

Vastaanottaja

Hollolan kunta

Asiakirjatyyppi

Kaavaselostus, luonnos

Päivämäärä

9.2.2026

Y23

NOSTAVAN-TIKKAKALLION OSAYLEISKAAVA



Y23

NOSTAVAN-TIKKAKALLION OSAYLEISKAAVA

Projekti	Nostavan-Tikkakallion osayleiskaava
Projekti nro	1510091204
Vastaanottaja	Hollolan kunta
Laatijat	Juha Riihiranta, Lari Jaakkola, Sofi Lehtonen, Teemu Roikonen, Iida Österman, Helena Muukkonen

Kannen kuva	Tikkakalliontien alikulku pääradan kohdalla kesäkuussa 2025 (valokuva Juha Riihiranta)
--------------------	--

SISÄLTÖ

1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT	6
2. TIIVISTELMÄ	7
2.1 Kaavaprosessin vaiheet	7
2.2 Osayleiskaavan sisältö	7
2.3 Kaavan ohjausvaikutukset ja sisältövaatimukset	8
3. OSAYLEISKAAVAN LÄHTÖKOHDAT	8
3.1 Alueen yleiskuvaus	8
3.2 Maankäytön historia	9
3.3 Luonnonympäristö	13
3.4 Rakennettu ympäristö	25
3.5 Maanomistus	31
4. SUUNNITTELUTILANNE	32
4.1 Maakuntakaava	32
4.2 Lahden seudun kaupunkiseutusuunnitelma	38
4.3 Yleiskaavat	40
4.4 Asemakaavat	43
4.5 Rakennusjärjestys	44
4.6 Pohjakartta	44
4.7 Rakennuskiellot	44
4.8 Alueelle laadintavaiheessa tehdyt tai aikaisemmat selvitykset	44
5. OSAYLEISKAAVAN TAVOITTEET	46
5.1 Valtakunnalliset tavoitteet	46
5.2 Maakunnalliset tavoitteet	47
5.3 Seudulliset tavoitteet	47
5.4 Kunnan tavoitteet	48
6. OSAYLEISKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET	49
6.1 Osayleiskaavan suunnittelun tarve	49
6.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset	49
6.3 Osallistuminen ja yhteistyö	49
6.4 Aloitusvaihe	49
6.5 Kaavaluonnos ja valmisteluaineisto	49
6.6 Kaavaehdotus	49
6.7 Viranomaisyhteistyö	50
7. OSAYLEISKAAVAN KUVAUS	50
7.1 Yleiskuvaus	50

7.2	Asuminen	50
7.3	Palvelu- ja elinkeinotoiminnot	51
7.4	Liikkuminen ja saavutettavuus	53
7.5	Virkistys	56
7.6	Yhdyskuntatekninen huolto	57
7.7	Kulttuuriympäristöarvojen huomioiminen	59
7.8	Luontoarvojen huomioiminen	59
7.9	Mitoitus	60
7.10	Ympäristöhäiriöt	61
7.11	Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioiminen	62
7.12	Yleiskaavan suhde maakuntakaavaan	62
8.	OSAYLEISKAAVAN VAIKUTUKSET	63
8.1	Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön	63
8.2	Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön	65
8.3	Vaikutukset liikenteeseen	65
8.4	Vaikutukset maisemaan, kulttuuriympäristöön ja muinaisjäännöksiin	67
8.5	Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonarvoihin	67
8.6	Vaikutukset pohja- ja pintavesiin sekä vesiluontoon	69
8.7	Vaikutukset maa- ja kallioperään sekä ilmaan	70
8.8	Vaikutukset tekniseen huoltoon	70
8.9	Vaikutukset ilmastoon	71
8.10	Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin	71
8.11	Yhteisvaikutukset	72
9.	OSAYLEISKAAVAN TOTEUTTAMINEN	73
9.1	Toteuttaminen ja ajoitus	73
9.2	Toteuttamisen edellyttämät luvat	73
9.3	Seuranta	73
10.	LÄHDELUETTELO	74
11.	YHTEYSTIEDOT	75

SELOSTUKSEN LIITTEET

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
Aloituvaiheen viranomaisneuvottelun muistio

TAUSTAMATERIAALI

Osayleiskaavatyössä on hyödynnetty mm. alla olevaa taustamateriaalia, jonka tarkemmat tiedot ja laadinta-ajankohdat löytyvät kaavaselostuksen lähdeluettelosta.

