

Vastaanottaja
Hollolan kunta

Asiakirjatyyppi
Suunnitelmaselostus

Päivämäärä
31.3.2021

NOSTAVAN MAANKÄYTTÖSELVITYS

SUUNNITELMASELOSTUS



NOSTAVAN MAANKÄYTTÖSELVITYS SUUNNITELMASELOSTUS

Projekti **Nostavan-Tikkakallion yleiskaavarunko**
Projekti nro **1510059580**
Vastaanottaja **Hollolan kunta**
Asiakirjatyyppi **Suunnitelmaselostus**
Päivämäärä **31.3.2021**
Laatija
Tarkastaja

SISÄLTÖ

1.	Johdanto	4
1.1	Työn tavoitteet	4
1.2	Työn sisältö	4
1.3	Suunnittelualue	5
2.	Lähtökohdat	6
2.1	Taustaselvitykset ja aiemmat suunnitelmat	6
2.2	Kaavatilanne	7
2.2.1	Voimassa oleva maakuntakaava	7
2.2.2	Vaihemaakuntakaava	9
2.2.3	Strateginen yleiskaava	9
2.2.4	Asemakaavat	11
2.3	Nykytila	12
2.3.1	Infrastruktuuri	12
2.3.2	Joukkoliikenne	12
2.3.3	Kevyt liikenne	14
2.3.4	Palvelut	14
2.3.5	Luonto-, maisema ja kulttuuriympäristö	15
2.4	Maaperä ja topografia	15
3.	Suunnitelma	18
3.1	Kaavarunko	18
3.1.1	Asuinalueet ja monimuotoiset alueet	18
3.1.2	Palvelut	18
3.1.3	Työpaikka-alueet ja logistiikka-alue	19
3.1.4	Liikenne	19
3.1.5	Virkistys- ja viheralueet, ulkoilureitit sekä viheryhteydet	21
3.2	Suojelualueet	21
3.2.1	Mitoitus	21
3.3	Nostavan asemaseudun alue	24
3.3.1	Asumisen ja kaupan korttelit juna-aseman ja kehätien välillä	24
3.3.2	Palvelut	25
3.3.3	Viheralueet	25
3.3.4	Kevyt liikenne	25
4.	Vaikutusten arviointi	25

4.1	Vaikutusalue	25
4.2	Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen	25
4.3	Vaikutukset maisemaan ja taajamakuvaan	26
4.4	Vaikutukset luontoon	26
4.5	Vaikutukset liikenteeseen	26
4.6	Ympäristöhäiriöiden vaikutus ja torjunta	27
5.	Suositukset jatkotoimenpiteistä	27

LIITTEET

1. Nostavan maankäyttöselvitys (kaavarunko)
2. Nostavan maankäyttöselvitys, asukasmäärät
3. Nostavan asemanseudun alueen maankäyttöselvitys
4. Nostavan logistiikka-alueen maastoleikkaus

1. JOHDANTO

1.1 Työn tavoitteet

Tehtävänä oli laatia maankäyttöselvitys Nostavan-Tikkakallion alueelle. Nostavan-Tikkakallion alueen maankäyttöselvitys on esitelty Hollolan kaavoituskatsauksessa 2020 sekä kaavoitusohjelmassa 2021-2023. Kaavoitusohjelmassa tavoitteeksi on määritelty varautuminen tehokkaaseen maankäyttöön ja suureen tonttutuotantoon, jolla muodostetaan uusi taajama-alue valtatie ja raideliikenteen solmukohtaan. Alueen kiinnostavuutta asuinalueena lisää kehätien valmistuminen. Uusi, tiivis taajama-alue luo edellytykset rautatien henkilöliikenneaseman toteutumiselle. Maankäyttöselvitysalue sisältää tulevan henkilöliikenneaseman ja Nostavan eritasoliittymän lähialueineen. Alueelle tavoitellaan seuraavien vuosikymmenten aikana noin 10 000 – 15 000 asukasta sekä työpaikkoja ja näitä varten tarvittavia palveluja ja liikenneyhteyksiä.

Nostavan maankäyttöselvityksen tavoitteita ohjaa vuonna 2021 hyväksymiskäsittelyssä oleva Hollolan strateginen yleiskaava 2020. Strategisen yleiskaavan tavoitevuosi on vuosi 2050. Nostavan alueen mahdollista tulevaisuuden rakentumista voinee verrata Hollolan kuntakeskuksen noin 30 vuoden aikana tapahtuneeseen rakentumiseen, jolloin alue kehittyi muutaman kymmenen asukkaan haja-asutusalueesta 12 000 asukkaan kunnan pääkeskukseksi. Nostavan alueen kehittyminen kytkeytyy jo rakentuneen eteläisen kehätien eli valtatie 12 uuden linjauksen valmistumiseen Hollolassa ja Lahdessa loppuvuodesta 2020.

Nostavan asemanseudun alue on strategisessa yleiskaavassa 2020 valittu yleiskaavatyön yhteydessä tehdyn rakennemallityön lopputuloksena yhdeksi kehitettäväksi taajama-alueeksi ja kuntakeskuksen kasvusuunnaksi. Laajempi kokonaisuus asemanseudun ympärillä on merkitty strategisessa yleiskaavassa asumisen selvitysalueeksi. Valtatielle 12 on rakennettu eritasoliittymä, johon pääkatuyhteydet rakentuvat asuin- ja työpaikka-alueeksi kehitettävälle alueelle sekä jo asemakaavoitetulle logistiikka-alueelle.

1.2 Työn sisältö

Nostavan maankäyttöselvitys koostuu alueen suunnitteluun vaikuttavien lähtötietojen koonnista ja raportoinnista, suunnitelmakartoista sekä suunnitelmien alustavasta vaikutusten arvioinnista. Suunnitelmat on esitetty koko alueen osalta kaavarunkona ja Tikkakallion eli tulevan henkilöliikenteen juna-aseman ympäristöstä korttelirakenteita esittävällä havainnekuvalla.

Kaavarungon piirtotarkkuus vastaa osayleiskaavan tarkkuustasoa, joskaan suunnitelman sisältö ei vastaa merkinnöiltään ja määräyksiltään virallista yleiskaavaa, vaan tarkoituksena on tuoda esiin alueen kehittämisen ideat. Kyseessä on suunnitelma, jonka avulla hahmotellaan alueen tulevaa maankäyttöä myöhempää kaavoitusta varten. Kaavarunkosuunnitelman avulla on kartoitettu asemakaavoituksen reunaehdot liittyen muun muassa uudis- ja täydennysrakentamiseen, palveluiden ja liikenteen järjestämiseen sekä viherrakenteen ja suojeluarvojen yhteensovittamiseen maankäytön kanssa. Hollolassa strateginen yleiskaava ohjaa MRL:n mukaisesti asemakaavoitusta, mutta kaavarungon ohjaava merkitys kuitenkin säilyy strategista yleiskaavaa yksityiskohtaisempana, ohjeellisena suunnitelmana.

Maankäyttöselvityksessä tarkastellaan kuinka uusi rakentaminen sijoittuisi suunnittelualueelle mahdollisimman tarkoituksenmukaisesti seuraavien näkökulmien kannalta:

Yhdyskuntarakenne ja rakennettavuus

- Edullinen sijainti kaupunkiseudun yhdyskuntarakenteessa olemassa olevan infran läheisyydessä, hyödynnetään jo rakennettuja verkostoja
- Olemassa olevaan yhdyskuntarakenteen laajentaminen ja täydentäminen kestävän kehityksen näkökulmat huomioiden
- Rakentamisen sijoittaminen toteuttamiskelpoisille alueille

Maisema ja kulttuuriympäristö

- Maisemarakenteen, maisemakuvan ja kulttuuriympäristön lähtökohtien sekä arvojen tunnistaminen
- Uuden maankäytön aiheuttama maisemallinen muutos johtuen maaston muotojen muokkauksesta ja rakentamisesta

Taajamakuva

- Uuden asumisen ja katuverkon sijoittaminen niin, että alueesta voi kehittyä viihtyisä ja edustava

Liikkuminen

- Asumisen suhde ja liikkuminen uuteen henkilöliikenteen juna-asemaan nähden ja taajamaan liittyvä logistiikka ratapihaan nähden
- Yhteydet ja etäisyydet muuhun yhdyskuntarakenteeseen
- Henkilöautoliikenteen toimivuus
- Julkisen liikenteen toiminnalliset edellytykset

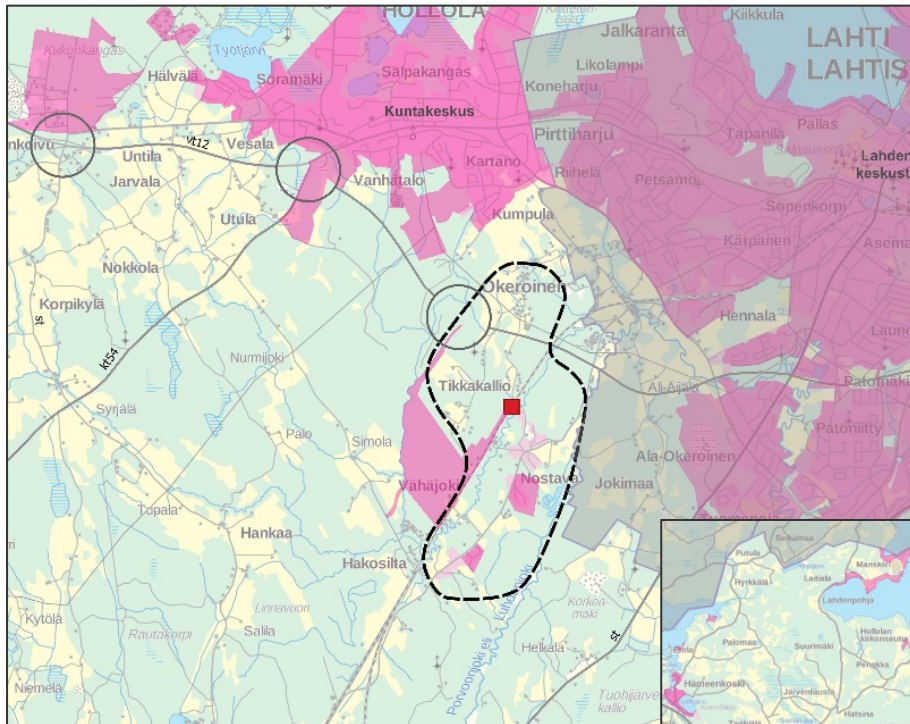
Viherrakenne ja luontoarvot

- Huomioidaan tiedossa olevat suojelualueet ja luontoarvot
- Huomioidaan strategisen yleiskaavatyön yhteydessä laaditun viherverkkoselvityksen tulokset

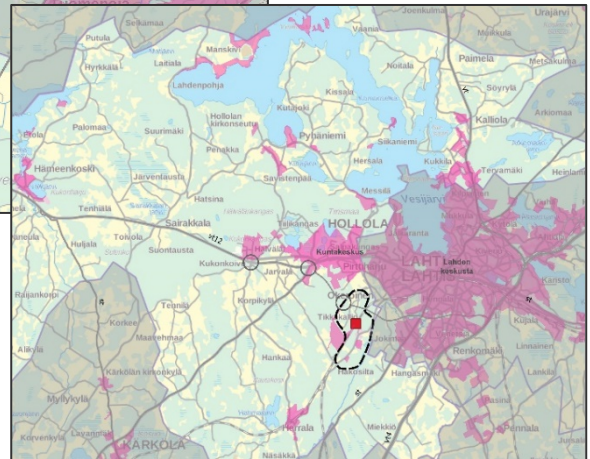
1.3 Suunnittelualue

Suunnittelualue ulottuu kuntakeskuksen taajaman eteläosaan. Alueen eteläpuolella on Herralan kylätaajama.

Suunnittelualue sijoittuu Lahti – Helsinki junaradan varrelle (oikorata Lahti-Helsinki ja yhteys pääradalle Lahti - Riihimäki). Nostavalle on laadittu logistiikkakeskusta varten asemakaava ja kyläalueella selvitysalue liittyy asemakaavoitettuihin omakotialueisiin, mutta muutoin alue maaseutumainen. Alue sijoittuu uuden valtatie 12, Lahden eteläisen kehätien, eritasoliittymän tuntumaan.



Kuva 1-1 Suunnittelualue on osoitettu kartoilla mustalla katkoviivalla. Punaisella neliöllä on osoitettu mahdollinen tuleva henkilöliikenteen juna-asema. Kehätien eli valtatie 12 eritasoliittymät on kartassa esitetty ympyröillä. Pinkillä värillä on osoitettu asemakaavoitetut alueet.



