



Finnish
Consulting
Group

Evon retkeilyalueen osayleis- kaavan muutos ja laajennus

LIIKENNESELVITYS

Metsähallitus

Jarkko Rissanen, Saara Aavajoki

29.10.2025

P52608

Sisällys

1	Lähtökohdat.....	4
1.1	Yleistä	4
1.2	Suunnittelualue	4
1.3	Aluetta koskevat liikenneselvitykset, -suunnitelmat ja -hankkeet	5
2	Liikenteen nykytilanne.....	6
2.1	Ajoneuvoliikenne.....	6
2.1.1	Liikenneverkko	6
2.1.2	Liikennemäärät	8
2.1.3	Huoltoreitit, yhteyspuutteet ja merkittävät yksityistiet kaava-alueella.....	9
2.1.4	Pysäköinti	10
2.1.5	Liikenneturvallisuus ja liikenneonnettomuudet	11
2.2	Kävely ja pyöräily.....	11
2.2.1	Retkeily- ja ulkoilureitit	11
2.3	Joukkoliikenne	13
3	Kaavaratkaisu.....	15
3.1	Kaavaratkaisu liikenteen näkökulmasta.....	15
3.2	Liikenteen kasvaminen eri liikkumismuotojen osalta	16
4	Liikenneverkon kehittäminen	17
4.1	Huolto-, retkeily- ja ulkoilureitit	17
4.2	Pysäköinti	17
4.3	Saavutettavuus alueen eri osien osalta eri liikkumismuodoilla	17
5	Liikenteellisten vaikutusten arviointi.....	18
5.1	Liikenteen vaikutus ympäristöön	18
5.2	Kasvavan liikenteen edellyttämät liikenneverkon kehittämistarpeet	18
5.3	Liikenteen toimivuus ja sujuvuus	18
5.4	Liikenneturvallisuus.....	19
5.5	Liikenteen suuntautuminen	19
5.6	Joukkoliikenteen mahdollisuudet	19

29.10.2025

KO

*FCG Finnish Consulting Group Oy ("FCG") on laatinut tämän raportin FCG:n asiakkaan ("Asiakas") toimeksianton ja ohjeiden mukaisesti. Tämä raportti on laadittu FCG:n ja Asiakkaan välisen sopimuksen ehtojen mukaisesti. **FCG ei ole vastuussa tästä raportista tai sen käytöstä suhteessa mihinkään muuhun tahoon kuin Asiakkaaseen.***

Tämä raportti voi perustua kokonaan tai osaksi kolmansien osapuolten FCG:lle antamiin tietoihin tai julkisiin lähteisiin ja näin ollen tietoihin, joihin FCG:llä ei ole ollut vaikutusmahdollisuuksia. FCG toteaa nimenomaisesti, ettei sillä ole vastuuta sille annettujen virheellisten tai puutteellisten tietojen perusteella.

Kaikki oikeudet (mukaan lukien tekijänoikeudet) tähän raporttiin kuuluvat FCG:lle, tai Asiakkaalle, mikäli niin on sovittu FCG:n ja Asiakkaan välillä. Tätä raporttia tai sen osaa ei saa muokata tai käyttää uudelleen toiseen tarkoitukseen ilman FCG:n kirjallista lupaa.

1 Lähtökohdat

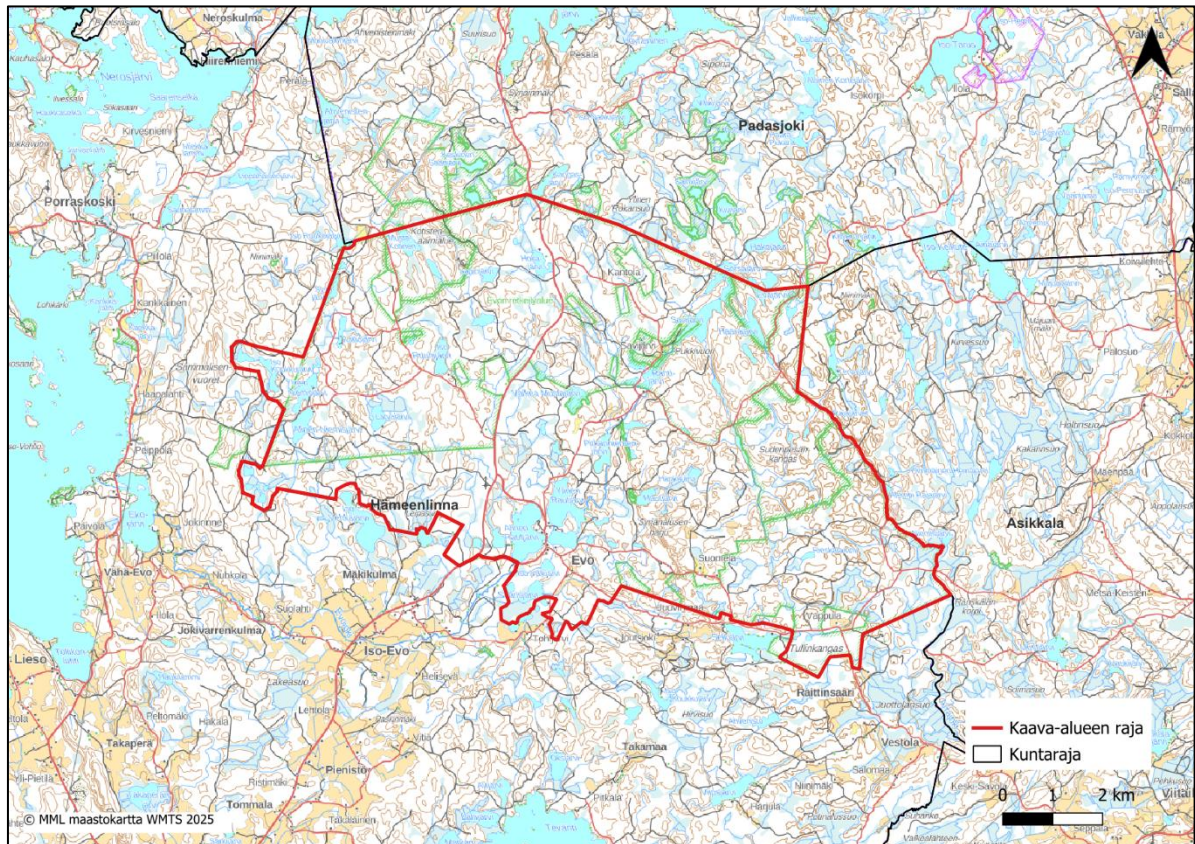
1.1 Yleistä

Työn tehtävä oli laatia liikenneselvitys Evon osayleiskaava-alueelle. Selvityksessä on kuvaus liikenteen nykytilasta, jossa esitetään kaavoitettavan alueen, sekä lähialueen liikennejärjestelmä kulkumuodoittain (huoltoliikenne, retkeily- ja ulkoilureitit) sekä kaava-alueen kytkeytyminen liikenneverkkoon. Selvityksessä kuvataan alueen nykyinen sekä uudistuva maankäyttö ja arvioidaan yleiskaavan mahdollistamat uudet liikennetuotokset ajoneuvoliikenteelle. Työssä on esitetty liikennejärjestelyille tarvittavia kehitystarpeita, huolto-, retkeily-, ja ulkoilureittien osalta, selvitetty alueen pysäköinnin kehittämistä ja tarkasteltu alueen saavutettavuutta eri kulkumuotojen osalta. Lopuksi työssä on arvioitu liikenteelliset vaikutukset yleiskaavatasolla: liikenteen vaikutukset ympäristöön, kasvavan liikenteen edellyttämät liikenneverkon kehittämistarpeet, liikenteen toimivuus ja sujuvuus, liikenneturvallisuus, liikenteen suuntautuminen ja joukkoliikenteen mahdollisuudet.