Kaava-alueen pohjoisosaa koskeva maaluontoselvitys (Sitowise, 2024)
Pukkomäentien pienvesistöselvitys (Luontoselvitys Metsänen, 2025a)
Kaava-alueen eteläosaa koskeva maaluontoselvitys (Luontoselvitys Metsänen, 2025b)
Kaavan luontovaikutusten arviointi (Luontoselvitys Metsänen 2026)
Vähäjoen vesistön pohjaeläintutkimus (Kymijoen vesi ja ympäristö ry 2024)
Tulipalon vaikutusarvio vesistöjen kannalta (Kymijoen vesi ja ympäristö ry, 2025b)
Pintavesipäästöjen arviointi (Kymijoen vesi ja ympäristö ry, 2025a)
Arkeologinen inventointi (Maanala, 2024)
Kulttuuriympäristöselvitys (Ark-byroo Oy, 2025)
Energiahuollon verkostoselvitys (Ramboll, 2025a)
Vesihuollon verkostoselvitys (Ramboll, 2025b)
Hulevesien hallintasuunnitelma (Ramboll, 2026a)
Yleiskaavatasoinen hulevesiselvitys (Ramboll, 2026b)
Raideliikenneselvitys (Welado, 2025)
Tärinäselvitys (Sitowise, 2025a)
Kumipyöräliikenneselvitys (Sitowise, 2025b)
Meluselvitys (Sitowise, 2026a)
VAK-ratapihan onnettomuustilanteiden arviointi (Ramboll, 2026c)
Suunnitellun raideliikennealueen pohjaolosuhdeselvitys (Taratest, 2025)
Kaavan ilmastovaikutusten arviointi (Sitowise, 2026b)

1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Osayleiskaavan selostus, joka koskee 9.2.2026 päivättyä osayleiskaavakarttaa.

Osayleiskaavan on laatinut Ramboll Finland Oy Hollolan kunnan toimeksiannosta.

Vireilletulo

Hollolan kunnanvaltuusto on päättänyt kaavoituksen käynnistämisestä vuoden 2024 kaavoitusohjelmaa hyväksyttäessä, kunnanhallituksen esityksestä (§ 51, 30.10.2023). Osayleiskaava on kuulutettu vireille osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolon yhteydessä 4.9.2024. Osayleiskaavan vireilletulosta on ilmoitettu kunnan verkkosivuilla, sähköisellä ilmoitustaululla sekä paikallislehdissä Hollolan Sanomat ja Uusi Lahti.

Valmisteluaineistosta kuuleminen

Kunnanhallitus käsitteli kaavan valmisteluvaiheen kuulemisen aineiston (kaavaluonnos) kokouksessaan __.__.20__. Valmisteluaineisto oli nähtävillä __.__.–__.__.20__.

Ehdotuksen nähtävillä olo

Kunnanhallitus käsitteli kaavaehdotuksen kokouksessaan __.__.20__. Osayleiskaavaehdotus oli nähtävillä __.__. – __.__.20__.

Kunnanvaltuuston hyväksyminen

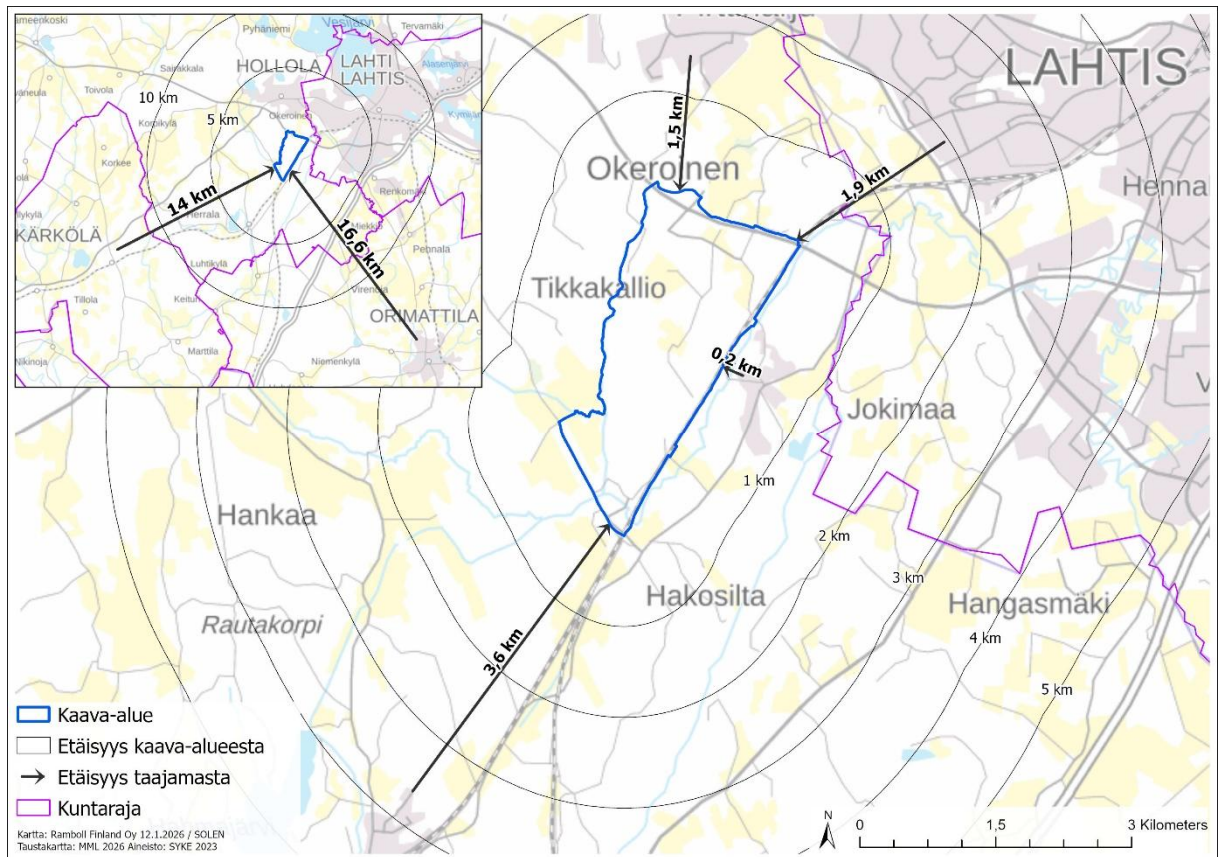
Kunnanvaltuusto on hyväksynyt osayleiskaavan __.__.202__.