2. LÄHTÖKOHDAT

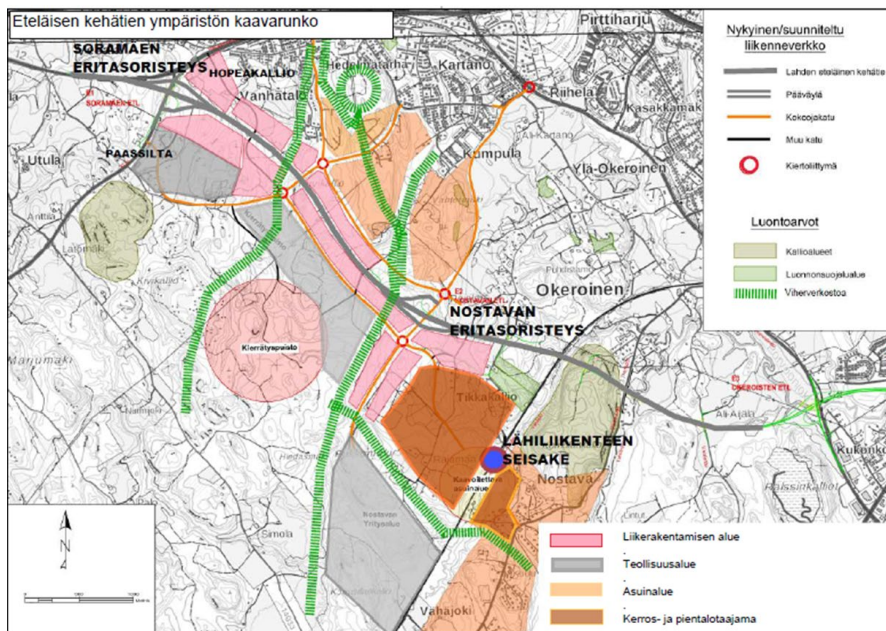
2.1 Taustaselvitykset ja aiemmat suunnitelmat

Nostavan maankäytön suunnitteluun liittyviä aikaisempia selvityksiä ja suunnitelmia ovat:

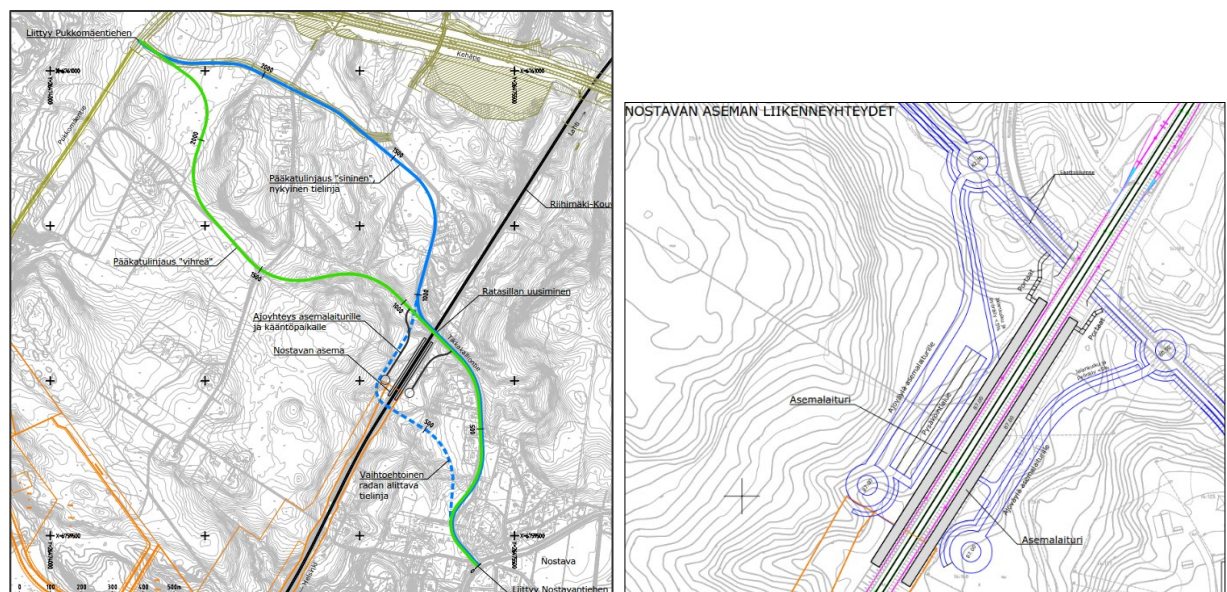
- Nostavan logistiikka-alueen asemakaava / YVA 2008
- Liikenneselvitys kehätien ympäristön liikennetarkoituksista, Sitowise 2017
- Eteläisen kehätien ympäristön kaavarunko (oikeusvaikutukseton), 2017
- Eteläisen kehätien kaavarungon tarkennus, vt12 rinnakkaistieluonnoksia, 2018
- Nostavan aseman sijoittaminen ja liikennevaihtoehdot, Ramboll 2020

Muita suunnittelualueita koskevia selvityksiä ja suunnitelmia ovat:

- Nostavan logistiikka-alueen raiteistoselvitys ja suunnitelma, tilaaja RHK / investointiosasto ja Hollolan kunta, toimittaja Oy VR-rata Ab rautatiesuunnittelu
- Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma, Päijät-Hämeen liitto 2019
- Strategisen yleiskaavan 2020 selvitykset



Kuva 2-1 Eteläisen kehätien ympäristön kaavarunko.



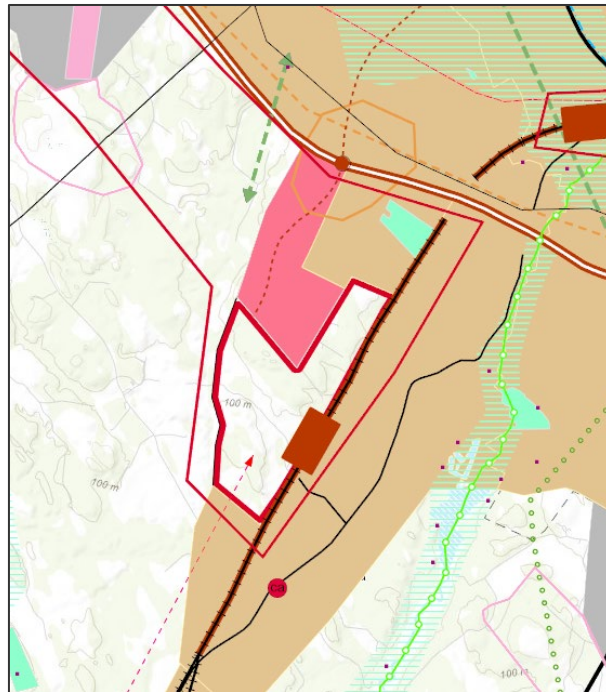
Kuva 2-2 Nostavan vaihtoehtoiset uudet pääkatuyhteydet sekä aseman sijoittaminen liikennejärjestelyineen, Ramboll 2020.

2.2 Kaavatilanne

2.2.1 Voimassa oleva maakuntakaava

Päijät-Hämeessä on voimassa 14.5.2019 lainvoiman saanut kokonaismaakuntakaava; maakuntakaava 2014. Nostavaan liittyviä tärkeimpiä merkintöjä maakuntakaavassa ovat:

- Eteläisen kehätien linjaus, eritasoliittymät ja niihin tukeutuvat toiminnot
- Nostavan logistiikka-alue ja liikenne
- Kehitettävä ratayhteys Lahti – Nostava välillä sekä Nostavan uusi asema



ca Keskustatoimintojen alakeskuskohte

Nostava – Herrala
(Kaksoisalakeskus, jossa julkisten ja kaupallisten palveluiden sijoittuminen ratkaistaan kunnan tarkemmalla suunnittelulla.)

ca kma Vähittäiskaupan kehittämisen kohdealue

Nostavan risteysalue

ca Voimalinjan yhteystarve

Voimajohdon yhteystarve 110 kV Nostava

ca LM Maaliikenteen alue

Maaliikenteen aluevaraus Nostavan logistiikkakeskukselle

ca TP Työpaikka-alue

Nostavan liittymän työpaikka-alue

ca A Taajamatoimintojen alue

Nostavan liittymän taajamatoimintojen alue

ca SL Luonnonsuojelualue

Tikkakallion luonnonsuojelualue



Uusi asema

Nostavan uusi asema



Merkittävästi paannettava rataosa

Päärata Herrala – Lahti

(Nopeille junille mitoitettu rata Herralasta Lahteen. Lisäraiteen rakentamisvaraus.)



Kehittämisen kohdealue

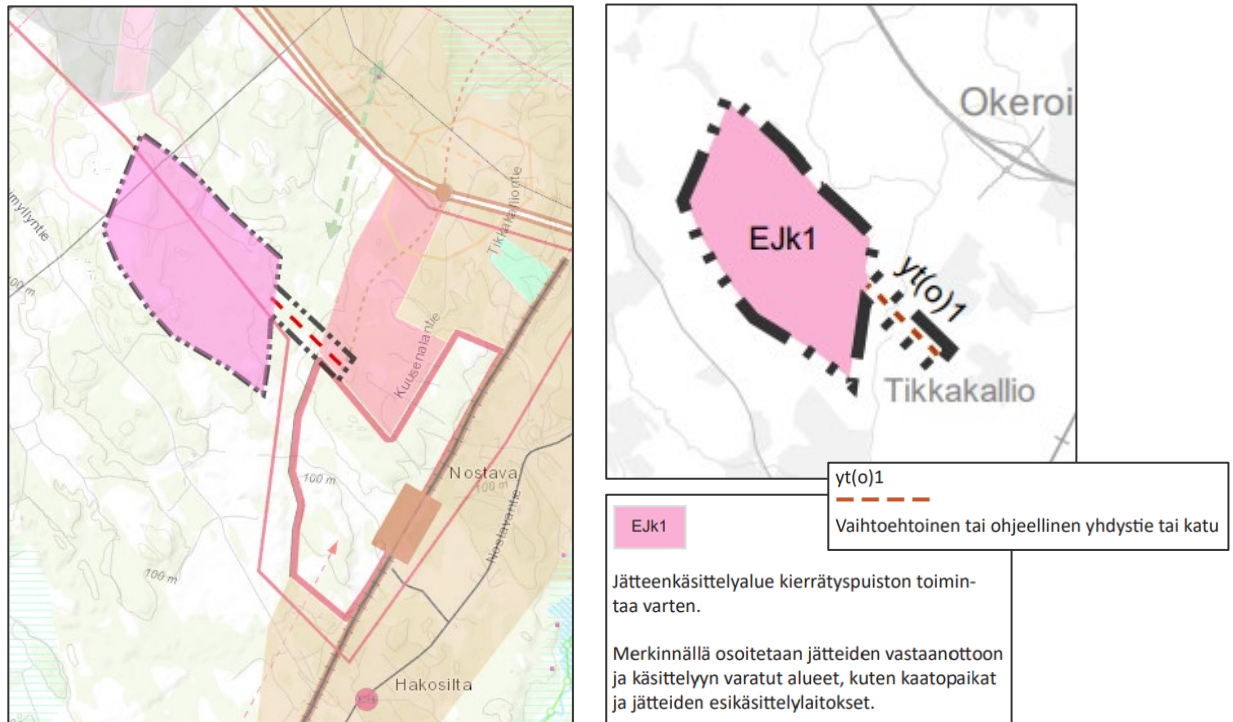
Nostava - Vt12 eteläpuoli

(TEN-T Skandinavia - Välimeri ydinverkkokäytävän ja valtatie 12 risteysalue kehitettävissä liikennejärjestelyin logistiikan ja muun elinkeinotoiminnan sekä asumisen alueen

Kuva 2-3 Ote maakuntakaavasta ja sen merkinnöistä.

2.2.2 Vaihemaakuntakaava

Suunnittelualueen luoteispuolelle sijoittuu kiertotaloutta palvelevan jätteenkäsittelyalueen (Lahden seudun kierrätyspuisto) vaihemaakuntakaava, joka on hyväksytty 28.1.2021 Päijät-Hämeen maakuntavaltuuston kokouksessa. Jätteenkäsittelyalueen sijoittamisesta on tehty myös YVA-menettely.



Kuva 2-4 Vasemmalla ote maakuntakaavojen yhdistelmästä, oikealla ote vaihemaakuntakaavasta ja sen merkinnöistä.

2.2.3 Strateginen yleiskaava

Hollolan koko kunnan voimassa oleva strateginen yleiskaava hyväksyttiin valtuustossa 3.4.2017. Kaava on laadittu oikeusvaikutteisena ja sen tavoitevuosi on 2040. Hyväksymispäätöksen yhteydessä hyväksyttiin periaate, että strateginen yleiskaava päivitetään valtuustokausittain.

