekä niiden tarpeelliset suojavyöhykkeet ja melualueet. Maakuntakaavatyön maankäytöllinen lähtökohta on, että puolustusvoimat voivat edelleen jatkossa säilyä alueella ja kehittää pitkäjänteisesti toimintojaan maakunnassa. Vaihemaakuntakaavan laadinnan yhteydessä kartoitettiin puolustusvoimien päivitystarpeet ja todettiin, että kokonaiskaavan merkinnät ovat riittävän ajantasaiset. |

### Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat:

|                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Huolehditaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen turvaamisesta.                                                                                                                                                                               | Vaihemaakuntakaavalla päivitetään valtakunnallisten maisema-alueiden sekä maakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön alueet ja kohteet vastaamaan viimeisimpiä, hyväksytyjä inventointeja. Kokonaan uusi aineisto on valtakunnallisesti merkittävät arkeologiset alueet, VARK, jotka perustuvat Museoviraston laatimaan ja valtioneuvoston vuonna 2024 hyväksymään luetteloon. |
| Edistetään luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilymistä.                                                                                                                                                                                   | Vaihemaakuntakaavaan on merkitty luonnon ydinalueet, jotka yhdessä kokonaiskaavan ratkaisun kanssa edistävät luonnon moninaisuuden turvaamista sekä parantavat ekologisen verkoston elinvoimaisuutta ja toimivuutta. VT3 yli osoitetaan 3 uutta tutkittua riistayhteyden/alituksen paikkaa ja KT54 yli yksi uusi tutkittu paikka.                                                               |
| Luodaan edellytykset bio- ja kiertotaloudelle sekä edistetään luonnonvarojen kestävä hyödyntämistä. Huolehditaan maa- ja metsätalouden kannalta merkittävien yhtenäisten viljely- ja metsäalueiden sekä saamelaiskulttuurin ja -elinkeinojen kannalta merkittävien alueiden säilymisestä. | Kokonaiskaavassa sekä luonnonvarojen hyödyntäminen että suojelu on tarkasteltu kokonaisvaltaisesti ja tasapainotettu. Vaihemaakuntakaavassa täydennetään tätä merkitsemällä luonnon ydinalueet kaavakartalle. Kaavamääräyksellä pyritään ehkäisemään metsäalueiden tarpeetonta pirstomista. Toisaalta merkintä ei rajoita normaalia maa- ja metsätalouskäyttöä.                                 |

### Uusiutumiskykyinen energiahuolto:

|                                                                                                    |                                                                                                                            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Varaudutaan uusiutuvan energian tuotannon ja sen edellyttämien logististen ratkaisujen tarpeisiin. | Vaihemaakuntakaavassa on osoitettu yksi uusi rataverkon raakapuun terminaali ja kuormauspaikka.                            |
| Tuulivoimalat sijoitetaan ensisijaisesti keskitetysti usean voimalan yksiköihin.                   | Vaihemaakuntakaava sisältää kolme kokonaiskaavasta siirtyvää tuulivoimaloiden aluetta sekä viisi uutta tuulivoima-aluetta. |
| Turvataan valtakunnallisen energiahuollon kannalta merkittävien voimajohtojen ja                   | Maakuntakaava sisältää 110 kV ja 400 kV voimajohtolinjat, kaukokuljettamiseen tarvittavat                                  |

|                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>kaukokuljettamiseen tarvittavien kaasuputkien linjaukset ja niiden toteuttamismahdollisuudet. Voimajohtolinjauksissa hyödynnetään ensisijaisesti olemassa olevia johtokäytäviä.</p> | <p>kaasulinjat ja niiden kohdennetut kehittämismerkinnät. Voimajohtojen sijoituksessa noudatetaan VAT periaatteita. Uutena linjauksena vaihemaakuntakaavassa esitetään kansallinen vetyverkko Gasgridin suunnitelmiin perustuen, sekä vetyverkon yhteystarve Riihimäeltä Hämeenlinnan kautta Pirkanmaan rajalle.</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## 11 Kaavan toteuttaminen ja seuranta

Maakuntakaavan toteuttaminen tapahtuu pääsääntöisesti maakuntakaavaa yksityiskohtaisemman kaavoituksen tai suunnittelun kautta. Maakuntakaavan oikeusvaikutuksista muuhun suunnitteluun ja viranomaistoimintaan säädetään alueidenkäyttölaissa.

Liikenneväylien toteuttaja on pääasiassa valtio. Eräiden liikennejärjestelyjen osalta saattavat tulla kyseeseen myös valtion, kuntien ja elinkeinoelämän toteuttamiseen tähtäävät kumppanuussopimukset. Joidenkin vain yhteystarpeena esitettyjen liikenneväylien osalta toteuttajina saattavat aikanaan tapauksen mukaan olla myös kunnat.

Tuulivoimaloiden alueiden tarvittavasta kaavallisesta toteutuksesta vastaavat kunnat ja toimintojen toteuttamisesta alueiden tuulivoiman tuotantoyritykset. Voimansiirtoyhteyksien toteuttamisesta vastaavat energiayhtiöt. Maakuntakaavaprosessin aikana tuotettuja taustaselvityksiä voidaan hyödyntää toimintojen tarkemmassa suunnittelussa.

Maakuntakaavan toteutumista seurataan mm. kaavalausuntojen ja maakuntakaavan toteutukseen tähtäävien suunnitelmien etenemisen seurannan kautta. Aluevarausten toteutumisen seurannassa hyödynnetään paikkatietoaineistoja.

## 12 Luettelo taustaselvityksistä ja muista lähteistä

Luvussa on lueteltu vaihemaakuntakaavan taustaselvitykset teemoittain jaoteltuna. Keskeiset taustaselvitykset tai linkit niihin löytyvät Hämeen liiton verkkosivuilta.