Kaava-alueen sijainti

Kaava-alue sijaitsee Hollolan kunnan alueella noin 1,5 kilometriä etelään Hollolan keskustajaman eteläosasta. Lahden keskustajama sijaitsee 2,5 kilometrin päässä suunnittelualueesta koilliseen.

Kaavan tarkoitus ja tavoite

Osayleiskaavan tarkoituksena on tutkia mahdollisuutta sijoittaa kaava-alueelle henkilöjunaseisake, tiivis asemataajama, tavararatapiha ja TEN-T-asetuksen mukainen seudullisesti merkittävä multimodaaliterminaali (raide-rekkaterminaali).



Kuva 1-1. Suunnitteluvuoden sijainti.

2. TIIVISTELMÄ

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Suunnittelun aloittamisen tarve on todettu ja päätetty Hollolan kaavoitusohjelman 2024 hyväksymisen yhteydessä.

Kunnanhallitus (11 §) on päättänyt 22.1.2024 Nostavan-Tikkakallion osayleiskaavan ja Kierrätysalueen osayleiskaavojen yhteisen ohjausryhmän perustamisesta.

Kunnanhallitus päätti (212 §) 16.9.2024 osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtäville asettamisesta.

Kunnanvaltuusto päätti (93 §) 8.12.2025 suunnitteluvuoden laajentamisesta Tikkakallion-tien ja junaradan risteyskohdassa.

Täydentyä prosessin edetessä.

2.2 Osayleiskaavan sisältö

Osayleiskaavassa osoitetaan tiivis asemataajama asuin- ja virkistysalueineen ja uusi henkilöjunaseisake Lahden oikoradalle. Kaava-alueen pohjoisosaan sijoittuu ympäristöhäiriötä aiheuttamattomia työpaikka-alueita, eteläosaan raskaan teollisuuden ja logistiikan alueita, jotka kytkeytyvät uuteen raide-rekkaterminaalialueeseen. Raide-rekkaterminaalialue on tarkoitettu TEN-T-asetuksen mukaiselle seudulliselle multimodaaliterminaalille ja sitä tukeville toiminnoille.

2.3 Kaavan ohjausvaikutukset ja sisältövaatimukset

Alueidenkäyttölain (AKL) mukaisesti yleiskaavan tarkoituksena on kunnan tai sen osan yhdyskuntarakenteen ja maankäytön yleispiirteinen ohjaaminen sekä toimintojen yhteensovittaminen. Yleiskaavassa esitetään tavoitellun kehityksen periaatteet ja osoitetaan tarpeelliset alueet yksityiskohtaisen kaavoituksen ja muun suunnittelun sekä rakentamisen ja muun maankäytön perustaksi. Yleiskaava esitetään kartalla. Kaava muodostuu kaavamerkinnöistä ja -määräyksistä. Lisäksi kaavaan liittyy tämä selostus, jossa esitetään suunnitelman tavoitteet, ratkaisujen perusteet ja kuvaus sekä vaikutusten arviointi.