Liikenneselvitys on laadittu FCG Rakennettu Ympäristö Oy:ssä Metsähallituksen toimeksiantosta. Työssä liikennesuunnittelun vastuuhenkilönä on toiminut DI Saara Aavajoki ja liikennesuunnittelijana DI Jarkko Rissanen.

1.2 Suunnittelualue

Kaava-alue sijaitsee Hämeenlinnan koillisosassa, Evon retkeilyalueella (kuva 1). Kaava-alueen laajuus on noin 79 km². Kaava-alue rajautuu pohjoisessa Padasjoen kunnan rajaan ja idässä Asikkalan kunnan rajaan. Kaava-alue sisältää mm. Hämeen ammattikorkeakoulun Evon kampusalueen, opetusmetsäalueita sekä retkeilyalueita ja luonnonsuojelualueita.



Kuva 1: Kaava-alue

1.3 Aluetta koskevat liikenneselvitykset, -suunnitelmat ja -hankkeet

Alla on listattu kaava-aluetta koskevia aiempia selvityksiä:

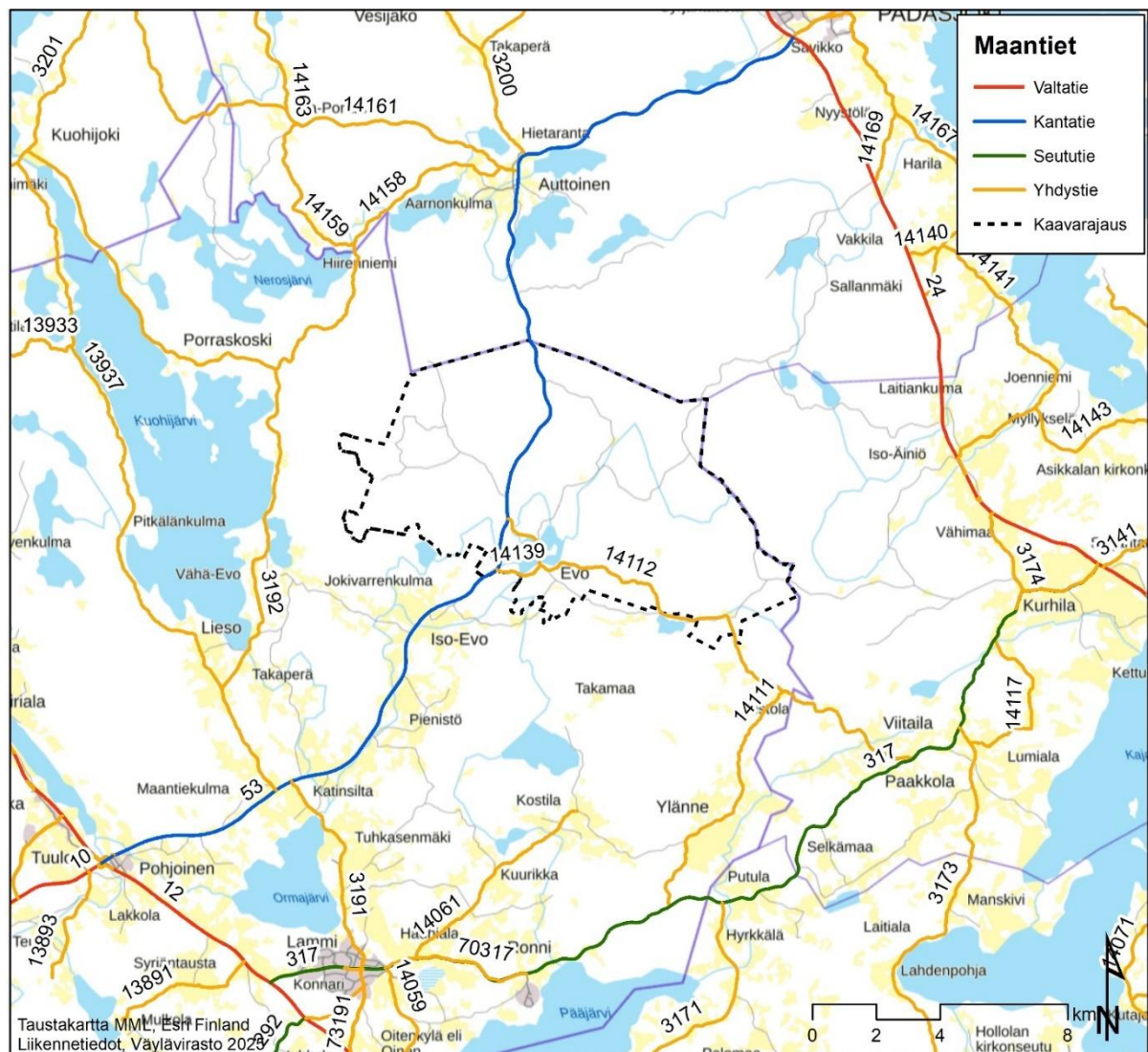
- Kanta-Hämeen maakuntakaavan 2040 selvitys- ja tausta-aineisto
- Evon retkeilyalueen maankäytön ja matkailun yleissuunnitelma 2020. FCG.