Strateginen yleiskaava 2020 on edennyt hyväksymisvaiheeseen. Hyväksymispäivämäärät täydennetään myöhemmin. Strategisen yleiskaavan 2020 tavoitevuosi on vuosi 2050.

Maankäytön strateginen suunnittelu antaa kunnalle instrumentin hallita kunnan maankäyttöä ja yhdyskuntarakenteen kehittymistä pitkällä aikajänteellä. Yleiskaava on strateginen, jolloin siinä ratkaistaan ainoastaan kunnan yhdyskuntarakenteen suuret linjat ja tavoitteet ottamatta kantaa yksityiskohtaisiin aluerajauksiin tai kohteisiin kartalla. Pääkartalla osoitetulla ruutumaisella esitystavalla on pyritty siihen, että kaavan strateginen ote ja yleispiirteisyys säilyvät ja yleiskaava ohjaa yhdyskuntarakenteen kehittymistä ja maankäyttömuotoja kunnan eri alueilla. Strateginen yleiskaava ilmentää eri toimintojen volyymien määrää eikä tarkkaa sijaintia. Aluerajaukset ja tarkempi maankäyttö täsmentyvät yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Strategisen yleiskaavatyön yhteydessä tehdyn koko kuntaa koskevan rakennemallityön lopputuloksena valittiin Nostavan tuleva asemanseutu lähialueineen kuntakeskuksen laajenemissuunnaksi ja kehitettäväksi taajama-alueeksi.

Strategisessa yleiskaavassa 2020 Nostavan alueelle on osoitettu:

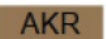


Suunnittelualue sijoittuu asutuksen / työpaikkojen sijoittamisen selvitysalueelle.

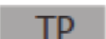
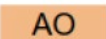
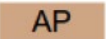
Nostavan kehitettävä taajama ja uusi henkilöliikenneasema sijoittuvat noin 3 km etäisyydelle kuntakeskuksesta.



Seudullisen vähittäiskaupan suuryksikkö tai myymäläkeskittymä sijoittuu valtatie 12 eritasoliittymään.



Strateginen yleiskaava ohjaa henkilöliikenneaseman ja kehätien eritasoliittymän väliille asemakaavoitettavaksi tiivistä asuinrakentamista (AKR) sekä etäämmälle hieman väljempää (AP/AO).



Logistiikka-alueen (TP, tilaa vaativa elinkeinoalue) maantiiliikenne johdetaan eritasoliittymän jälkeen erikseen asutuksesta.



Työpaikat ja palvelut, joille ympäristö asettaa erityisiä vaatimuksia (TPY) on sijoitettu kehätien liittymän ympäristöön sekä TP-alueelle johtavan kadun varteen.



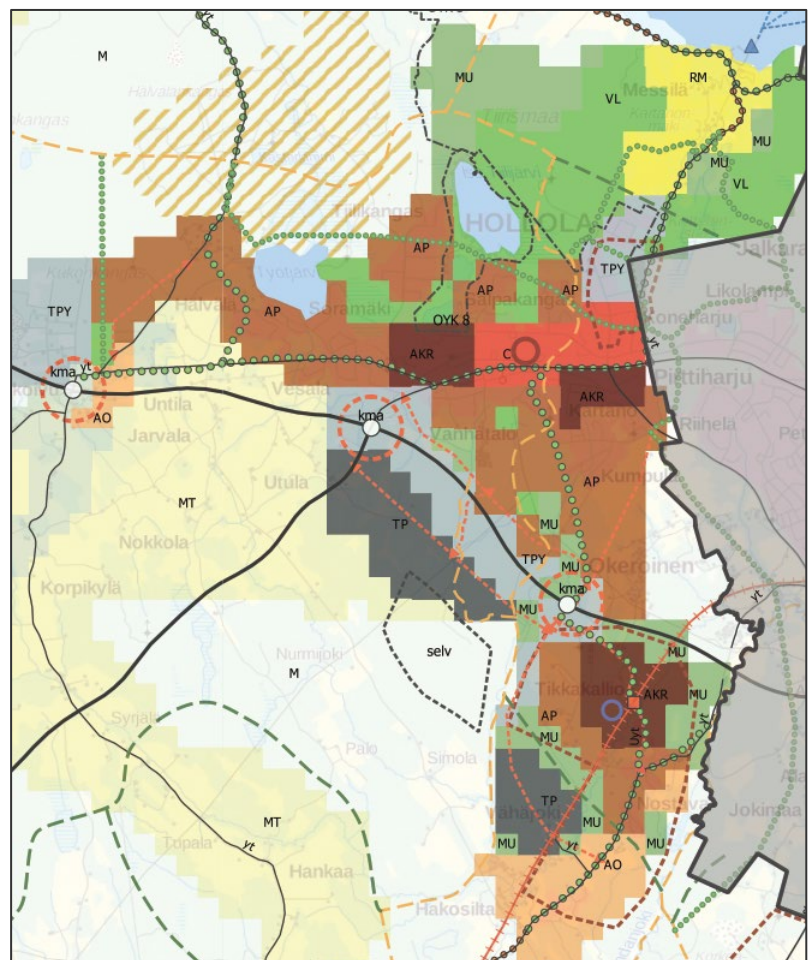
Nostavantien varteen sekä Tikkakallion alueen halki on osoitettu pyöräilyn laatuikäytävänä kehitettävät ohjeelliset pääyhteydet (Kuntakeskus-Nostava ja Herrala-Nostava-Lahti).



Suunnittelualueen eteläosan halki on osoitettu ohjeellinen ekologinen yhteys.



Asutusalueiden ympärille on osoitettu metsätalousalueita, joilla on erityistä ulkoilun ohjaamistarvetta.



Kuva 2-5 Ote kunnanhallituksen ja -valtuuston hyväksymän strategisen yleiskaavan 2020 pääkartalta.

Strategisessa yleiskaavassa asutuksen alueet on osoitettu niiden tavoitellun tiiveyden mukaan seuraavasti:

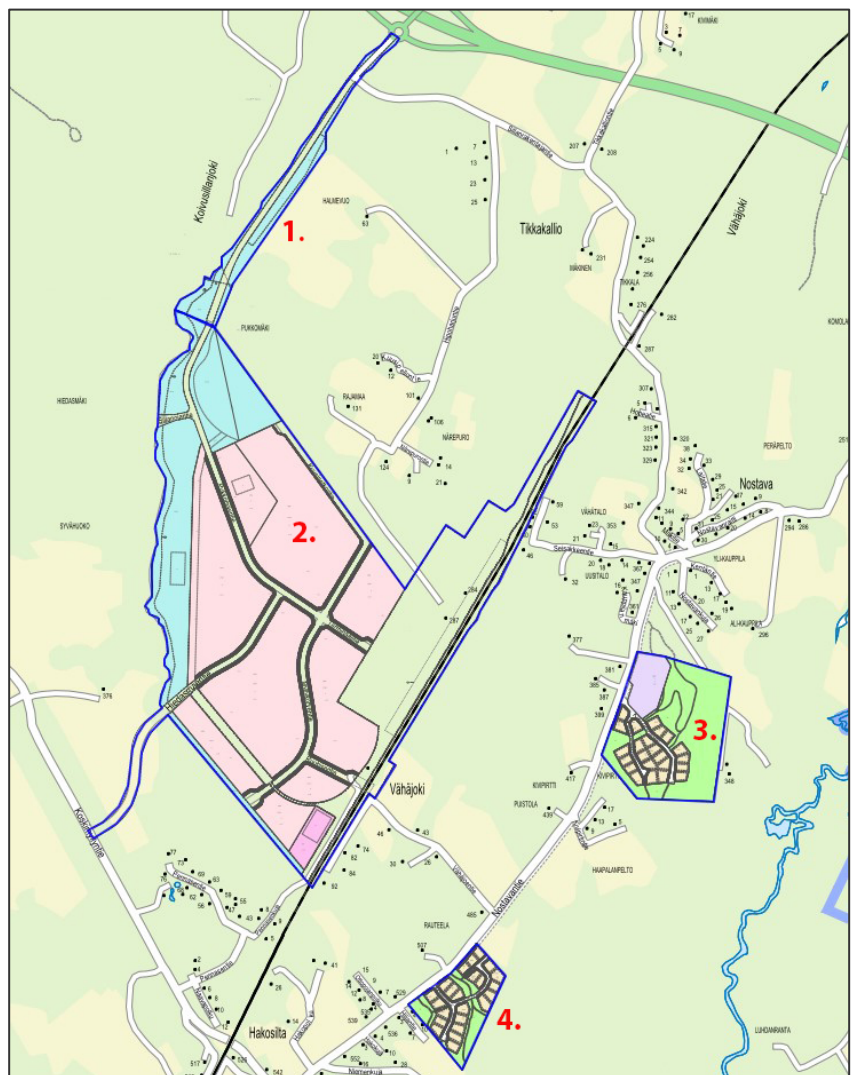
- AKR, kaupunkimainen, tiivis kerrostalovaltainen asutus,
- AP, tiivis omakotitalo- ja rivitaloasutus,
- AO, väljä omakotitaloasutus.

Alueiden rakentaminen edellyttää asemakaavaa. Nostava on kaavassa esitetty kehitettävänä taajamana, jossa tulevaisuudessa on monipuolista asumista, työpaikkoja ja lähipalveluita. Nostavan kehittyminen tukeutuu uuden kehätien eritasoliittymään, logistiikka-alueeseen ja seudulliseen ratapiha-alueeseen. Rakentamistehokkuus perustuu tavoiteltavaan henkilöliikenteen juna-asemaan.

2.2.4 Asemakaavat

Alueella on voimassa asemakaavat:

1. Nostavan katuyhteys (Pukkomäenkatu), lainvoimainen 03.12.2019
2. Nostavan logistiikka-alue, lainvoimainen 26.09.2008
3. Nostava Koulunmäki, lainvoimainen 11.04.2005
4. Hakosilta, lainvoimainen 11.04.2005



Kuva 2-6 Voimassa olevat asemakaavat suunnittelualueella.

Kaavoitusohjelman 2021-2023 mukaisesti suunnittelualueen eteläosaan sijoittuu Kyyhkylän alueen asemakaava, jonka on tarkoitus tulla vireille 2021. Kyyhkylän alueen asemakaava tulee rajautumaan aiemmin laadittuun Hakosillan asemakaava-alueeseen.

2.3 Nykytila

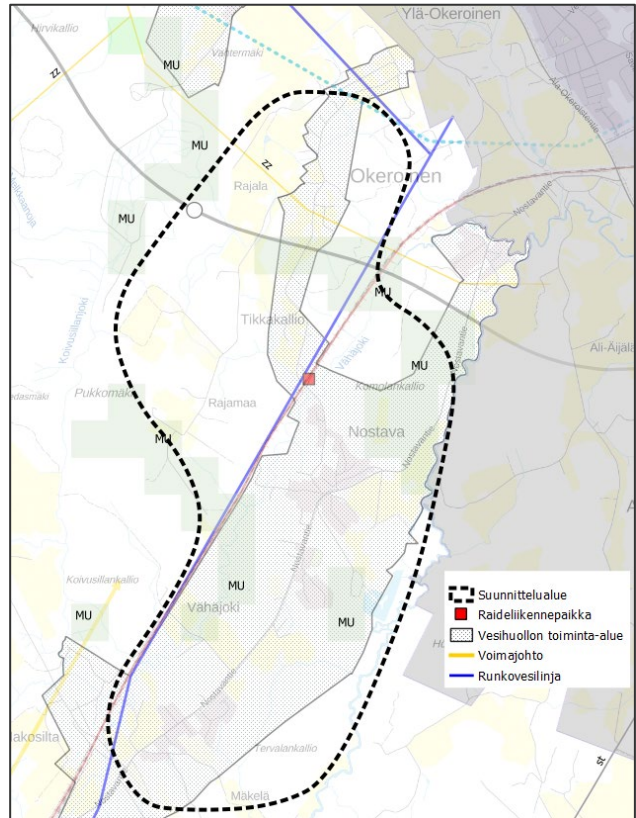
2.3.1 Infrastrukturi

Suunnittelualueen pohjoisosan läpi kulkeva kehätie, uusi VT 12 on otettu käyttöön joulukuussa 2020. Kehätien pohjoispuolella suunnittelualueen halkaisee 110 kV voimajohto.

Suunnittelualueen itäosassa kulkee Nostavantie (maantie 14037), jonka varressa on kevyen liikenteen väylä.

Suunnittelualueen halki pohjois-eteläsuunnassa kulkee Lahden oikorata, jonka kautta kulkee ratayhteydet Lahti-Helsinki ja Lahti-Riihimäki.

Nostavan rakennettu taajama ympäristöineen on vesihuollon toiminta-alueita ja runkovesilinjat kulkee alueen lävitse.