Yleiskaavaa laadittaessa on otettava huomioon yleiskaavan sisältövaatimukset (AKL 39 §):

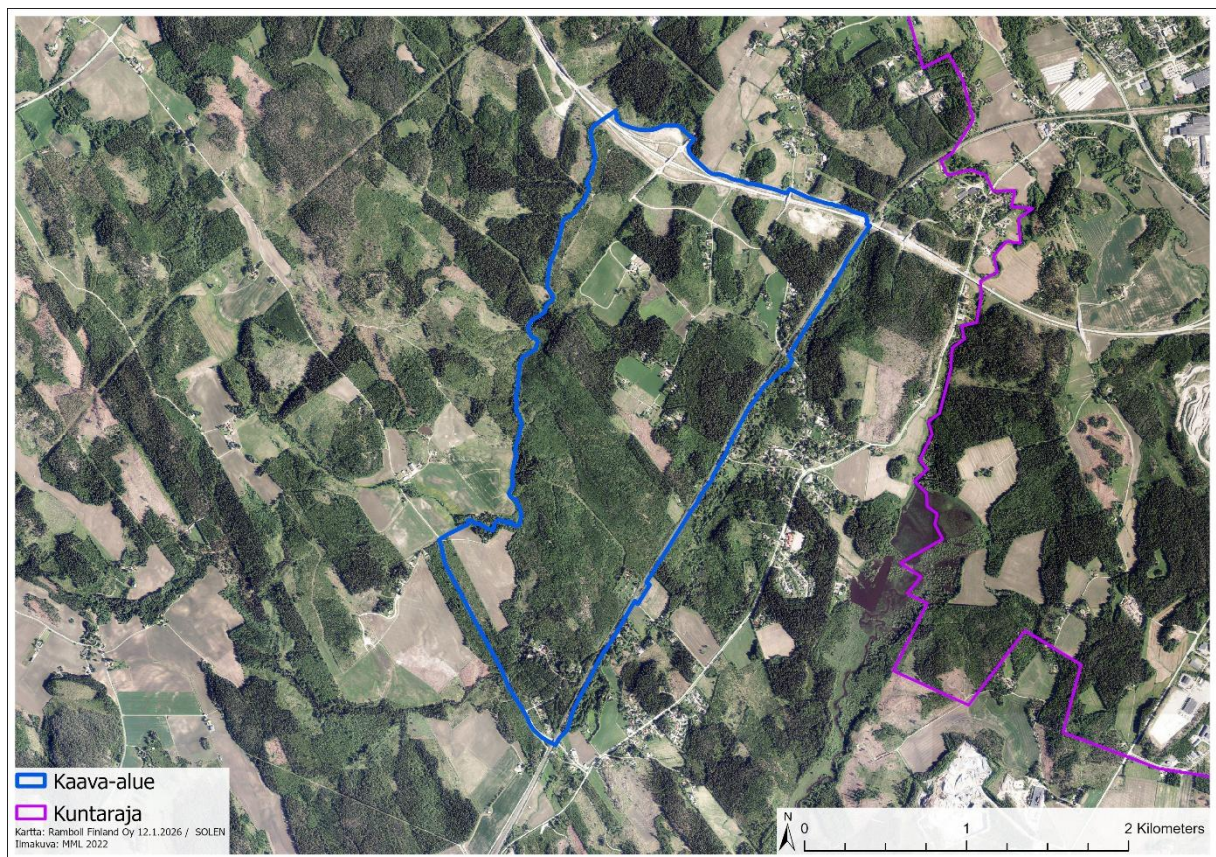
- 1) yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys;
- 2) olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö;
- 3) asumisen tarpeet ja palveluiden saatavuus;
- 4) mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen, sekä energia-, vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestävällä tavalla;
- 5) mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön;
- 6) kunnan elinkeinoelämän toimintaedellytykset;
- 7) ympäristöhaittojen vähentäminen;
- 8) rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen; sekä
- 9) virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys.

3. OSAYLEISKAAVAN LÄHTÖKOHDAT

3.1 Alueen yleiskuvaus

Kaava-alue sijaitsee Päijät-Hämeen maakunnassa, Hollolan kunnassa noin 1,5 kilometrin etäisyydellä kunnan keskustaajaman eteläpuolella (Kuva 1-1). Lahden kaupungin raja sijaitsee lähimmillään 1 kilometrin päässä suunnittelualueen itäpuolella. Lahden keskusta sijaitsee noin 4 kilometrin päässä suunnittelualueesta koilliseen. Kaava-alueen pinta-ala on noin 455 hehtaaria.

Kaava-alue on pääosin maa- ja metsätalouskäytössä. Alueen etelä-, keski- ja koillisosissa on pieniä pientalojen muodostamia asutustihentymiä. Kaava-alueen pohjoisosassa kulkee Lahden eteläinen kehätie (valtatie 12). Koillisessa alue rajautuu Lahti-Kerava-rataan. (Kuva 3-1)



Kuva 3-1. Kaava-alue esitettynä ortoilmakuvan päällä.