2 Liikenteen nykytilanne

2.1 Ajoneuvoliikenne

2.1.1 Liikenneverkko

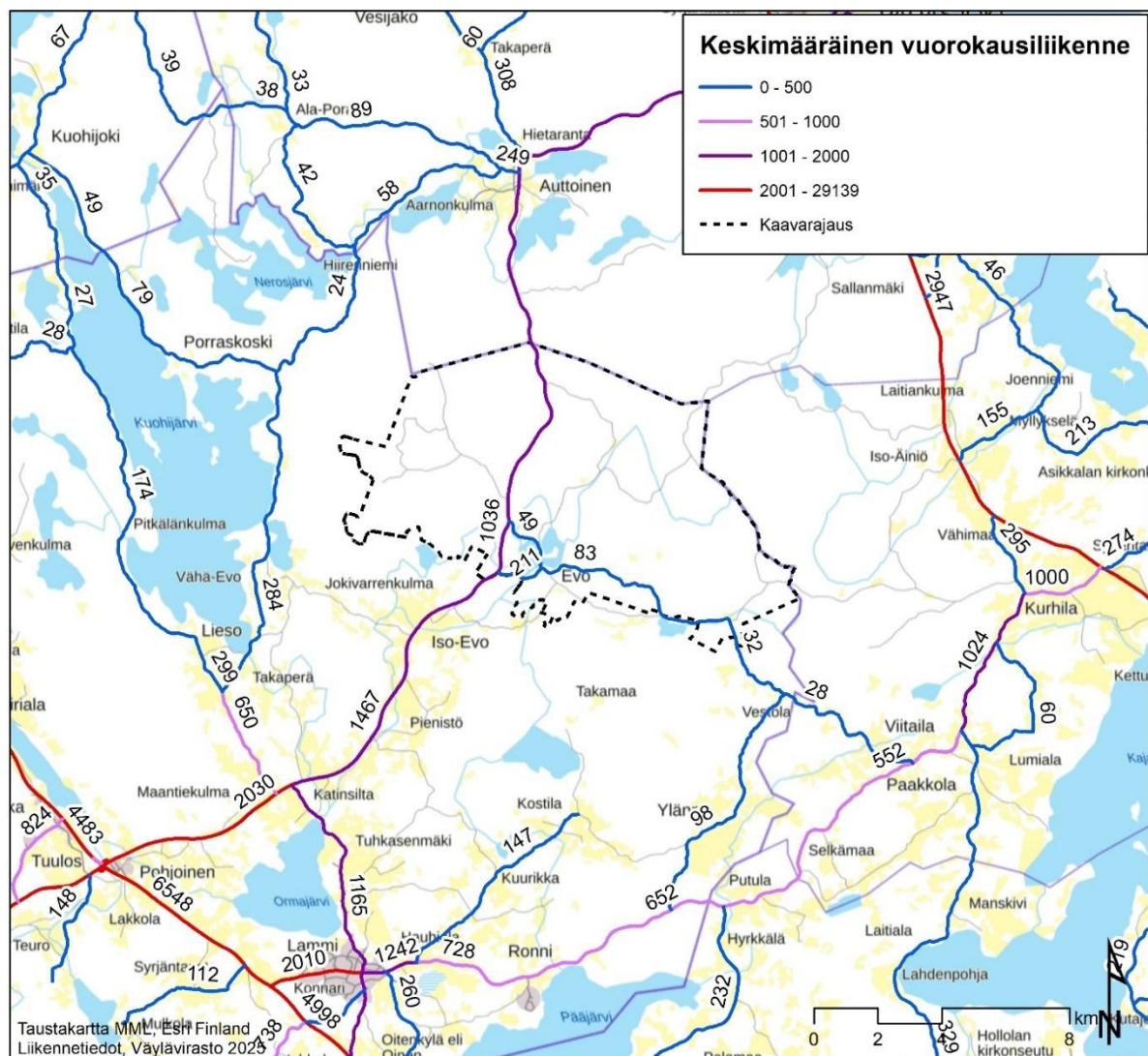
Kaava-alueen läpi kulkee kantatie 53 (Padasjoentie). Muita suunnittelualueella kulkevia maanteitä ovat yhdystie 14139 (Opistontie) ja yhdystie 14112 (Vappulantie). Kantatie 53 toimii pääväylänä, johon kaava-alueen maankäyttö tukeutuu alemman tieverkon kautta. Suunnittelualueen ja lähiympäristön maantieverkko on esitetty kuvassa 2.



Kuva 2: Kaava-aluetta ympäröivä maantieverkko

2.1.2 Liikennemäärät

Kantatien 53 keskimääräinen vuorokausiliikenne kaava-alueen eteläosassa on noin 1 470 ajoneuvoa vuorokaudessa ja kaava-alueen pohjoisosassa noin 1 040 ajoneuvoa vuorokaudessa. Yhdystien 14139 keskimääräinen vuorokausiliikenne on eteläosassaan noin 210 ajoneuvoa vuorokaudessa ja pohjoisosassaan noin 50 ajoneuvoa vuorokaudessa. Yhdystien 14112 keskimääräinen vuorokausiliikenne on länsiosassaan noin 83 ajoneuvoa vuorokaudessa ja laskee idän suuntaan mentäessä noin 30 ajoneuvon vuorokaudessa. Raskaan liikenteen määrä suunnittelualueen läpi kulkevilla maanteilla on vähäistä, kantatiellä 53 raskaan liikenteen osuus on noin 10 % ja yhdysteillä 14139 ja 14112 raskaan liikenteen osuus on muutamia prosenttiyksiköjä. Suunnittelualueen keskimääräisiä vuorokausiliikennemääriä on esitetty kuvassa 4.