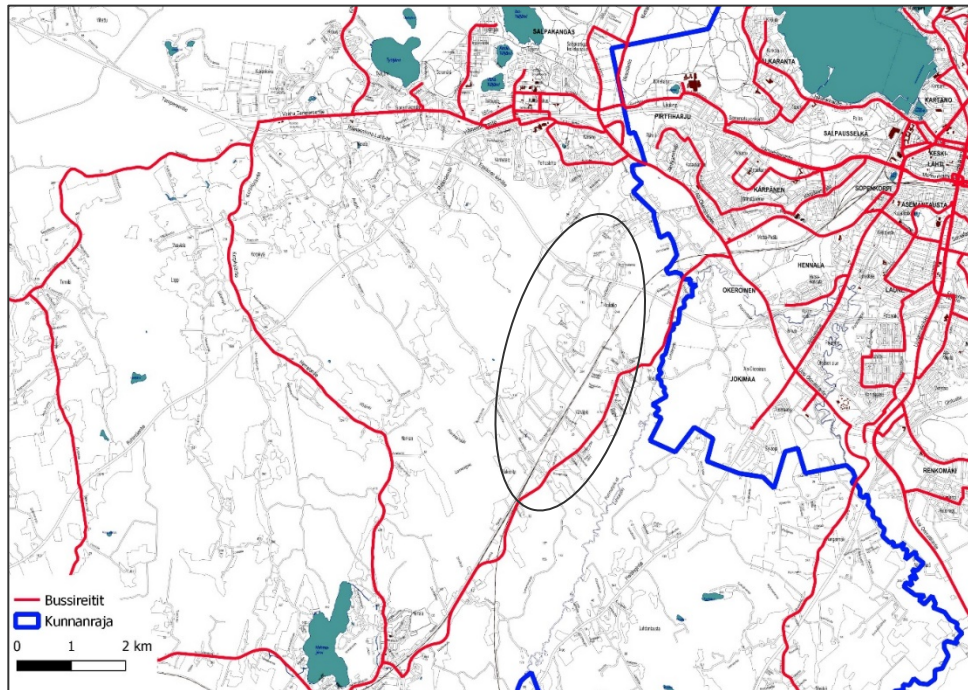


Kuva 2-7 Infrarakenteita suunnittelualueella.

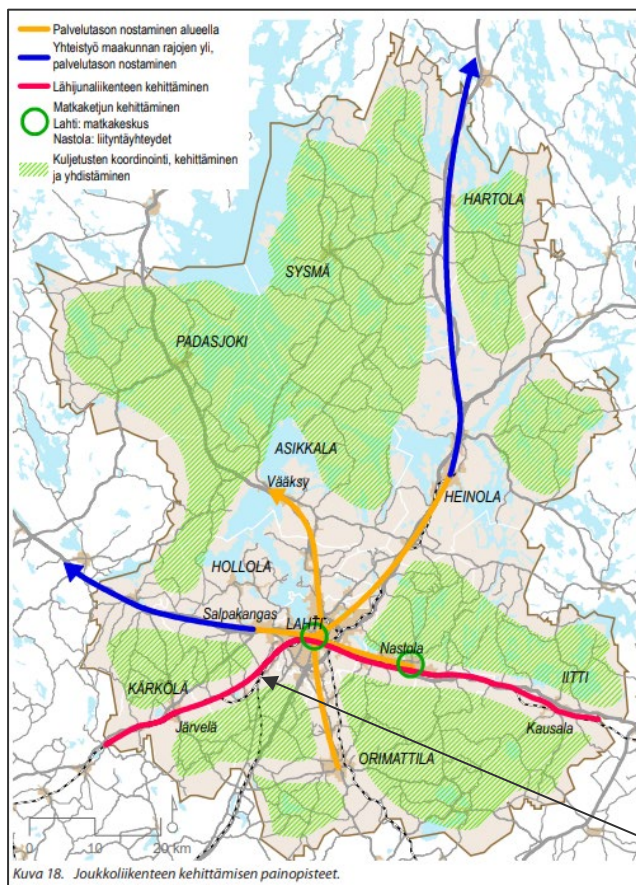
2.3.2 Joukkoliikenne

Hollolan joukkoliikenteen rungon muodostavat taajamassa kulkevat paikallisliikenteen bussilinjat, pääteitä kulkevat kaukoliikenteen linja-autot sekä koulukyytilinjat. Paikallisliikenne palvelee parhaiten liikkumista kuntakeskukseen Salpakankaalle sekä Lahteen. Suunnittelualueella Nostavantietä pitkin kulkee koulukyytilinja 56, jonka reitti kulkee Korpikylä-Herrala-Nostava-Okeroinen-Salpakangas.

Suunnittelualue sijoittuu pääradan varrelle. Hollolan eteläosien läpi kulkevat Helsinki – Lahti Oikorata sekä Riihimäki – Lahti rata, jotka erkanevat Hollolan Hakosillassa. Riihimäki–Lahti – radalla Herralassa on matkustajaliikenteen käytössä oleva seisake, josta on mahdollista matkustaa Riihimäen tai Lahden suuntiin noin kerran tunnissa. Seudullisesti tavoitteena on kehittää nykyisiä pääratoja mm. kehittämällä yhteyttä Helsinki-Vantaa -lentoasemalle.



Kuva 2-8 Kartta Lahden seudun bussireiteistä suunnittelualueella ja sen ympäristössä. Suunnittelualue on osoitettu kartalle likimääräisesti mustalla renkaalla, punaisella alueen bussireitit.



Kuva 18. Joukkoliikenteen kehittämisen painopisteet.

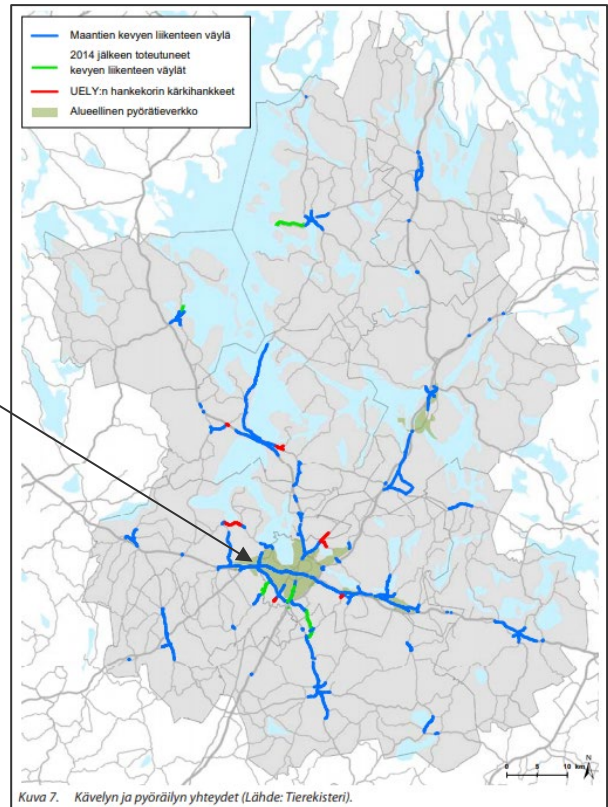
Kuva 2-9 Kartta Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmasta (Päijät-Hämeen liitto 2019): Joukkoliikenteen kehittämisen painopisteet. Suunnittelualue on osoitettu kartalle likimääräisesti nuolella.

2.3.3 Kevyt liikenne

Nostavantien varrella on suunnittelualueen ainoa jalankulku- ja pyörätie. Lahden eteläisen kehätien eritasoliittymän sillalle on rakennettu jalankulku- ja pyörätie.

Oikealla: Kuva 2-10 Kartta Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmasta (Päijät-Hämeen liitto 2019): Kävelyn ja pyöräilyn yhteydet. Suunnittelualue on osoitettu kartalle likimääräisesti nuolella.

Alla: Kuva 2-11 Valokuva kehätien ylittävästä eritasoliittymän sillasta.



Kuva 7. Kävelyn ja pyöräilyn yhteydet (Lähde: Tierekisteri).

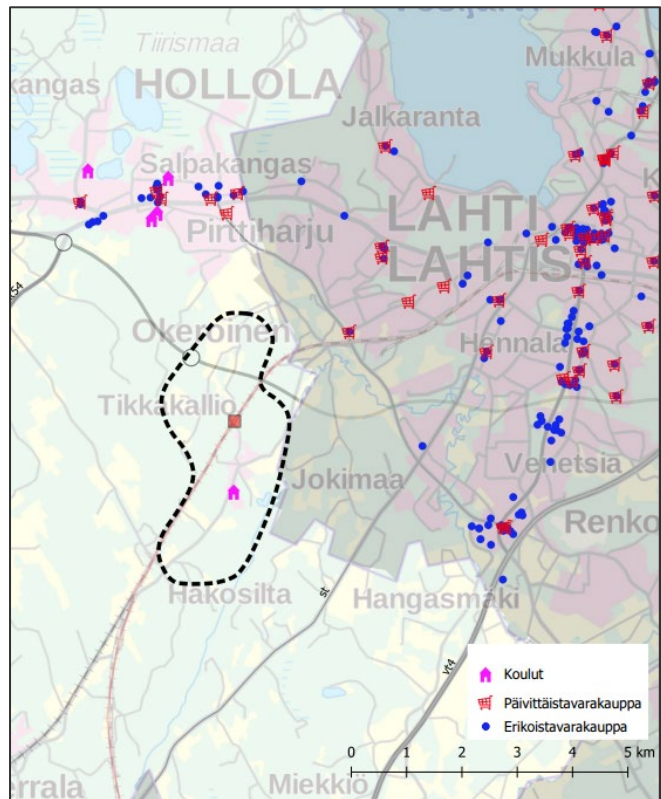
2.3.4 Palvelut

Nostavan alaluokkien koulu ja päiväkoti on noin 1 km etäisyydellä suunnitellusta henkilöliikenteen juna-asemasta. Yläluokkien koulu on noin 3,5 km etäisyydellä kuntakeskuksessa.

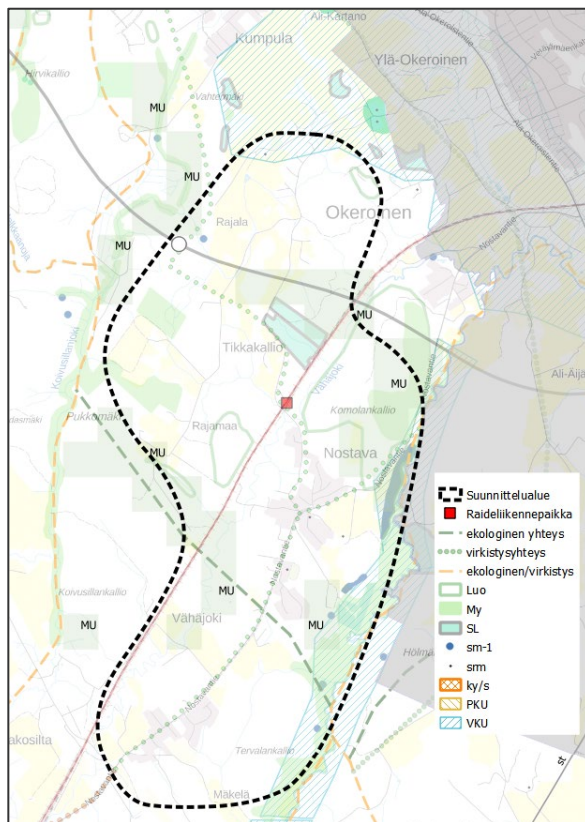
Muut kuntakeskuksen palvelut ovat noin 4 km etäisyydellä suunnittelualueen keskiosista.

Etäisyys suunnittelualueen keskiosista lähimpään päivittäistavarakauppaan, Lahden Okeroisiin, on tällä hetkellä noin 4 km.

Kuva 2-12 Julkiset ja kaupalliset palvelut suunnittelualueen ympäristössä.



2.3.5 Luonto-, maisema ja kulttuuriympäristö



Tikkakallion luonnonsuojelualue sijaitsee (SL) junaradan länsipuolella. Suunnittelualueelle sijoittuvilla luo-alueilla on mm. vesilain mukaisia noroja ja mahdollisia liito-oravalle soveltuvia elinympäristöjä. MU-alueet ovat metsätalousalueita, joilla on erityistä ulkoilun ohjaamistarvetta.

Ekologinen verkosto otetaan huomioon strategisen yleiskaavan 2020 selvitysten mukaisesti.

Suunnitteluun vaikuttavat luontoarvot selvitetään tarkemman suunnittelun vaiheessa.

Alueen pohjois- ja itäpuolilla sijaitsee maakunnallisesti merkittävät maisema-alueet (Okeroinen ja Luhdanjokilaakso).