3.2 Maankäytön historia

Kaava-alueen pohjoisosa on vanhastaan kuulunut Hollolan vanhalle suurkylälle Okeroisille. Eteläosa on puolestaan ollut Nokkolan, Utulan ja Untilan kylien yhteistä takamaata. Alueella on ollut myös Hälvälän ja Jarvalan kylien omistuksia. Vuonna 1869 tälle lähes asumattomalle metsämaalle, kaava-alueen kaakkoisreunaan, valmistui Riihimäki-Lahti-rautatie. Okeroisten asutus keskittyi vielä 1900-luvun taitteessa kahdelle kylätontille, Ylikylään ja Alikylään, jotka sijaitsivat kaava-alueen pohjoispuolella, nykyisen Kunnantien tuntumassa ja nykyisen Lahden kaupungin alueella. Kaava-alueen ensimmäinen asuinpaikka on sijainnut Hälvälän kylän erillispalstalla, Koivusillanojan varressa, jossa on ollut jo 1800-luvulla Koskelan torppa (Kuva 3-4). (Kansallisarkisto, 1874; 1897)

Vuosien 1892–1897 isojaonjärjestelyn myötä Okeroisten asutus alkoi hajaantua, ja tuolloin myös kaava-alueen maankäyttö alkoi muuttua pellonraivauksen ja torppa-asutuksen myötä. 1900-luvun alussa kaava-alueelle, Pietarin-radan varteen perustettiin Mäkisen ja Tikkalan torpat. Nykyisen valtatie pohjoispuolelle, kaava-alueen ulkopuolelle, oli jo aikaisemmin perustettu Wikin ja Koivunalan torpat, joiden hallinnassa oli peltoja myös kaava-alueella. Seuraavaksi kaava-alueen maankäyttö koki muutoksia, kun Tankkalan sotilasvirikatalon laajalle metsäalueelle muodostettiin 1940–1950-luvuilla pika-asutuslain ja maanhankintalain nojalla Halmevuon, Rajamaan ja Närepuron uudistilat. Uusien talouskeskusten ympäristössä olleita metsäalueita raivattiin pelloksi. (Kuva 3-4; Kuva 3-5; Kansallisarkisto 1897)

Kaava-alueella oli 1900-luvulla samanaikaisesti enimmillään neljä junaseisaketta: Hakosilan seisake nykyisen Koskimyllyntien, Vähäjoen seisake Vähäjoentien, Nostavan seisake Seisakkeentien ja Tikkakallion seisake Tikkakalliontien kohdalla (Kuva 3-2). Seisakkeet toimivat Herralan aseman tai Okeroisten pysäkin alaisina. Kaava-alueen eteläosaan,