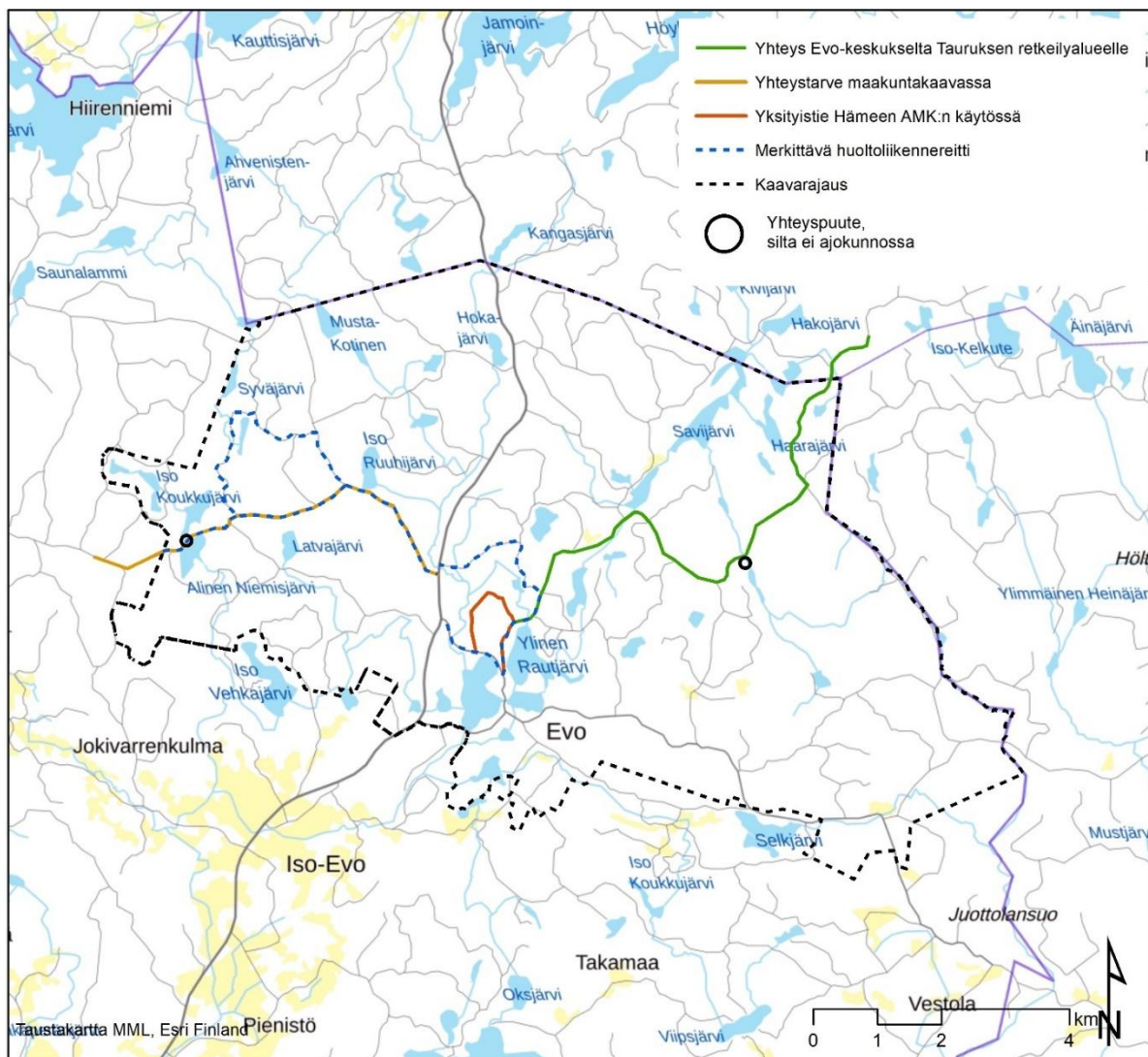


Kuva 4: Ajoneuvoliikenteen liikennemäärät suunnittelualueen läheisyydessä

2.1.3 Huoltoreitit, yhteyspuutteen ja merkittävät yksityistiet kaava-alueella

Kaava-alueella tapahtuvaa huoltoliikennettä ovat mm. jätteiden kuljetus ja teiden talvikunnossapito. Huoltoliikenteen määrä on vähäistä verrattuna kävijäliikenteeseen. Kaava-alueella on myös kaksi merkittävää yhteyspuutetta yksityisteiden osalta, joissa yksityistiet eivät ole ajoneuvolla ajettavissa siltojen heikon kunnon takia. Sillat ovat idän suunnassa Talvilamentiellä oleva Keltaojan silta ja lännen suunnassa Niemisjärventiellä oleva Niemisjärvien välinen silta.

Alueen huoltoreitit, yhteyspuutteen ja merkittävät yksityistiet on esitetty kuvassa 5.

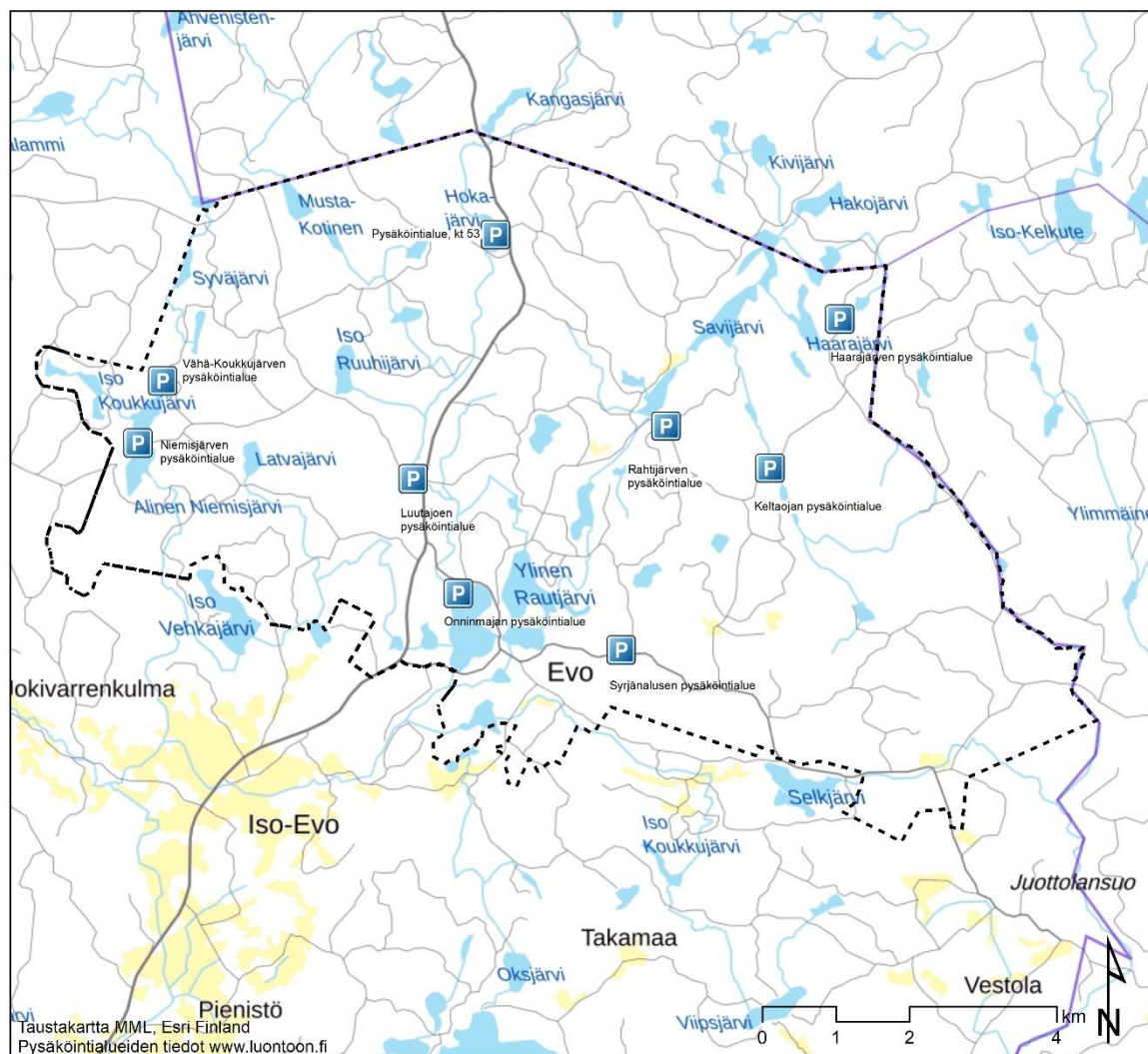


Kuva 5: Huoltotiet, merkittävät yksityistiet ja yhteyspuutteen kaava-alueella

Kaavassa osoitetut maantiet sekä yksityistiet kuuluvat lähtökohtaisesti kokonaisuudessaan talvikunnossapidon piiriin.