Nostavan kylällä on kaksi mahdollista rakennusperintökohdetta, joiden suojeluarvo on selvitettävä tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Suunnittelualueelta ja sen ympäristöstä tunnetaan muinaisjäänöksiä.

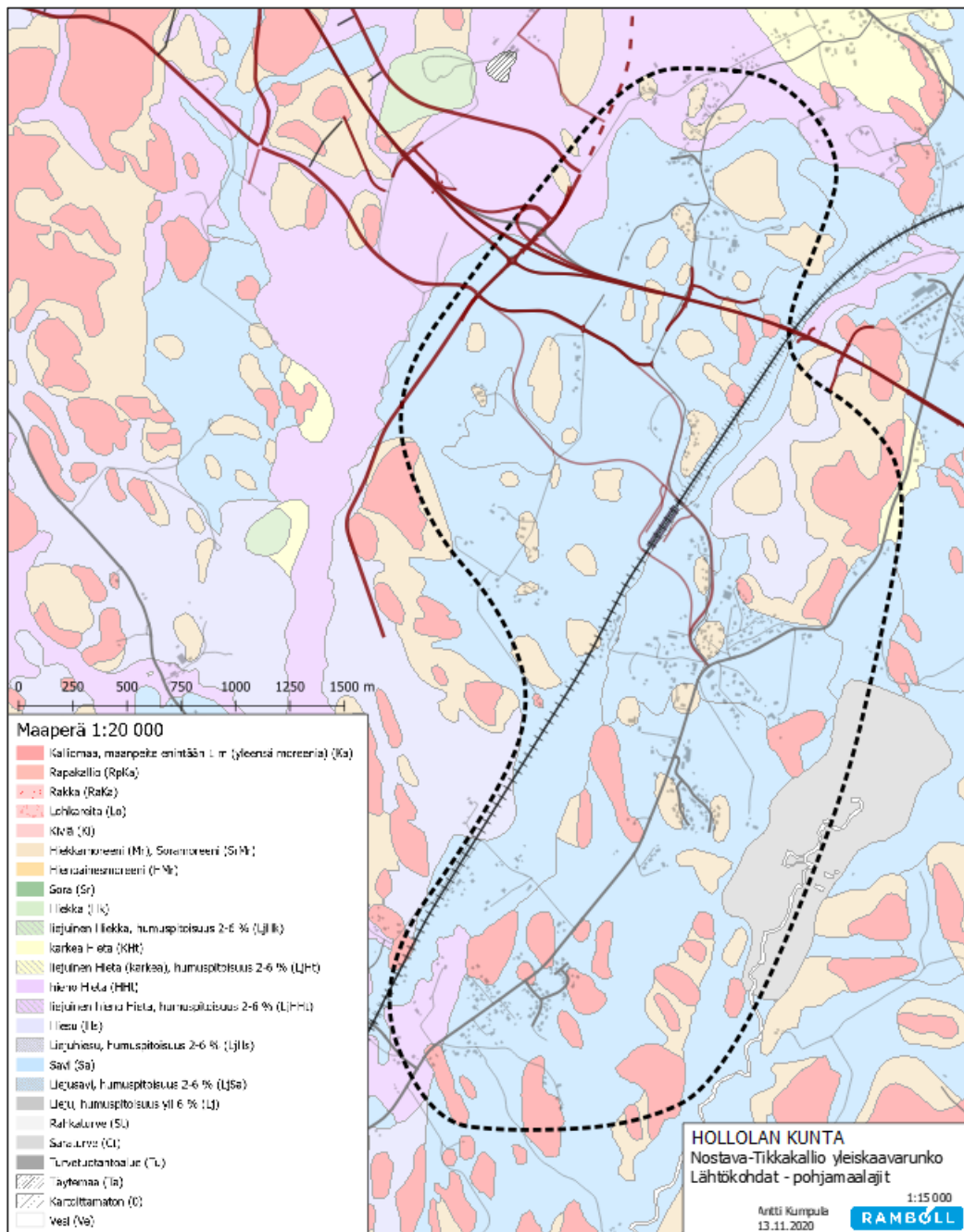
Kuva 2-13 Luonto-, maisema ja kulttuuriympäristö.

2.4 Maaperä ja topografia

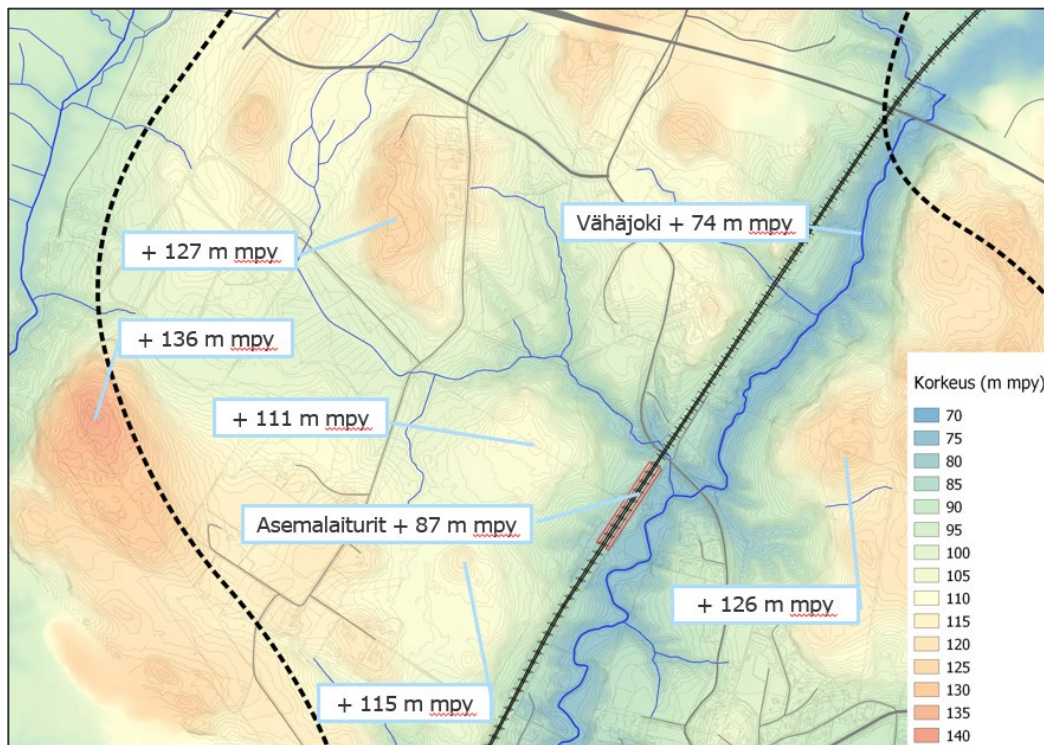
Suunnittelualueen rakennettavuutta on tutkittu maaperäkartan ja maastomuotojen perusteella. Maaston pinnanmuodot ovat vaihtelevia ja paikoin jyrkkäpiirteisiä. Pintamaaperä on monin paikoin savea. Korkeimmat alueet ovat usein kallio- ja hiekkamoreenimäkiä.

Eryyisesti Vähäjoen ympäristö on haastavasti rakennettava alue johtuen sen jyrkkäpiirteisyydestä ja savikkoisuudesta. Suunnittelun aseman lähialueella korkeuserot ovat suuret ja rinteet jyrkkiä.

Radanvarren toistaiseksi rakentamaton itäpuoli on rakentamisen kannalta kokonaisuudessaan haastavaa suurien korkeusvaihteluiden vuoksi.



Kuva 2-14 Maaperä suunnittelualueella ja ympäristössä.



Kuva 2-15 Maanpinnan korkeustasoja suunnittelualan keskiosassa.



Kuva 2-16 Junarata ylittää nykyisen Tikkakalliontien Vähäjoen pohjoispuolella.

3. SUUNNITELMA

3.1 Kaavarunko

Lähtötietojen ja hankkeen tavoitteiden pohjalta on laadittu kaavarunkosuunnitelma koko suunnittelualueesta. Suunnitelmassa esitetään rakentamiseen osoitettavat alueet, liikenneverkon ratkaisu, palvelurakenne, viherverkosto sekä tiedossa olevat suojelualueet. Kaavarunko on laadittu aluevarausyleiskaavan tyyppisesti. Kaavarunkosuunnitelmassa esitetään korttelialueiden käyttötarkoitukset, ajoneuvo- ja kevyen liikenteen järjestämisen periaatteet sekä keskeiset viheralueet. Lisäksi rakennettaville korttelialueille esitetään rakentamisen tehokkuus aluetehokkuutena.

3.1.1 Asuinalueet ja monimuotoiset alueet

Suunnittelualueella tehokkaimmin rakennettavat asuinalueet sijoittuvat kerrostalovaltaisille alueille (AK, TP/AK, AK/P ja AK/PL) Tikkakalliolle, kehätien ja uuden henkilöliikenteen juna-aseman välille. Kerrostalovaltaiset alueet sijoittuvat uusien pääkokoajakatujen varsille ja alueille on osoitettu myös työpaikkoja sekä palveluja. Monimuotoiset asuin- työpaikka- ja palvelualueet tuovat tehokasta maankäyttöä suunnittelualueen ytimeen ja mahdollistavat kaupunkimaisen katutilan muodostumisen.

Kerrostalo- ja rivitalovaltaiset asuinalueet (AKR) sijoittuvat uuden henkilöliikenteen juna-aseman läheisyyteen, junaradan molemmin puolin. Nostavan kylän puolella AKR-alueet sijoittuvat nykyisten Nostavantien ja Tikkakalliontien risteyksen ympäristöön täydentämään tai pitkällä aikavälillä korvaamaan nykyistä asuinrakennetta.

Pientalovaltaisia alueita (AP) sijoittuu kehätien pohjoispuolelle täydentämään nykyistä pientalovaltaista Okeroisten kylää. Kehätien eteläpuolella AP-alueita sijoittuu Tikkakallion viheralueisiin rajautuviin lounaisosiin, nykyisille ja uusille pientalovaltaisille alueille. Junaradan itäpuolella AP-alueet sijoittuvat uusille tai harvaan rakennetuille alueille Nostavantien ympäristössä.

Erillispientalojen alueet (AO) sijoittuvat nykyisille ja laajennettaville pientaloalueille Nostavantien varrella suunnittelualueen eteläosassa.

3.1.2 Palvelut

Nostavan nykyinen alakoulu Nostavantien varrelle on merkitty julkisten palvelujen ja hallinnon alueena (PY). Aluevaraus mahdollistaa koulun laajentamisen. PY-alue on merkitty myös Tikkakallion alueelle asuinalueiden keskelle mahdollistaen päiväkodin rakentamisen alueelle. Julkisten palvelujen kohdemerkinnällä (py) on osoitettu Tikkakallion alueelle mahdollisesti urheilupalveluille tarkoitettu alue.

Kehätien eritasoliittymän ja henkilöliikenneaseman välille on osoitettu kaupallisia palveluita KM-, P, AK/P, AK/PL sekä P/A -alueille. Kaupallisten palvelujen alueet, joille saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön (KM) sijoittuvat kehätien liittymän tuntumaan, sen etelä- ja pohjoispuolille. Kehätien liittymän eteläpuolelle on osoitettu myös palvelujen ja hallinnon alue (P). Tikkakallion pääkokoajakatujen varsille osoitetulle AK/P -alueelle voidaan asumisen lisäksi sijoittaa julkisia ja yksityisiä palveluja, kuten palveluasumista. Henkilöliikenteen juna-aseman ympäristöön sekä Tikkakalliontien varteen voi AK/PL -alueille sijoittaa asumisen lisäksi sijoittaa lähipalveluja pääasiassa katutasoon. Tikkakallion alueella oleva palvelu- ja asuinalue (P/A) mahdollistaa hevostallin sijoittamisen.

3.1.3 Työpaikka-alueet ja logistiikka-alue

Työpaikka-alueet (TP) sijoittuvat kehätien varrelle. Työpaikkakortteleissa kehätien melua voidaan torjua rakenteellisesti ja kortteleiden mahdollisesti korkea rakentaminen toimii osaltaan melusuojana kauempana sijaitseville asuinalueille. Tikkakallion pohjoisosaan on osoitettu TP/AK - alue, joka on toiminnollisesti monipuolinen ja mahdollistaa asumisen, palveluiden ja työpaikkojen sijoittumisen alueelle. Reservialueita työpaikkatoiminnoille on sijoitettu asemakaavoitetun Pukkomäentien varrelle.