## 12.1 Puhdas siirtymä

- Aurinkovoiman innovatiiviset ratkaisut rakennetussa ympäristössä (2024)
- BioKanta/ Biokaasua hiiliviisaasti ja ravinteet kiertoon Kanta-Hämeessä (2025), Hämeen ammattikorkeakoulu
- Ekologinen kytkeytyvyys ja luonnon monimuotoisuus alueidenkäytön suunnittelussa (2024)
- Hämeen haja-asutuksen vesihuoltostrategia 2030 (2022)
- Hämeen maakunnallinen melutasoltaan hiljaisten alueiden kartoitus (2007)
- HÄSPI – Hämeen kuntien ilmastotyön spurtti (2022)
- Ilmastomuutoksen sopeutumissuunnitelma (2024)
- Kantaverkon kehittämissuunnitelma (2023)
- Kanta-Hämeen ekologinen verkosto (2016)
- Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen maankäytön hiilinelut ja -varastot (2021)
- Kanta-Hämeen maakunnallinen tuulivoiman potentiaalin kartoitus (2022)
- Kanta-Hämeen uusiutuvan energian mahdollisuudet (2024)
- Metsäkeskuksen biotermiinaaliselvitys (2024)
- Valtatie 3 ekologiset yhteydet välillä Hämeenlinna – Hyvinkää (2024)
- Vetytalouden mahdollisuudet Kanta-Hämeessä (2024)

## 12.2 Kestävä liikennejärjestelmä

- Kestävät matkaketjut Kanta-Hämeessä (2023)
- Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma (2020)
- Kanta-Hämeen logistiikkaselvitys (2024)
- Kanta-Hämeen pyöräliikenteen tavoiteverkko 2050 (2024)
- Kanta-Hämeen raskaan liikenteen jakeluinfraselvitys (2024)
- Kantatie 54 kehittämisselvitys (2020)
- Kantatie 54 parantaminen välillä Kormu-Kuuloja, aluevaraussuunnitelma (2022)
- Turku-Toijala-junaliikenteen uusien asemapaikkojen kehittämissuunnitelma (2023)
- Riihimäen liikennepaikan käyttöselvityksen päivitys (2022)
- Rataverkon raakapuun kuormauspaikkaverkon tilanne ja tulevaisuuskuva (2022)
- Riihimäen kehätien liikenneselvitys (2007)
- Länsi-Suomen liikennestrategia (2020)
- Länsi-Suomen liikennestrategian toimenpideohjelma (2023)
- Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 (2021)
- Valtakunnallisen pyöräliikenneverkon esisuunnitelma (2021)
- Valtateiden 2 ja 9 parantaminen Humppilan kohdalla, aluevaraussuunnitelma (2020)
- Valtatie 10 kehittämisselvitys (2021)
- Valtatie 10 ja Maantie 284, toimenpideselvitys (2022)
- Valtatie 10 Turku–Forssa yhteysväliselvitys (tekeillä)
- Valtatie 12 kehittämisselvitys Tampere-Lahti (2024)

- Valtatie 2 kehittämisselvitys (2017)
- Valtatien 2 Torronsuon kohdan alikulku-/ylikulkujärjestelyt, toimenpideselvitys (2022)

## 12.3 Kulttuuriympäristö

- Kanta-Hämeen maakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden päivitysinventointi (2016)
- Maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt (2019)
- Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet (VAMA2021)
- Valtakunnallisesti merkittävät arkeologiset kohteet (VARK 2024)

## 12.4 Muut taustaselvitykset

- Alueidenkäytön kehityskuva (2024)
- Asumisen Häme-hanke (2021)
- Asumisen potentiaali historiallisissa ympäristöissä (2022)
- HEHKU – Hämeen elinvoiman ja hyvän asumisen verkostotyö (2023)
- Houkuttelevat nykyasumisen konseptit Kanta-Hämeessä (2022)
- Kanta-Hämeen alueellinen tilannekuva (2024)
- Kanta-Hämeen puurakentamisen visio ja strategia (2022)
- Maantien 2804 (Vaulammintie) parantaminen rakentamalla jalankulku- ja pyöräilyväylä välille Jokioinen - Vaulammi, Tiesuunnitelma (2019)
- Pyöräliikenteen kehittämishankkeet maantieverkolla (2022)

## 12.5 Muut tausta-aineistot ja lähteet

- Asetus unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU, 2024/1679)
- Kansallinen liikenteen vaihtoehtojen käyttövoimien jakeluinfraohjelma, Liikenne- ja viestintäministeriö, 2024
- Ratojen välityskyky ja varautuminen maankäytössä – Maakuntakaavojen mukaiset ja päivitettyt varaukset (Väylä, 6.4.2019)
- SYKE - kuntien ja alueiden khk-päästöt, Hiilineutraali Suomi, Suomen ympäristökeskus, 2025
- Työpaikat ja työssäkäynti, Elinympäristön tietopalvelu Liiteri, Tilastokeskus
- YKR kaupunkiseudut ja taajamat, SYKE - Elinympäristön tietopalvelu Liiteri, 2023
- Suomen Lajitietokeskus, laji.fi
- <https://www.ymparisto.fi/fi/rakennettu-ymparisto/kaavoitus-ja-alueidenkaytto/valtakunnalliset-alueidenkayttotavoitteet>
- <https://gasgrid.fi/rakentaminen/suomen-kansallinen-vedyn-siirtoverkko/>
- Energia- ja ilmastostrategian luonnos <https://valtioneuvosto.fi/-/1410877/energia-ja-ilmastostrategia-lausuntokierrokselle>