2.1.4 Pysäköinti

Kaava-alueella sijaitsee useita pysäköintialueita, jotka ovat alueella vierailijoiden käytettävissä. Kantatien 53 varrella on myös pysäköintialue kaavan pohjoisosassa. Matkailuautoille ja vaunuille on varattu pysäköintialue Niemisjärvellä, kaava-alueen länsiosassa. Tapahtumien yhteydessä leirialueen entinen lentokenttä palvelee tapahtumissa pysäköintialueena, mutta suur tapahtumien yhteydessä pääasiainen pysäköinti tapahtuu alueen ulkopuolella, Iso-Evolla, josta järjestetään bussikuljetukset alueelle. Pysäköintipaikkojen sijainnit on esitetty alla olevassa kuvassa 6.

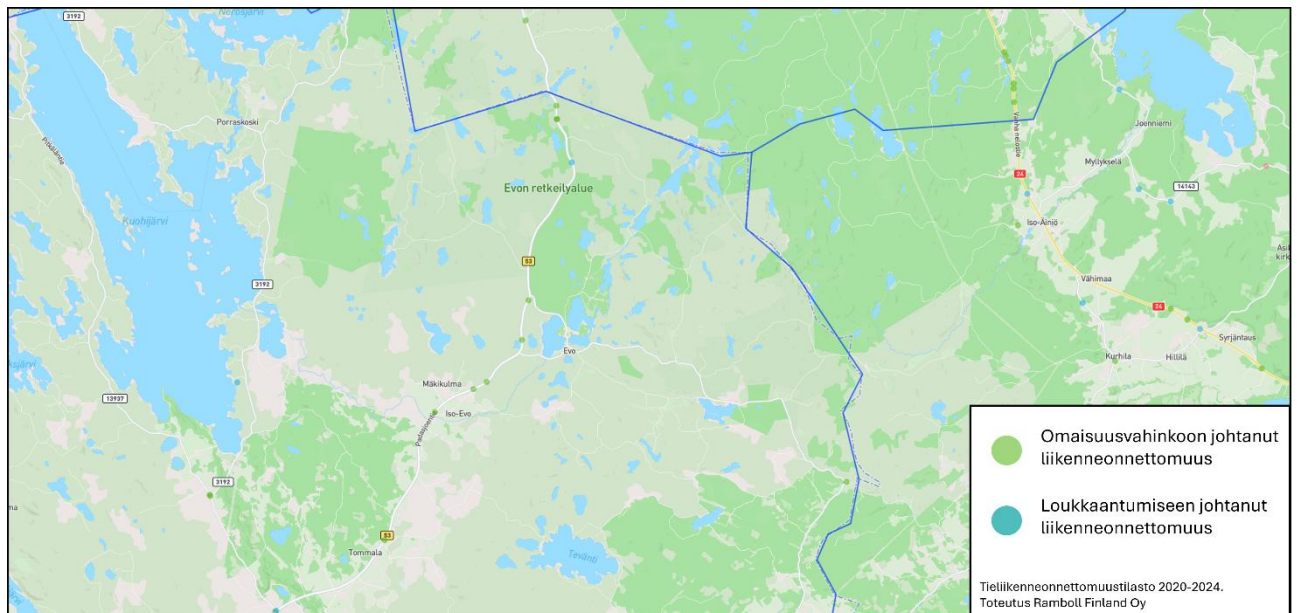


Kuva 6: Kaava-alueen pysäköintialueet

2.1.5 Liikenneturvallisuus ja liikenneonnettomuudet

Suunnittelualueella liikennemäärät ovat nykytilassa varsin pieniä, eikä kaava-alueella ole tiedossa varsinaisia liikenneturvallisuuteen liittyviä riskejä. Kaava-alueen liikenneturvallisuustilannetta voidaan pitää kokonaisuutena hyvänä. Raskaan liikenteen osuus on kohtalainen ja kantatien 53 liikenneympäristö on varsin selkeä. Maantieliittyvien näkyvyydet ovat hyvät.

Vuosina 2020–2024 kantatiellä 53 on tapahtunut joitakin omaisuusvahinkoihin johtaneita liikenneonnettomuuksia. Onnettomuudet ovat olleet pääasiassa omaisuusvahinkoihin johtaneita yksittäis- ja hirvieläinonnettomuuksia. Lisäksi kantatiellä 53 on tapahtunut yksi loukkaantumiseen johtanut mopedionnettomuus kaava-alueella. Oheisessa kuvassa on esitetty poliisin tietoon tulleet liikenneonnettomuudet kaava-alueen ympäristössä vuosina 2020–2024.