Pukkomäentie johtaa asemakaavoitetulle Lahden seudun logistiikka-alueelle. Logistiikka-alueen ratapiha ulottuu suunnittelualueelle. Ratapiha on osoitettu rautatieliikenteen alueena (LR). Logistiikka-alueen liittymisestä suunnittelualueeseen on laadittu maastoleikkaus, joka on liitteenä 4. Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Päijät-Hämeen Liitto 2019) mukaisesti logistiikkatoiminnot tulisi keskittää alueille, joilla on hyvät yhteydet tie- ja rataverkkoon. Nostavan logistiikka-alueella on hyvät kehitysmahdollisuudet. Alue soveltuu hyvin nykyaikaiselle sisämaaterminaalitoiminnalle, joka pystyy vastaamaan monipuolisiin tulevaisuuden tarpeisiin. Nostavan sijainti on optimaalinen Pohjois-Euroopan, Venäjän ja Kauko-Idän markkinoita ajatellen. Myös merikuljetuksissa Nostava kytkeytyy hyvillä tie- ja rautatieyhteyksillä mm. Helsingin, Kotkan, Haminan, Loviisan ja Hangon satamiin. Näiden kautta saavutetaan kaikki merkittävät määräsatomat maailmalla.

3.1.4 Liikenne

3.1.4.1 Tie- ja kokoojakatuverkko

Nykyisinä teinä on kaavarungossa osoitettu kehätie eli Valtatie 12, kehätien ylittävä Tikkakalliontie Okeroisissa ja junaradan itäpuolella oleva Nostavantie. Uusina teinä tai merkittävästi parannettavina tieosuuksina on osoitettu uuteen aluerakenteeseen liittyvät kokoojakadut. Alueen länsilaitaan sijoittuvasta Pukkomäenkadusta on jo laadittu asemakaava ja katusuunnitelmat. Alueen pääkokoojakatu on Nostavantieltä junaradan ali kulkeva tie, joka liittyy alueen länsilaidalla Pukkomäenkatuun kehätien eritasoliittymän eteläpuolella. Nykyinen Okeroisista kehäradan yli tuleva Tikkakallion tie jatkuu kokoojakatuna kohti etelää. Näiden kahden kokoojakadun välille sijoittuu uutena tienä eteläisempi kokoojakatu

3.1.4.2 Joukkoliikenne

Alueen nykyinen joukkoliikenne on Nostavantietä kulkeva bussireitti, joka kulkee Korpikylästä Nostavan kautta Salpakankaalle.

Alueen raideliikenteen tavoitetilana on henkilöliikenneasema. Kaavarungossa on esitetty maakuntakaavan ja strategisen yleiskaavan mukaisesti uusi raideliikennepaikka Nostavalle ja kehitettävä ratayhteys Lahden ja Riihimäen/Helsingin suuntaan. Uuden raideliikennepaikan kohdalla on tällä hetkellä kaksi sähköistettyä raidetta. Uuden aseman perustaminen vaatii molemmille puolille sivuraideratkaisun. Alueella on hyvin tilaa liityntäpysäköinnille.

Nostavan uuden henkilöliikenneaseman ympäristössä, 2,5 kilometrin säteellä, Hollolan kunnan puolella, asuu nykyisin 783 henkilöä, ja 5 km säteellä asuu nykyisin 8479 henkilöä. Lahden alueella 2,5 km säteellä henkilöliikenneasemasta on 83 asuin- ja vapaa-ajan asuntoa (asukasmäärä ei ole tiedossa). Nyt laaditun maankäyttöselvityksen mukaisesti tulevaisuudessa 2,5 km säteellä uudesta asemasta voisi asua 10 000 – 15 000 henkilöä.

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Päijät-Hämeen Liitto 2019) mukaisesti lähijunaliikenteen kehittämisessä panostetaan lähitulevaisuudessa ensisijaisesti Riihimäki-Järvelä-Lahti-Kausala-Kouvola yhdysvälille. Ennakoimalla ja mahdollistamalla maankäytön kasvu tulevien

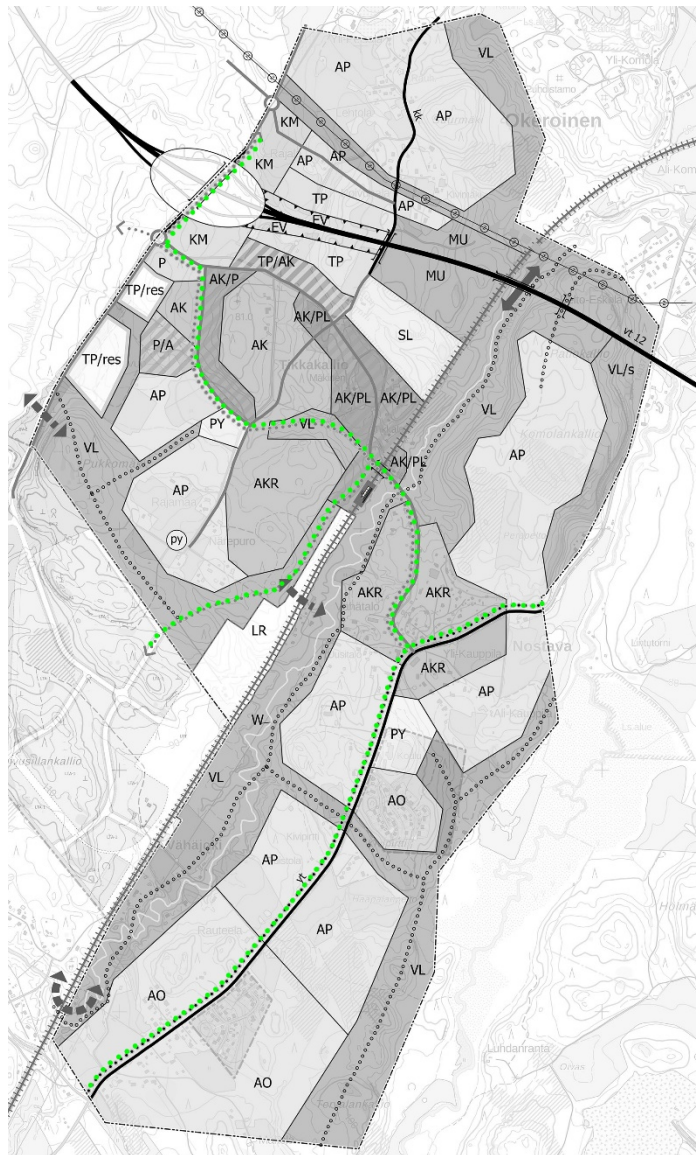
asema-alueiden vaikutusalueella voidaan kannattavan lähijunaliikenteen mahdollisuuksia parantaa huomattavasti.

3.1.4.3 Kevyt liikenne

Kaavarungossa on esitetty tärkeimmät kevyen liikenteen yhteydet: Nostavantien varren nykyinen kevyen liikenteen reitti kohti Lahtea ja Herralaa sekä uusi kevyen liikenteen reitti suunnittelualueen läpi kohti kuntakeskusta. Strategisen yleiskaavan mukaisesti näitä yhteyksiä kehitetään pyöräilyn laatuikäytävänä. Pyöräilyreitit palvelevat myös virkistystä ja ulkoilua, ja ovat osa maakunnan laajempaa pyöräilyverkostoa.

Matkaa uudelta juna-asemalta kuntakeskukseen tulee uusia esitettyjä kevyen liikenteen reittejä pitkin hieman alle 6 km. Juna-asemalta kehätien liittymään matkaa on noin 1,5 km ja Nostavantielle alle kilometri.

Uusi kevyen liikenteen reitti on osoitettu myös logistiikka-alueen ja henkilöliikenteen juna-aseman välille. Juna-asemalta logistiikka-alueelle tulee matkaa noin kilometrin verran.



Kuva 3-17 Tärkeimmät kevyen liikenteen yhteydet esitetty vihreällä.

3.1.4.4 Tavaraliikenne

Nostavan logistiikka-alueen ratapiha sijoittuu suunnittelualueelle. Ratapihan alueesta on laadittu raiteistosuunnitelma vuonna 2007. Ratapihan raide erkanee etelästä tultaessa pohjoiselta pääraiteelta. Pohjoispäässä ratapihan liitos takaisin pääraiteisiin on suunniteltu tapahtuvan uuden pohjoisen sivuraiteen kautta. Liitos laituriraiteeseen on suunniteltujen laitureiden eteläpuolella. Ratapihan raiteiston ja aseman raiteiston yhteensovittaminen edellyttää Nostavan logistiikka-alueen raiteistosuunnitelman päivittämistä.

Vaihemaa- ja kuntakaavassa suunnittelualueen luoteispuolelle sijoittuvan kiertotaloutta palvelevan jätteenkäsittelyalueen (Lahden seudun kierrätyspuisto) liikenneyhteys on esitetty suunnittelualueen itäreunan Pukkomäenkadulta.

3.1.5 Virkistys- ja viheralueet, ulkoilureitit sekä viheryhteydet

Kaavarungossa osoitetut, laajat lähivirkistysalueet (VL) sijoittuvat junaradan itäpuolelle Vähäjokilaaksoon, logistiikka-alueen ja Tikkakallion väliselle Pukkomäelle, Luhdanjokilaaksoon rajautuville alueille sekä Patiokallion ja Suurmäen rinteisiin. Näitä laajoja kokonaisuuksia täydentävät ja yhdistävät kapeammat ja pienialaisemmat VL-alueet rakennettavien alueiden välissä. Metsätalousalueet, joilla on erityistä ulkoilun ohjaamistarvetta, on osoitettu kehätien etelä- ja pohjoispuolille täydentämään viherverkostoa. Viheraluerakenne täsmentyy ja täydentyy tarkemmassa jatkosuunnittelussa asuin-, työpaikka- ja palvelualueiden sisäisillä viheralueilla.

Kaavarunkoon on merkitty tärkeimmät ulkoilureitit ohjeellisilla linjauksilla.

Kaavarunkoon merkityt viheryhteydet (ekologiset ja virkistysyhteydet) perustuvat strategisen yleiskaavan 2020 selvityksiin ja merkintöihin. Säilytettävänä viheryhteytenä on osoitettu Vähäjokivarren osuus, joka alittaa kehätien.

Ohjeellinen ekologinen yhteystarve on merkitty Pukkomäeltä luoteeseen jatkuvana sekä junaradan poikki kulkevana henkilöliikenteen juna-aseman eteläpuolella ja kaava-alueen eteläosassa. Ekologinen yhteystarve tarkoittaa vähimmillään suojaisan yhteyden rakentamista eläinten liikkumisen turvaamiseksi. Radan poikki kulkeva yhteys voi olla esimerkiksi vihersilta tai erityisesti eläinten liikkumiseen tarkoitettu eläinallikku. Alikulku voidaan sijoittaa vesiuoman kohdalle, jolloin radan alittavaan putkeen / tunneliin on jätettävä maakannas maaeläinten liikkumista varten. Radan varren puustoisuuden turvaaminen ekologisten yhteyksien kohdalla mahdollistaa esimerkiksi liito-orava kulkemisen radan yli.

Ohjeellinen ekologinen ja virkistysyhteys on merkitty junaradan poikki kaava-alueen pohjoisosaan nykyisen voimalinjan kohdalle. Kyseinen yhteys mahdollistaisi Okeroisen ekologisten yhteyksien ja virkistysreittien liittymisen Vähäjokivarren virkistysalueeseen ja -reitteihin.