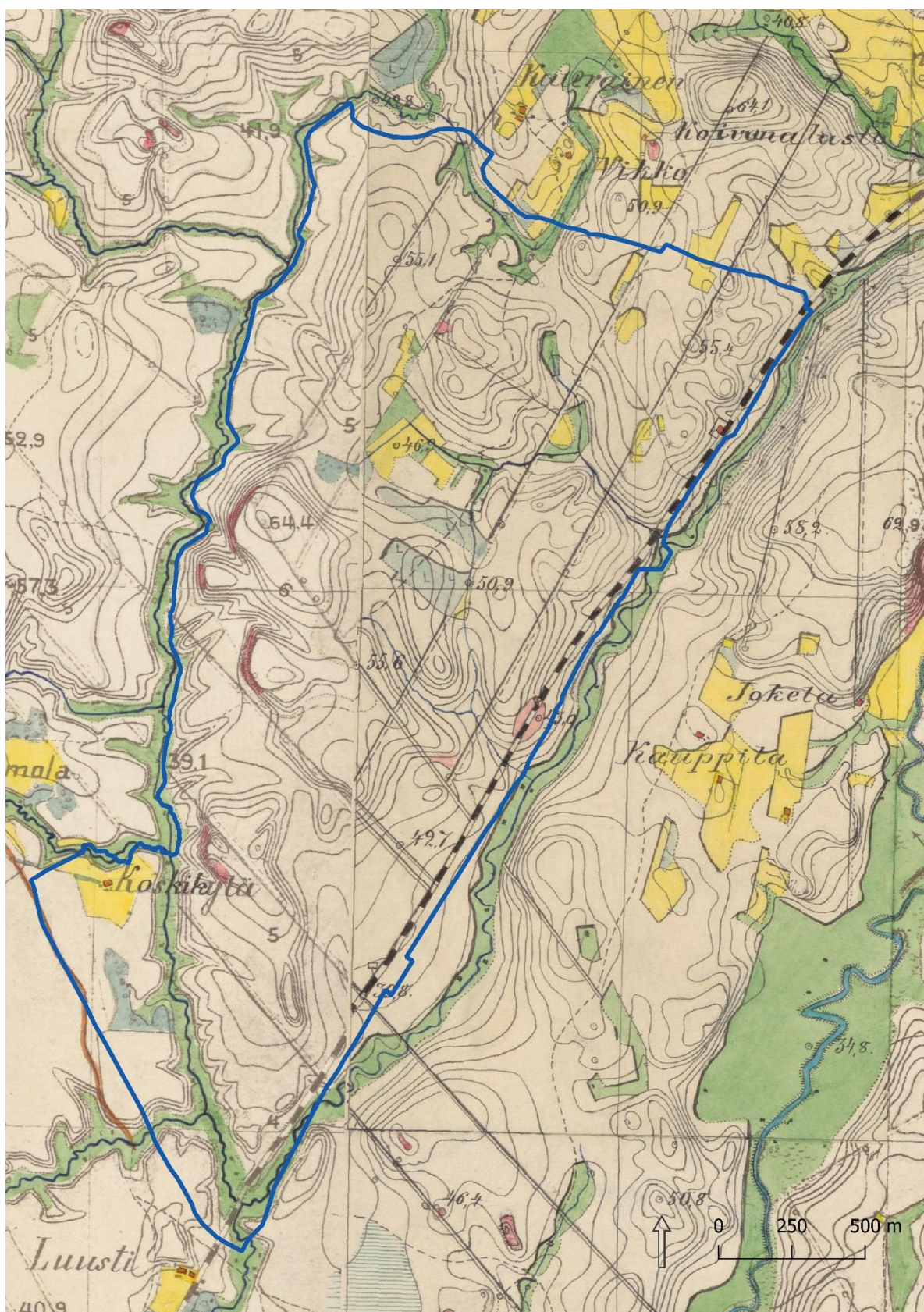
Hakosillan seisakkeen tuntumaan rakentui melko tiivistä pientaloasutusta 1960–1980-luvuilla (Kuva 3-3). Samaan aikaan kaava-alueen itäpuolelle muodostui Nostavan asutushentymä kouluineen ja urheilukenttineen. Kaava-alueen pohjoisosaan sijoittuva Lahden eteläinen kehätie valmistui vuonna 2020. (Maanmittauslaitos, 1963; Ark-byroo Oy, 2025)



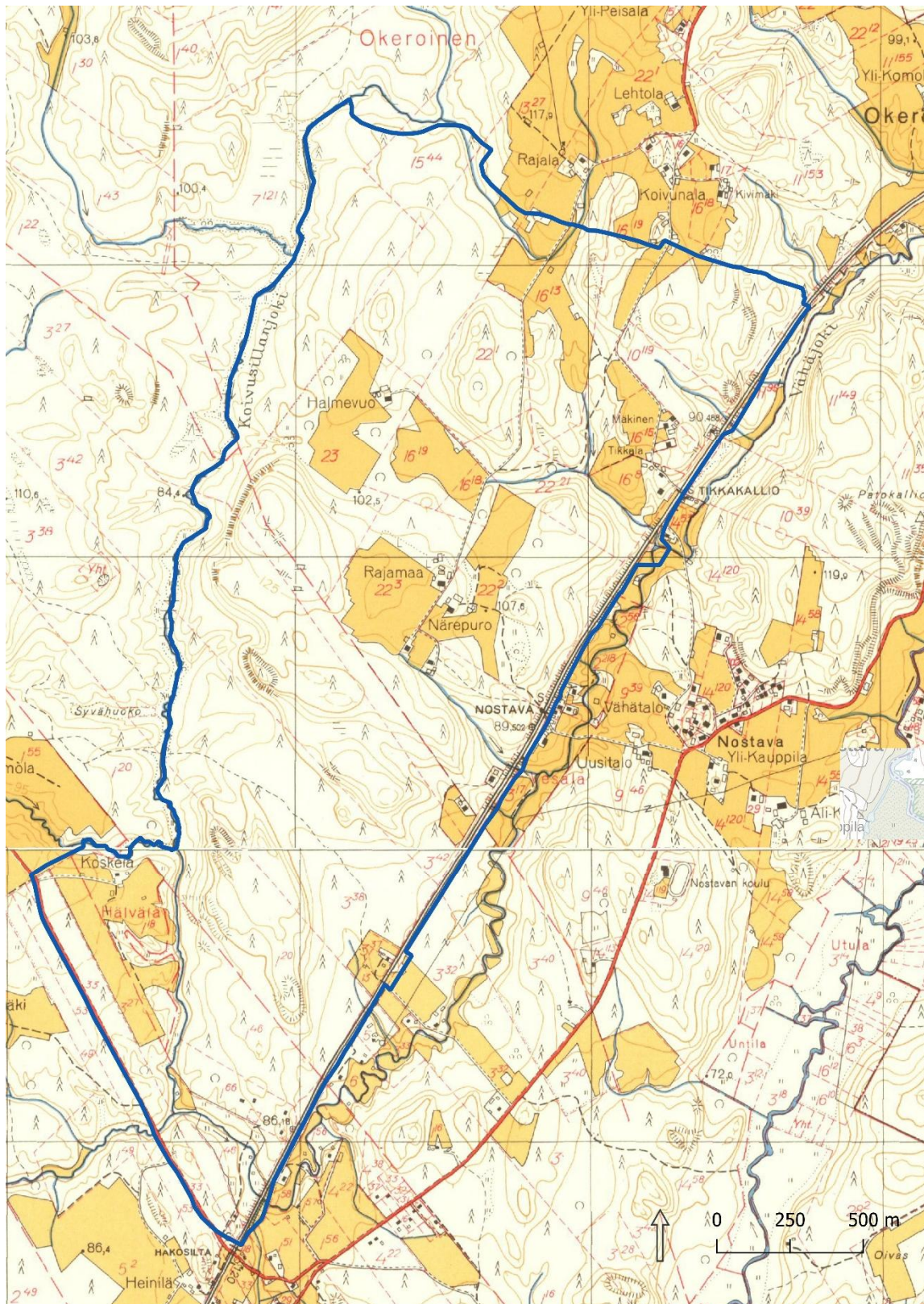
Kuva 3-2. Tikkakallion seisake vuonna 1966 (Olavi Karasjoki, Suomen Rautatiemuseo)