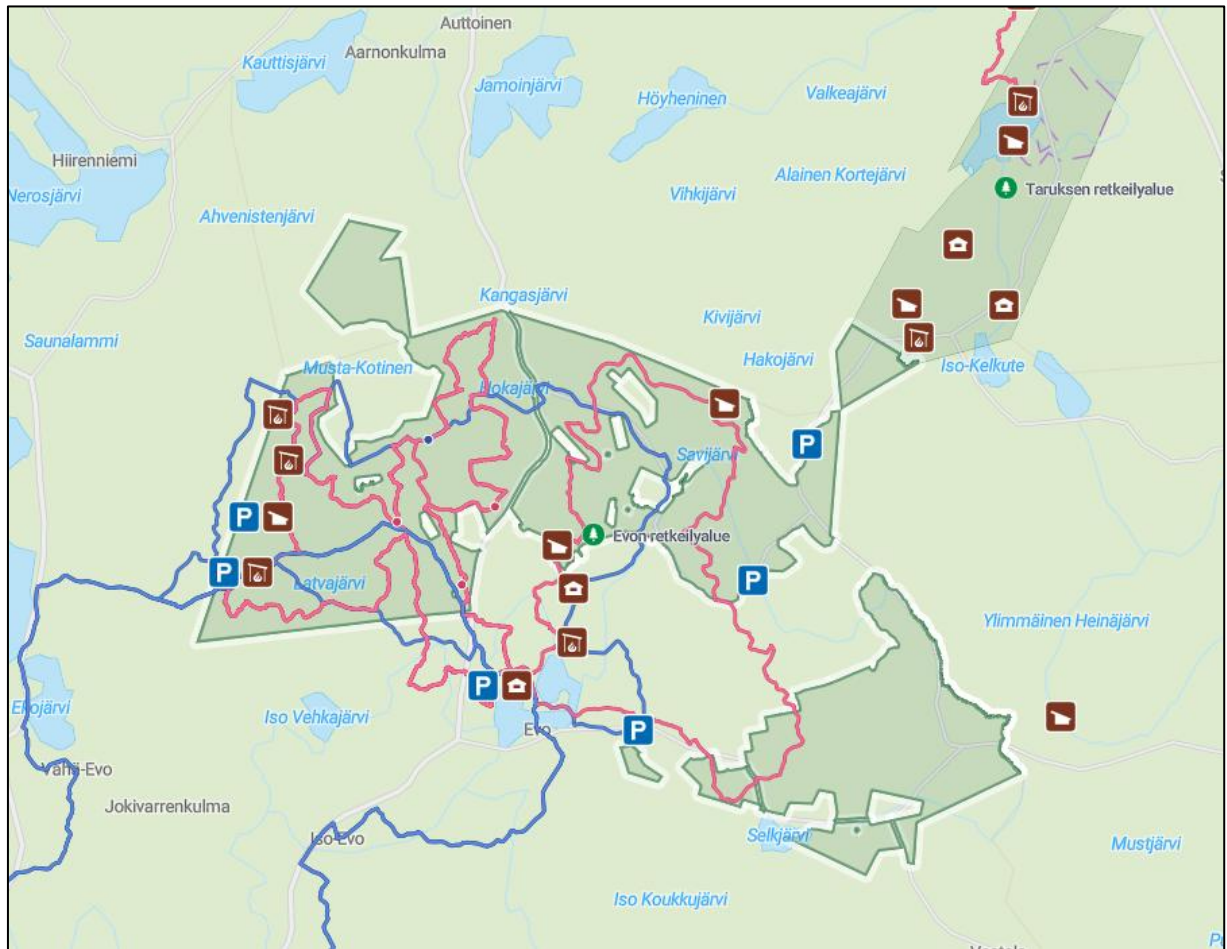


Kuva 7: Poliisin tietoon tulleet liikenneonnettomuudet suunnittelualueen läheisyydessä 2020–2024

2.2 Kävely ja pyöräily

2.2.1 Retkeily- ja ulkoilureitit

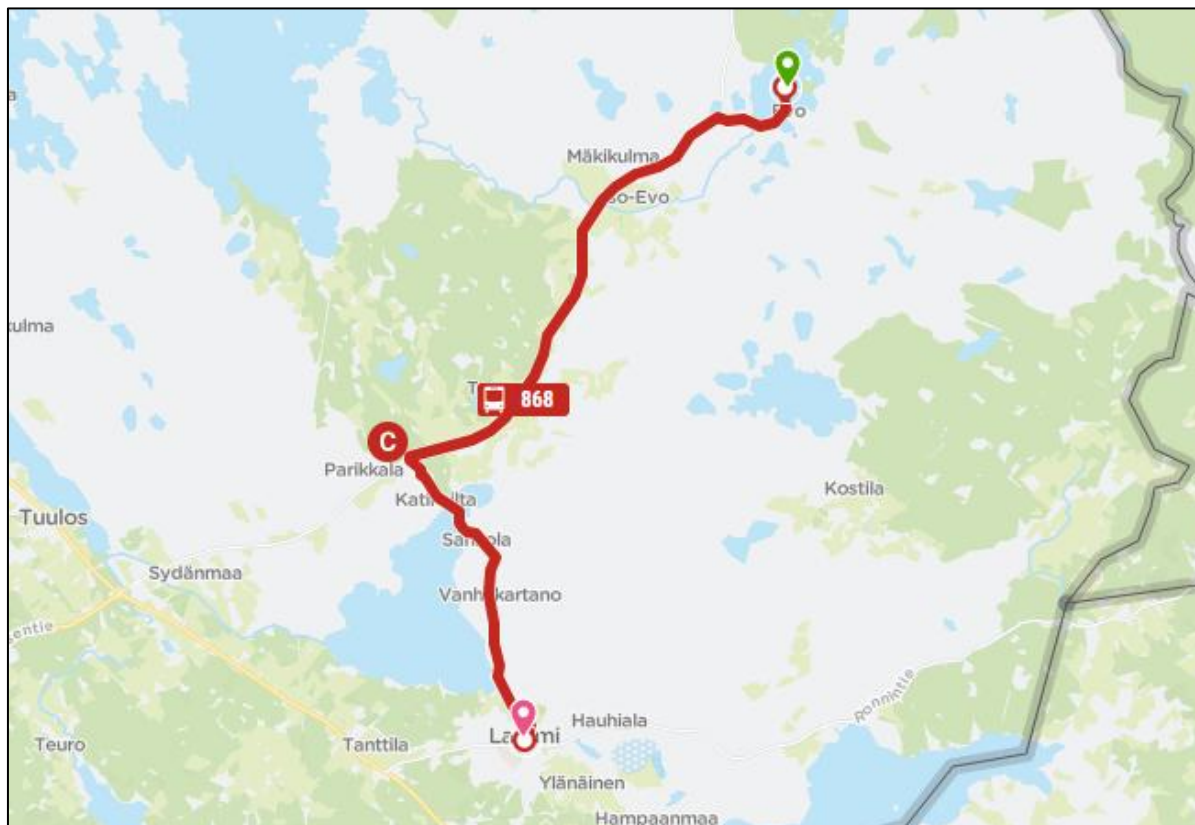
Evon alueella on useita lyhyempiä luontopolkuja sekä reitistöä myös pidempiä retkiä varten. Luontopolut ovat ympyräreittejä, jotka ovat mitaltaan noin muutaman kilometrin mittaisia. Lisäksi alueella on usean päivän vaellukseen soveltuvia reittejä, kuten osia Hämeen Ilvesreitistöstä, joka yhdistää Evon muihin Hämeen alueen luontokohteisiin. Talviaikaan Evon alueella on useita hiihtoreittejä.



Kuva 9: Pyöräilyreitistö kaava-alueella

2.3 Joukkoliikenne

Evon retkeilyalueen saavutettavuus tukeutuu vahvasti henkilöautoliikenteeseen ja joukkoliikenteen tarjonta on niukkaa. Hämeen ammattikorkeakoululle Evolle on linja-autoyhteys arkisin Lammilta, josta Hämeenlinnan joukkoliikenteen linja 868 liikennöi useita kertoja päivässä. Lammille on olemassa olevat joukkoliikennedytykset niin Lahden, Hämeenlinnan kuin Tampereen suunnista. Linja-autoyhteys ei kuitenkaan palvele suoraan retkeilyalueita, ja matkaa pysäkeiltä tulee osalle luontopoluista useita kilometrejä. Joukkoliikenteen käyttö virkistyskäytössä onkin nykytilassa varsin vähäistä.