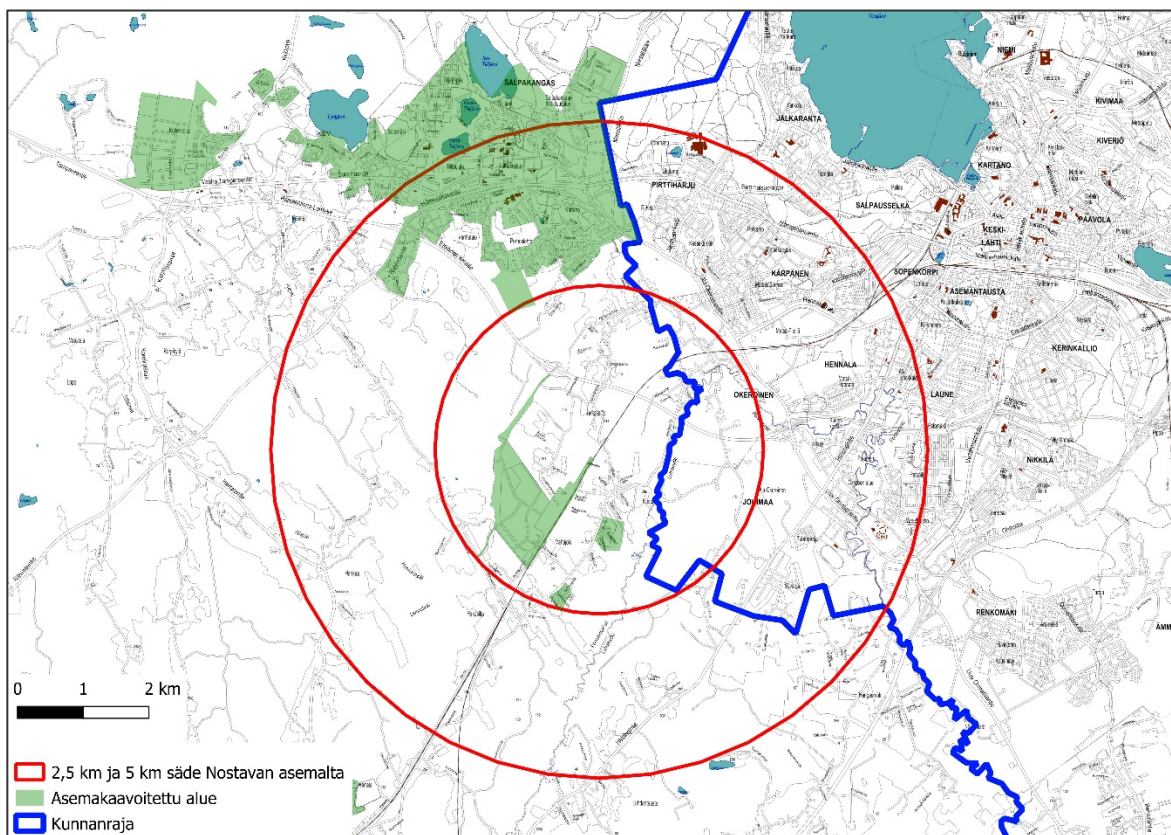
3.2 Suojelualueet

Kaavarungossa on osoitettu aluevarauksena Tikkakallion luonnonsuojelualue (SL). Patiokallion – Komolankallion jyrkänteinen itärinne on osoitettu lähivirkistysalueena, jolla ympäristö säilytetään (VL/s).

3.2.1 Mitoitus

Asuinalueet

Hollolan asukasluku oli 1.6.2020 noin 23 400 henkilöä. Hollolan kuntakeskuksessa, noin viiden kilometrin päässä suunnittelualueelta, asuu noin 12 000 hollolalaista. Nostavalle suunnitellun henkilöliikenteen juna-aseman ympäristössä, 2,5 kilometrin säteellä, Hollolan kunnan puolella, asuu nykyisin 783 henkilöä. Lahden alueella on 83 asuin- ja vapaa-ajan asuntoa kyseisellä alueella (asukasmäärä ei ole tiedossa). 5 km säteellä suunnitellun juna-aseman ympäristössä Hollolan puolella asuu nykyisin 8479 henkilöä.



Kuva 3-18 Kartalla on osoitettu 2,5 km ja 5 km etäisyydet Nostavalle suunnitellusta henkilöliikenteen juna-asemasta.

Kaavarungon mahdollistama asukasmäärä on laskettu eri alueille määriteltyjen aluetehokkuuksien sekä arvioidun asumisen osuuden ja arvioidun asumisväljyyden perusteella. Laskelmissa on esitetty kaksi eri arviota, joista toisessa on käytetty suurempaa aluetehokkuutta ja toisessa pienempää. Aluetehokkuusluvuissa (rakennuksen kerrosala / alueen pinta-ala kaavarungossa) on huomioitu rakennettavien kortteleiden lisäksi alueelle väljyyttä tuovat viheralueet, katualueet ja mahdolliset muut yleiset alueet.

Aluetehokkuus kerrostalovaltaisilla alueilla on 0,30-0,70, kerros- ja rivitalovaltaisilla alueilla 0,25-0,40 ja pientalovaltaisilla alueilla 0,05-0,20. Väestömitoituksessa asumisväljyytenä on käytetty kerrostalovaltaisilla alueilla 50 k-m², kerros- ja rivitalovaltaisilla alueilla 60 k-m² ja pientalovaltaisilla alueilla 80 k-m². Asumisen kerrosalan osuus kokonaiskerrosalan määrästä vaihtelee alueittain.

Laskelmien perusteella suunnittelualan tuleva väestömäärä tulisi arviolta olemaan noin 8 700 – 14 700 asukasta. Asukasmäärälaskelmat on esitetty taulukoissa (Taulukko 1 ja Taulukko 2) sekä alueittain liitteenä olevalla kartalla (Liite 2).

Tulevien asukasmäärien arviointitapoja on monia ja nyt esitetyissä laskelmissa vaihteluväli on suuri. Suuntaa antavina arvioina ne kuitenkin toimivat. Vertailun vuoksi voidaan laskea esimerkiksi kaavarunkokartan eteläisimmän AO-alueen asukasmäärä toisella tavalla. Tässä suunnitelmassa esitetyn laskentatavan mukaan AO-alueelle, jonka pinta-ala on 47 ha voi sijoittua 294-587 asukasta (Liite 2). Jos lasketaan tavalla, missä oletetaan hehtaarille sijoittuvan 4 AO-tonttia ja jokaiselle tontille 3 henkilöä, niin kyseiselle alueelle saadaan asukasmääräksi 564 henkilöä (47x4x3=564), mikä on samassa suuruusluokassa aiemmin esitetyn suuremman

tehokkuuden laskelman kanssa. Molemmissa laskentatavoissa kaavarungon AO-alueen pinta-
alassa on mukana alueen sisäiset katu- ja viheralueet.

Taulukko 1 Laskelma asukasmääräarviosta, pieni tehokkuus.

Nostavan maankäyttöselvitys, asukasmääräarviot: pieni tehokkuus

	Alueen pinta-ala m ²	Aluetehokkuus k-m ² /m ²	Asumisen osuus %	Kerrosala kokonaan k-m ²	Kerrosala asumiseen k-m ²	Asumisväljyys k-m ² /as	Asukkaita
AO	849 168	0,05	100	42 458	42 458	80	531
AP	2 026 517	0,10	100	202 652	202 652	80	2 533
AKR	594 026	0,25	90	148 507	133 656	60	2 228
AK	178 863	0,30	90	53 659	48 293	50	966
AK/P	71474	0,50	80	35 737	28 590	50	572
AK/PL	197 938	0,50	80	98 969	79 175	50	1 584
TP/AK	58388	0,50	50	29 194	14 597	50	292
Yhteensä	3 846 512			611 176	549 421		8 705

Taulukko 2 Laskelma asukasmääräarviosta, suuri tehokkuus.

Nostavan maankäyttöselvitys, asukasmääräarviot: suuri tehokkuus

	Alueen pinta-ala m ²	Aluetehokkuus k-m ² /m ²	Asumisen osuus %	Kerrosala kokonaan k-m ²	Kerrosala asumiseen k-m ²	Asumisväljyys k-m ² /as	Asukkaita
AO	849 168	0,10	100	84 917	84 917	80	1 061
AP	2 026 517	0,20	100	405 303	405 303	80	5 066
AKR	594 026	0,40	90	237 610	213 849	60	3 564
AK	178 863	0,50	90	89 432	80 488	50	1 610
AK/P	71474	0,70	80	50 032	40 025	50	801
AK/PL	197 938	0,70	80	138 557	110 845	50	2 217
TP/AK	58388	0,70	50	40 872	20 436	50	409
Yhteensä	3 846 512			1 046 722	955 864		14 728

Kaupan mitoitus

Kaavarungossa ei ole laskettu tai määritelty kaupan rakennusoikeuksia, vaan mitoitus tulee jatkosuunnittelussa perustaa strategisen yleiskaavan linjauksiin.

Nostavalle on osoitettu strategisessa yleiskaavassa seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö tai myymäläkeskittymä valtatie eritasoliittymään. Eritasoliittymän ympäristöön on strategisessa yleiskaavassa mitoitettu ja kaavamääräyksiin kirjattu:

- erikoiskauppaa 10 000 k-m²
- tiva (paljon tilaa vievä kauppa) 8 000 k-m²
- päivittäistavarakauppaa 4000 k-m²

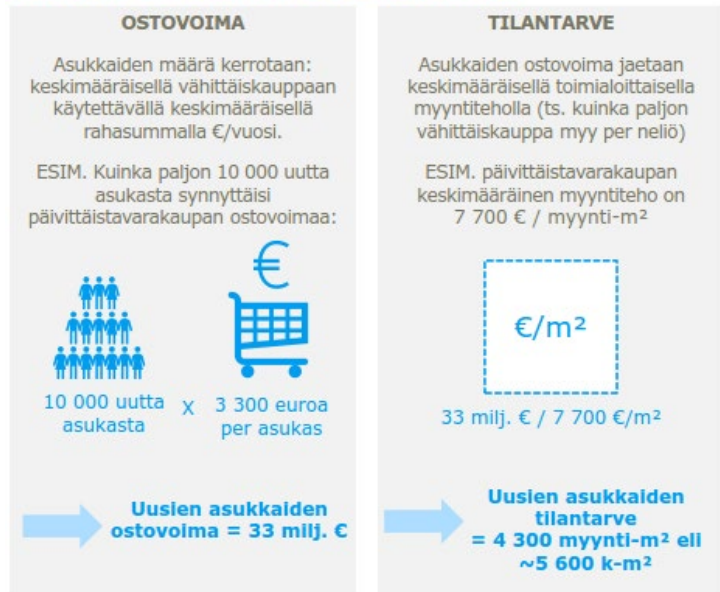
Strategisessa yleiskaavassa Nostavan uuden henkilöliikenteen juna-aseman ympäristöön on osoitettu kehitettävän taajaman merkintä, joka voi sisältää paikallis- ja lähipalveluita.

Strategisessa yleiskaavassa on määrätty, että Nostava-Tikkakallion alueella vähittäiskaupan 4 000 k-m² ja sen ylittävien suuryksiköiden yhteenlaskettu enimmäiskerrosala saa olla enintään 8 000 k-m².

Strategisessa yleiskaavassa 2020 on linjattu, että kuntakeskuksen ulkopuolisten kaupan alueiden (Riihimäentien ja Nostavantien varret, Kukonkoivu) tulee profiloitua niin, että ne vahvistavat Lahden seudun kaupallista rakennetta, eivätkä kilpaile keskenään. Maankäytön suunnittelussa kaupan palvelujen kehittämistä on ajateltava kokonaisuutena, jossa eri alueiden kaupan palvelut täydentävät toisiaan. Kunnan näkökulmasta on tärkeää kokonaisuuden hallinta niin, että luodaan edellytykset kaupan tavoitteelliseen kehittymiseen eri alueilla. Erityisesti hyvään logistiseen sijaantiin liittyvät logistiikkatoiminnot saattavat mahdollistaa verkkokauppatoimijoiden sijoittumisen alueille, jolloin myös näihin liittyvä myymälätila tulisi mahdollistaa alueilla. Lisäksi erityisesti tilaa vaativan kaupan tarjonta on Hollolassa heikkoa, minkä vuoksi tämäläisille toimintoille voidaan synnyttää mahdollisuuksia. Myös esimerkiksi ajoneuvojen ja raskaampien koneiden (esim. maatalouskoneet) myynti näillä alueilla olisi mahdollista.

Kuva 3-29 Kaaviokuvassa on esitetty ostovoima- ja tilantarvelaskelman perusteet sekä havainnollistettu päivittäistavarakaupan laskennallisen tilantarpeen kasvua 10 000 uuden asukkaan esimerkin avulla. Esimerkissä ei ole huomioitu asukkaiden kulutuksen kasvua, vaan esimerkin avulla kuvataan, kuinka paljon laskennallisesti uutta päivittäistavarakaupan pinta-alaa uudet asukkaat tarvitsisivat. Esimerkin mukaisesti 10 000 uutta asukasta tarvitsisi laskennallisesti noin yhden hypermarketin päivittäistavarakaupan osaston verran uutta päivittäistavarakaupan alaa. Kuvan lähde: Hollolan strategisen yleiskaavan päivitys, Kaupan rakennusoikeudet, raportti 7.4.2020, täydennetty 1/2021, Ramboll.

OSTOVOIMA- JA TILANTARVELASKELMAN PERUSTEET



3.3 Nostavan asemanseudun alue

Nostavan asemanseudun alueesta on laadittu kaavarunkoa täydentävä ja tarkentava suunnitelma mittakaavaan 1:8000, jossa on esitetty

- alueen liittyminen ympäröivään liikenneverkkoon
- alueen sisäinen liikenneverkko
- rakentamiseen osoitettavat alueet sekä rakennustyyppit: massoitteleva, kerrosalue ja kerrosala
- viheralueet ja ulkoilureitit
- tiedossa olevat suojelualueet ja -kohteet.

Nostavan asemanseudun alueen alustava maankäytön suunnitelma on tämän selostuksen liitteenä 3.