Kuva 3-3. Näkymä Hakosillan seisakkeelta parhaillaan rakentumassa olleen uuden pientaloasutuksen suuntaan vuonna 1966 (Olavi Karasjoki, Suomen Rautatiemuseo)



Kuva 3-4. Suunnittelualueen rajausta vuosien 1875 ja 1885 tilannetta kuvaavien venäläisten topografikarttojen päällä (Kansallisarkisto, venäläiset topografikartat 1:21 000, XIV 32 ja XIV 33)



Kuva 3-5 Suunnittelualan raja vuodel 1961 tilannetta kuvaavan peruskartan päällä (Maanmittaushallitus 1963).

3.3 Luonnonympäristö

3.3.1 Maisemamaakunta, maisemaseutu ja maisematyyppi

Suomen maisemamaakuntajaossa kaava-alue kuuluu Eteläiseen rantamaahan. Tarkemmin kaava-alue kuuluu maisemaseudultaan Eteläiseen viljelyseutuun ja maisematyypeiltään Porvoonjoen viljelyseutuun sekä I Salpausselkään.

Eteläinen rantamaa on topografialtaan pääasiassa alavaa, mutta vaihtelevaa maastoa. Se on vanhaa merenpohjaa, jonka maisemallisia peruselementtejä ovat pohjois-eteläsuuntaiset harjut sekä jokilaaksot ja niiden tasangot. Näiden välissä tyypillisesti kohoavat metsäiset ja kallioiset selänteet. Järvet näillä alueilla ovat verrattain pienehköjä ja niitä esiintyy vähäisesti. Eteläinen rantamaa kuuluu pääsääntöisesti eteläboreaaliseen kasvillisuusvyöhykkeeseen, jonka kasvillisuus on rehevää. Metsät ovat kuusivaltaisia havumetsiä, joissa paikoin esiintyy myös jaloja lehtipuita. Soita esiintyy selvästi vähemmän, kuin muualla maassa. Yksi maisemakuvan isoimmista elementeistä on pitkään jatkunut maatalous, jonka harjoittaminen on suotuisaa viljavien jokilaaksojen vuoksi. (Ympäristöministeriö, 1992).