Kuva 10: Hämeenlinnan joukkoliikenteen linja 868 (Hämeenlinnan reittiopas)

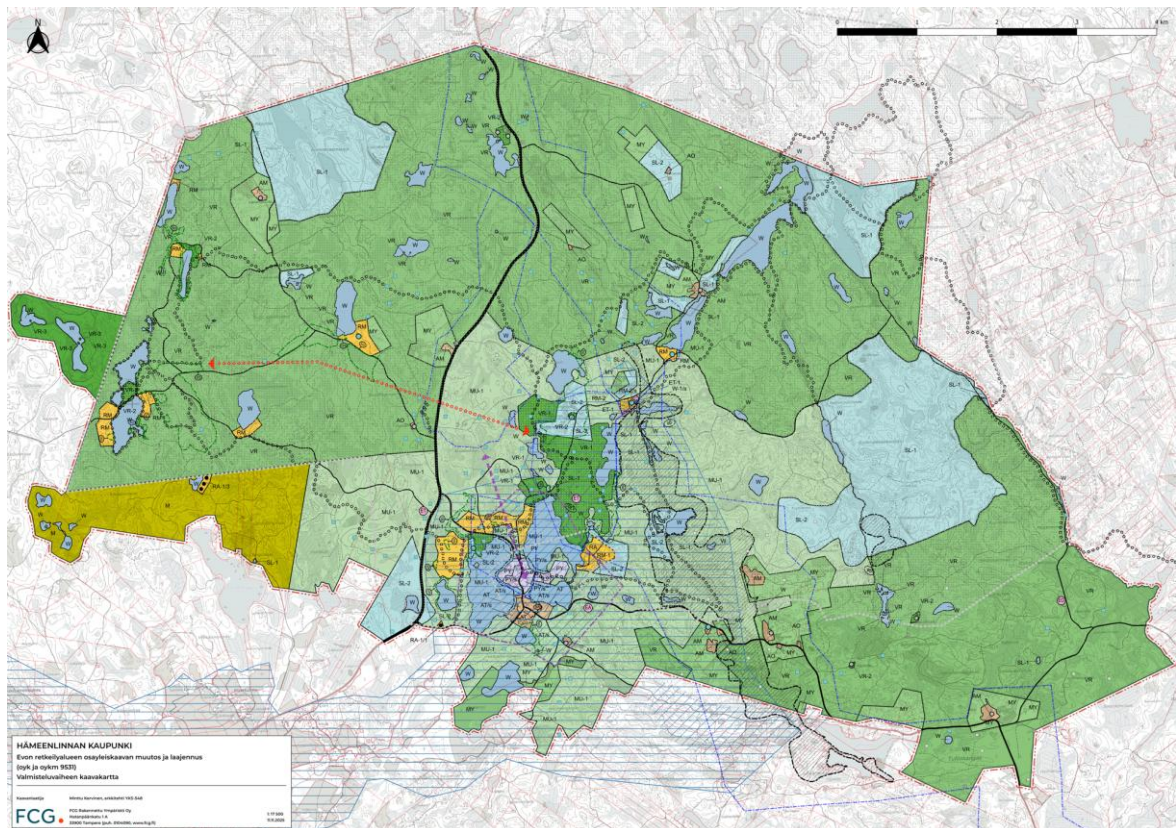
3 Kaavaratkaisu

3.1 Kaavaratkaisu liikenteen näkökulmasta

Kaavassa on osoitettu kaavamerkinnöin alueen läpi kulkeva kantatie ja yhdystiet sekä tärkeimmät yksityistiet. Luontopolut ja vaellusreitit on esitetty ”ohjeellinen ulkoilureitti” merkinnällä.

Hämeen ammattikorkeakoulun Evon kampuksen pohjoispuolelle kaavassa on osoitettu toiminnallinen yhteystarve Evon opetusmetsään. Opetusmetsän käyttö kytkeytyy kiinteästi Evon kampuksella annettavaan metsäopetukseen. Tarkemmassa suunnittelussa tulee huolehtia opetuksen kannalta sujuvan kulkuyhteyden säilymisestä kampuksen ja opetusmetsän pohjoisosien välillä.

Kaavassa ei osoiteta kokonaan uusia loma-asumisen alueita. Niemisjärvillä ja Kalliojärvellä yleiskaavaratkaisu mahdollistaa kutakuinkin Evon maankäytön ja matkailun yleissuunnitelman (2020) mukaisen rakentamisen, Rautjärvien ympäristössä selvästi vähemmän. Oheisessa kuvassa on esitetty kuvaote kaavaluonnoksesta.



Kuva 11: Kaavaluonnos

3.2 Liikenteen kasvaminen eri liikkumismuotojen osalta

Evon retkeilyalueen kävijämäärä vuonna 2024 oli noin 60 000 kävijää. Vuosittaiset kävijämäärät ovat pysyneet melko vakaina edeltävän kahden vuosikymmenen aikana. Evon maankäytön ja matkailun yleissuunnitelmassa vuosittaiseksi kävijämääräksi on kaavailtu jopa 200 000 ihmistä.

Evon retkeilyalueelle suuntautuvan liikenteen kokonaisvolyymin arvioidaan pysyvän lähivuosina suhteellisen vakaana. Vaikka alueen kävijämäärät ovat olleet pitkällä aikavälillä hienoisessa kasvussa, ei eri kulkumuotojen osalta ole nähtävissä nopeaa liikenteen lisääntymistä.

Henkilöautoliikenne tulee jatkossakin olemaan tärkein kulkutapa alueelle. Vuosittaisesta kävijämäärästä arvioitiin noin 5 prosenttia saapuvan joukkoliikenteellä ja 95 prosenttia henkilöautoliikenteellä.

Joukkoliikenteen potentiaalinen käyttäjäkunta on rajallinen, joten joukkoliikenteen rooli Evon retkeilyalueen kulkutapajakaumassa pysyy pienenä ilman kehittämistoimia. Alueella järjestettävissä suur tapahtumissa joukkoliikenteellä on kuitenkin merkittävä rooli liikenteen toimivuuden ja sujuvuuden kannalta.

Pitkät etäisyydet rajoittavat pyöräilyn osuutta alueelle suuntautuvasta liikenteestä. Alueen sisäisesti pyöräily ja kävely säilyvät luonnollisesti keskeisinä liikkumismuotoina.

Uuden kaavan mahdollistamana Evon alueelle arvioitiin vuoden 2045 tasolla enimmäisvierailijamäärien olevan vuosittain noin 123 000–157 000 kävijää. Todennäköisesti kaikki kaava-alueen mahdollistama rakentamien ei toteudu, jolloin vierailijamäärä jää ennustetta pienemmäksi. Henkilöautomatkojen keskiuormitukseksi arvioitiin noin 2,5 henkilöä henkilöautoa kohti, jolloin vuosittain tehtävien henkilöautomatkojen määrä Evon retkeilyalueelle olisi noin 94 000–119 000. Tehtävät matkat sijoittuvat vahvasti kevään ja syksyn väliselle ajalle ja talvella tehtyjen matkojen osuus on merkittävästi pienempi. Keskimääräinen vuorokausiliikenne retkeilyalueelle henkilöautoin olisi noin 260–330 ajoneuvoa vuorokaudessa sisältäen saapuvan ja poistuvan liikenteen. Linja-automatkoja tehtäisiin noin 1–2 vuorokaudessa, painottuen pääasiassa alueen suur tapahtumiin.