3.3.1 Asumisen ja kaupan korttelit juna-aseman ja kehätien välillä

Asemanseudulle suunnitellut uudet asuinalueet lähipalveluineen sijoittuvat juna-aseman ja kehätien eritasoliittymän väliselle alueelle. Pääkatujen varsilla kortteleiden tiiviit ja korkeat rakennusmassat rajaavat katutilaa ja muodostavat kaupunkimaista ympäristöä. Korkeita rakennusmassoja sijoittuu myös maamerkkeinä aseman lähelle ja korkeimpien mäkien rinne- ja lakialueille. Matalampaa rakentamista on osoitettu terassitaloiksi rinnealueille ja alueen itäosaan tasaisemmille alueille.

Juna-asemalle, monenlaisen liikenteen solmukohtaan, on osoitettu korkea rakentamista, johon voi sijoittua asumista, toimistotiloja ja lähipalveluja. Aseman kortteli sijoittuu kannen päälle, jossa rakennusten väliin jää suojaisa aukio. Asemalta pääsee sujuville kevyen liikenteen reiteille "Nostavan pyöräbaanalle" ja lounaan suuntaan kohti logistiikka-alueita. Juna-aseman pysäköinti on osoitettu lopputilanteessa rakeenteellisen kannen alle mahdollistamaan tehokas maankäyttö suurten korkeusvaihteluiden maastossa. Rakentamisen alkuvaiheessa voidaan tehdä väliaikaisia maantasossa olevia pysäköintialueita juna-aseman liityntäpysäköintiä varten.

Nostavan bulevardiksi on suunnitelmassa esitetty kehätien ja eritasoliittymän välinen pääkokoojakatu. Bulevardin varrelle sijoittuu korkeita kerrostalokortteleita, joista pohjoisimmat ovat yhdistettyjä asumisen ja työpaikkojen kortteleita. Bulevardi on kaupunkimainen katu, jossa

asuinkortteleiden kivijaloissa voi olla liiketiloja. Tiiviit korttelirakenteet ja vaihtelevat kerroskorkeudet tuovat eloisuutta kaupunkikuvaan.

Suunnitelmassa on esitetty alustavia rakennusmassoja / korttelivaraus kaupallisille, tilaa vaativille palveluille kehätien liittymän etelä- ja pohjoispuolelle. Kehätien varteen on esitetty työpaikkakortteleita, jotka toimivat melusuojoina asumisen alueille.

3.3.2 Palvelut

Julkisia tai niiden kaltaisia palveluja on sijoitettu suunnittelualueen keski- ja eteläosiin. Keskiosaan, kokoojakatujen (uusi katu ja nykyinen Kuusenalantie) sijoittuvat päiväkotit ja leikkipuisto sekä seniorikortteli, jossa voi olla palveluasumista. Urheilukentälle ja -hallille on varattu tilaa eteläosan pientalovaltaisen alueen yhteyteen. Nykyinen suunnittelualueen itäosaan sijoittuva maatila on osoitettu suunnitelmassa ratsastustallina, joka mahdollistaisi alueen asukkaille harrastamisen sekä kytköksen "maaseutumaiseen" ympäristöön. Jatkosuunnittelussa on selvitettävä ratsastustallin toimintaedellytykset alueelle mm. riittävien ja turvallisten ratsastusreittien kannalta.

3.3.3 Viheralueet

Rakennettavien alueiden väliin on jätetty viheralueita, jotka korostavat alueen maiseman ja luonnon ominaispiirteitä. Joki- ja purolaaksot on osoitettu viheralueina. Alueen luonto- ja virkistysarvot nähdään tärkeänä osana alueen vetovoimaa ja kestävyyttä. Junaradan eteläpuolinen Vähäjoki on osoitettu laajana virkistysalueena, josta ekologiset sekä virkistysyhteydet jatkuvat pohjoisen ja etelän suuntaan. Vähäjoen varteen voidaan rakentaa elämysellinen ulkoilureitti. Alueen itäosan kokoojakadun varteen, "Nostavan pyöräbaanan" laidalle, on suunniteltu hulevesiuomien rakentamista luonnonmukaisena vesiaiheena. Luonnonmukainen uoma nostaa alueen virkistysarvoa, hulevesien hallinnan mahdollisuuksia ja luonnon monimuotoisuutta rakennetussa ympäristössä.

3.3.4 Kevyt liikenne

Juna-asemalta luoteeseen on osoitettu "Nostavan pyöräbaana" eli pyöräilyn laatukäytävä ensin purolaakson laidalle ja sitten kokoojakadun varteen kaksisuuntaisena pyörätienä. Ratkaisulla tavoitellaan sujuvaa ja houkuttelevaa pyöräily-yhteyttä alueen halki juna-asemalle ja pohjoisen suunnassa kohti kuntakeskusta. Juna-asemalta etelään logistiikka-alueelle on osoitettu valaistu kevyen liikenteen reitti. Juna-aseman läheisyys ja hyvä kevyen liikenteen reitti asemalta logistiikka-alueelle lisää alueen houkuttelevuutta työpaikka-alueena.

4. VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

4.1 Vaikutusalue

Kaavarunkosuunnitelman suorat vaikutukset kohdistuvat ensisijaisesti suunnittelualueelle ja sen lähialueille. Alueen toteuttamisen vaikutukset ulottuvat osin välillisesti Salpakankaalle ja Lahden seudulle.

4.2 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Kaavarunkoalueelle muodostuu kokonaan uusi taajama-alue, jonka on ajateltu pitkän ajan kuluessa liittyvän osaksi Salpakankaan taajamaa. Nykyisellään suunnittelualueella on asutusta ja palveluita, joten kokonaan uudesta aluerakenteesta ei ole kyse. Kaavarunkoalueelle osoitetut asuin-, työpaikka- ja palvelualueet mahdollistavat Hollolaan merkittävän väestönkasvun. Suunnittelualueen rakentamiseen on ajateltu useita vuosikymmeniä. Esimerkiksi Salpakankaan rakentuminen kuntakeskukseksi kesti noin 30 vuotta. Kaavarunkoalueen vaiheittaisen

toteutumisen ja asukasmäärän kasvun aikana julkisten sekä yksityisten palveluiden tarve alueella on arvioitava vaiheittain.

Raideliikenteeseen tukeutuvan alueen suunnitelmalla vastataan yhdyskuntarakenteeseen liittyvien megatrendien teemoihin:

- *Kaupungistuminen*: Yhä useampi muuttaa kaupunkeihin ja kasvaville kaupunkiseuduille.
- *Monipaikkaisuus*: Työssäkäyntialueet laajentuvat, pendelöinti lisääntyy ja kaupunkien välinen yhteistyö vahvistuu kansallisesti ja kansainvälisesti.
- *Ilmastonmuutos ja kestävä kehitys*: Kasvihuonepäästöjen vähentäminen edellyttää kestävämpiä ratkaisuja läpileikkaavasti. Liikkumisen päästöjen pienentäminen yksi keskeisimmistä kokonaisuuksista.
- *Talous*: Asumiseen liittyvät haasteet, kuten asuntojen saatavuus ja hinta ovat koko Suomen taloutta hidastava tekijä. Hyvillä liikenneyhteyksillä luodaan otollisia sijainteja asumiselle ja yrityksille ja parannetaan kohtuuhintaisen asuntotuotannon edellytyksiä.

4.3 Vaikutukset maisemaan ja taajamakuvaan

Suunnitelman toteuttaminen muuttaa merkittävästi alueen maisemarakennetta ja maisemakuvaa. Rakentamisen myötä maaston muotoja tasataan. Nykyiset maa- ja metsätalousalueet muuttuvat rakennetuksi ympäristöksi. Nykyiset kylä- ja haja-asutusalueet muuttuvat osin tai kokonaan tehokkaammin rakennetuksi ympäristöksi. Säilyvillä ja kehitettävillä virkistysalueilla voidaan korostaa alueen maiseman ja luonnon ominaispiirteitä, kuten vaihtelevia maastonmuotoja ja reheviä metsiä. Uusien asuinalueiden väliin on Tikkakallion tarkennusalueella osoitettu säilyviä viheralueita mm. selänteiden vaikeasti rakennettaville rinteille ja vesiuomien ympäristöön.

4.4 Vaikutukset luontoon

Alueella säilytetään Tikkakallion luonnonsuojelualue ja Patiokallion-Komolankallion alueita. Tarkemman suunnittelun yhteydessä koko alueen luontoarvot on selvitettävä ja tarvittaessa osoitettava muitakin säilytettäviä alueita. Ekologisten yhteyksien turvaaminen säilyttää ja voi myös parantaa eläinten liikkuvuutta ja luonnon monimuotoisuutta.

Säilyvien ja luonnonmukaisina kehitettävien vesiuomien avulla säilytetään luonnon monimuotoisuutta ja voidaan toteuttaa hulevesien luonnonmukaista hallintaa mm. tulvien hillinnässä.

4.5 Vaikutukset liikenteeseen

Suunnittelualue sijoittuu valtatie ja raideliikenteen solmukohtaan. Tiivis taajama-alue tuo edellytykset rautatien henkilöliikenneaseman toteutumiselle.

Suunnittelualueen lounaispuolelle sijoittuvan logistiikka-alueen raskas liikenne ja asuinalueiden henkilöliikenteen on erotettu toisistaan.

Uusi Nostavan henkilöliikenteen juna-asema palvelee lähialueen nykyisiä ja uusia asukkaita sekä mm. kuntakeskuksen asukkaiden pendelöintiä ja vapaa-ajan liikkumista. Kuntakeskuksen suunnalta Nostavan asema on lähempänä kuin nykyinen lähin rautatieasema Lahdessa. Liikenneaseman yhteyteen toteutettava liityntäpysäköintialue parantaa liikenneketjujen toimivuutta Päijät-Hämeen länsiosista.

Uuden juna-aseman saavutettavuus henkilöautoliikenteen lisäksi on mahdollistettu myös pyöräillen suunnittelualueen poikki kulkevan pyöräliikenteen laatukäytävän avulla. Linja-autoliikennettä Nostavan aseman ja kuntakeskuksen välillä on syytä kehittää aseman ja alueen rakentumisen myötä.

Raideliikenteen kehittymisen myötä pääkaupunkiseudun saavutettavuus paranee Hollolassa. Lähijunalla matka-aika Helsinkiin olisi noin tunnin. Tämä mahdollistaa esimerkiksi autottomuuden ja hiilipäästöjen vähenemisen. Väestön siirtyessä asumaan raideliikenteen vaikutusalueelle kulkutavat muuttuvat kansainvälisten päästötavoitteiden suuntaan.

4.6 Ympäristöhäiriöiden vaikutus ja torjunta

Kehätien ja radan liikennemelu huomioidaan toimintojen sijoittelussa ja melua torjutaan mahdollisin meluestein sekä rakenteellisesti rakennettaessa radan läheisyyteen. Tärinäsuojausmahdollisuuksia ovat junaradan ja rakennuksen väliin asennettavat tärinäsuojaukset ja itse rakennukseen tehtävät tärinäsuojausmenetelmät.

Suunnittelualueen lounaispuolelle sijoittuvan logistiikka-alueen rakentamisen aiheuttaa melua eniten alueen louhintavaiheessa. Lähtökohtana on, että logistiikka-alue on louhittu ennen uusien asuinalueiden rakentamista, jotka ovat louhinnasta aiheutuvien haittavaikutusten vaikutuspiirissä. Muutoin louhinta on otettava huomioon uusien alueiden rakentamisen vaiheistuksessa. Louhittavaa kiviainesta voidaan hyötykäyttää uusilla rakennettavilla alueilla, kuten juna-aseman ympäristössä ja seudun ratapihan lisäraiteiden toteutuksessa.

5. SUOSITUKSET JATKOTOIMENPITEISTÄ

Nostavan maankäyttöselvityksen yhteydessä tuotetut suunnitelmat ovat alustavia ja tulevaa suunnittelua ohjaavia materiaaleja. Jatkosuunnittelussa voi olla tarpeen laatia alueelle osayleiskaava ohjaamaan alueen asemakaavoitusta. Jatkosuunnittelun yhteydessä alueelle on tarpeen laatia maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämät selvitykset. Näitä voivat olla esimerkiksi luonto-, liito-orava-, rakennettavuus- ja meluselvitykset sekä junaradan läheisyydessä tärinäselvitys.

Alueen vetovoiman esiin nostamiseksi ja markkinoinnin tueksi voidaan laatia erilaista materiaalia. Alueen identiteetin korostaminen ja kehittäminen on tärkeää alueen houkuttelevuuden ja vetovoiman kannalta. Asioita, joita voidaan kehittää alueen vetovoimatekijöinä ja identiteetin muodostumistekijöinä, ovat esimerkiksi hyvät liikenneyhteydet, mahdollisuus autottomaan elämäntapaan, hyvät virkistysyhteydet ja alueen luonto, laadukas arkkitehtuuri ja lähipalvelut.