4 Liikenneverkon kehittäminen

4.1 Huolto-, retkeily- ja ulkoilureitit

Kaava-alueen länsi- ja itäosassa tunnistettiin yhteyspuutteet Niemisjärventien ja Talvilamentien silloilla, jotka eivät kannata ajoneuvojen painoa. Siltojen parantaminen poistaa yhteyspuutteet ja kehittää alueen liikenneverkon yhtenäisyyttä, mahdollistaa liikkumisen halutuille retkeilyalueille ja parantaa huoltoliikenteen toimivuutta alueella.

4.2 Pysäköinti

Kaava-alueella sijaitsee nykytilassa useita pysäköintialueita, jotka palvelevat alueen virkistystoimintaa ja maankäyttöä. Pysäköintialueita kehitetään kaavan mahdollistaman maankäytön kehittyessä palvelemaan Evon retkeilyalueen toimintaa.

4.3 Saavutettavuus alueen eri osien osalta eri liikkumismuodoilla

Kaava-alue on hyvin saavutettavissa ajoneuvoliikenteellä. Alue tukeutuu kantatiehen 53 ja liikenne hajautuu alemmaa yhdys- ja yksityistieverkkoa pitkin eri puolille kaava-aluetta. Parhaiten ovat saavutettavissa kantatietä 53 lähimmät kohteet. Tässä selvityksessä osoitetut yhteyspuutteet rajoittavat joidenkin kohteiden saavutettavuutta ajoneuvoliikenteellä.

Evon kaava-alueen saavutettavuus on sijaintinsa vuoksi heikompaa kestävien kulkumuotojen osalta. Lähimmästäkin Lammin taajamasta on kaava-alueelle noin 15 kilometrin matka, mikä rajoittaa kävelyn tai pyöräilyn mahdollisuuksien kehitystä kaava-alueelle.

5 Liikenteellisten vaikutusten arviointi

5.1 Liikenteen vaikutus ympäristöön

Evon retkeilyalueen liikenteellä on sekä suoria että välillisiä vaikutuksia ympäristöön. Vaikutukset korostuvat alueen luontoympäristössä. Suurin osa alueelle suuntautuvasta liikenteestä tapahtuu henkilöautoilla, mikä lisää tieliikenteen hiilidioksidipäästöjä. Joukkoliikenteen ja yhteiskuljetusten käyttö vähentäisi päästöjä kävijää kohti.

Kasvavat liikennemäärät lisäävät myös meluhaittoja, jotka voivat häiritä retkeilyolosuhteita sekä paikallisen elämistön elinolosuhteita. Liikenneinfran, kuten teiden tai pysäköintialueiden parantaminen tai laajentaminen voi myös heikentää alueen maisemallista ilmettä.

5.2 Kasvavan liikenteen edellyttämät liikenneverkon kehittämistarpeet

Kaavan mahdollistamat matkailupalveluiden alueet tukeutuvat alueen olemassa oleviin teihin eikä kaavassa esitetä uusia tielinjauksia. Alueen liikennemäärien kehittyessä kaava-alueen liikenneinfraa voidaan parantaa mm. leventämällä teitä ja parantamalla niiden kantavuutta sekä lisäämällä kohtaamispaikkoja, sikäli kun näille todetaan tarvetta alueen käyttäjien toimesta. Keskeisimmät liikenneverkon kehittämistarpeet kohdistuvat yhteyspuutteiden poistamiseen.

Kasvavan henkilöautoliikennesuoritteiden myötä kaava-alueelle on todennäköisesti tarpeen rakentaa myös uusia pysäköintipaikkoja. Evon reittien ja polkujen yhteydessä on nykytilassa virallisia pysäköintipaikkoja hieman yli sadalle pysäköidylle ajoneuvolle yhtäaikaaisesti, mikä ei riitä kattamaan pysäköintipaikkojen tarvetta, mikäli kävijämäärät kasvavat ennakoidusti. Uusia pysäköintipaikkoja tulee kuitenkin tarjolle uusiin majoitusmatkailupalveluihin, mikä kattaa suuren osan ennakoituista pysäköinnin tarpeesta.

5.3 Liikenteen toimivuus ja sujuvuus

Liikenteen toimivuuden ja sujuvuuden kannalta kaavan mahdollistama ja muodostama uusi liikennesuorite ei aiheuta merkittävää haittaa. Liikennemäärät ovat suurtahtumia lukuun ottamatta maltillisia ja liikenne on sujuvaa ja toimivaa. Suurtahtumien aikaan pääasiallinen liikenne alueelle tapahtuu linja-autokuljetuksilla kaava-alueen ulkopuolelta, mikä edesauttaa liikenteen sujuvuutta myös niiden aikaan.

5.4 Liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuuden kaava-alueella voidaan ennakoida pysyvän hyvällä tasolla. Alueella ei ole tiedossa olevia suuria liikenneturvallisuushaasteita tai onnettomuuskasaumia ja alueen liikennemäärien kehityksen tulevaisuudessa voidaan ennakoida olevan varsin maltillista. Kuitenkin tieverkon vähittäin vilkastuva liikenne sekä matkailun ja tapahtumien aiheuttamat liikennepiikit luovat kasvavia turvallisuusriskejä.

Alueen yksityistiet ovat kapeita ja paikoin mutkaisia, niiden kunto ja kantavuus vaihtelee, mikä heikentää ajomukavuutta ja liikenneturvallisuutta.

5.5 Liikenteen suuntautuminen

Liikenne tukeutuu suunnittelualueella kantatiehen 53, jota pitkin alueelle saavutaan ja poistutaan. Kaava-alueen sisällä liikenne suuntautuu alueen maankäytön ja matkailupalveluiden mukaisesti hajautuen alemmalle yhdystie- ja yksityistieverkolle.

5.6 Joukkoliikenteen mahdollisuudet

Joukkoliikenteen kehittämismahdollisuudet ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen kaava-alueella ovat rajallisia alueen käyttötarkoituksen ja sijainnin vuoksi. Kaava-alueelle on lähimmistä suurista kaupunkiseuduista useiden kymmenien kilometrien etäisyys, ja alueen sisäisesti retkeilijät liikkuvat eri kohteisiin ja reiteille.

Joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteenä voitaisiin lisätä Hämeenlinnasta ja Lahdesta lähteviä bussivuoroja, jotka kulkisivat Lammin ja Padasjoen suuntaan ja pysähtyisivät Evon retkeilyalueen läheisyydessä erityisesti sesonkiaikana ja viikonloppuisin.