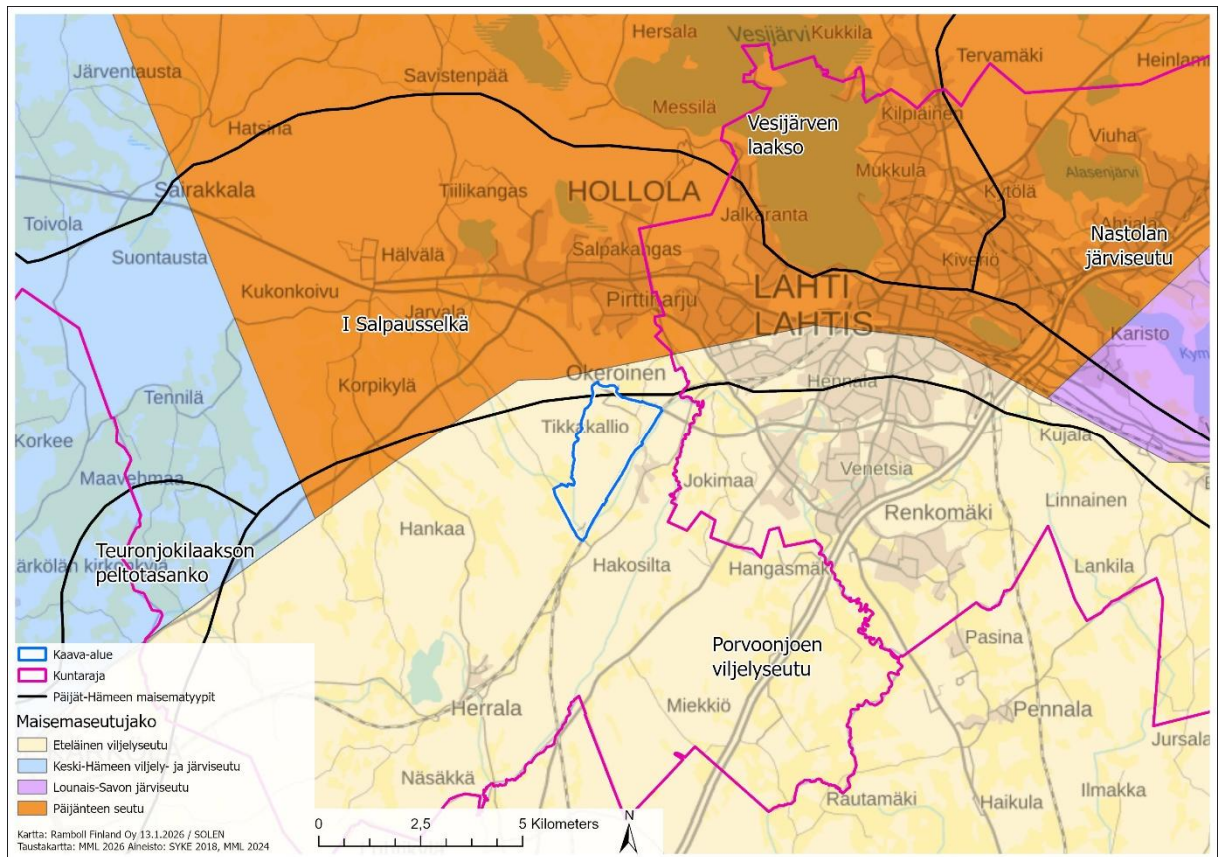
Eteläinen viljelyseutu on tyypillisesti maastoltaan alavaa, mutta vaihtelevaa ja alueella harjoitetaan tehokasta maanviljelyä. Eteläinen viljelyseutu kuuluu eteläboreaaliseen kasvillisuusvyöhykkeeseen. Kasvillisuus on rehevää, mutta alueella esiintyy myös karumpia kallioalueita. Maaseutualueilla asutus on keskittynyt jokilaaksoihin ja tiestön läheisyyteen. Sekä Eteläinen viljelyseutu että Eteläinen rantamaa rajautuvat pohjoisesta I Salpausselkään. (Ympäristöministeriö, 1992).

Kaava-alue kuuluu Päijät-Hämeen maisematyyppijaossa pääosin Porvoonjoen viljelyseutuun (Kuva 3-7). Tälle maisematyypille olennaista ovat melko tasainen maasto sekä kumpuilevat metsäiset moreeni- ja kalliomäet. Kaava-alueen läheisyydessä Luhdanjoen varrella ja Oke-roisissa viljelymaisema on kumpuilevaa ja paikoitellen karua. Porvoonjoen viljelyseudulla maanviljely on keskeistä ja asutus ja tiestö sijoittuvat peltoalueiden tuntumaan. Viljelymaisema on siis erittäin hallitseva tällä alueella. (Koski, 2011)

Pohjoisimmasta osastaan kaava-alue kuuluu I Salpausselän maisematyyppiin. I Salpausselkä on suurmaisemallisesti merkittävä ja sitä edustavat jääkauden aikaiset muodostumat. Alue on pääasiassa rakentamatonta metsäselännettä, jossa kuitenkin sijaistee merkittäviä rakennettuja maamerkkejä, kuten Lahden hyppyrimäet. Alueen luonnonolotila on monipuolinen ja hyvin säilynyt. (Koski, 2011).



Kuva 3-6. Näkymä länteen suunnittelualueen pohjoisosasta, oikealla Sillanrakentajantie.

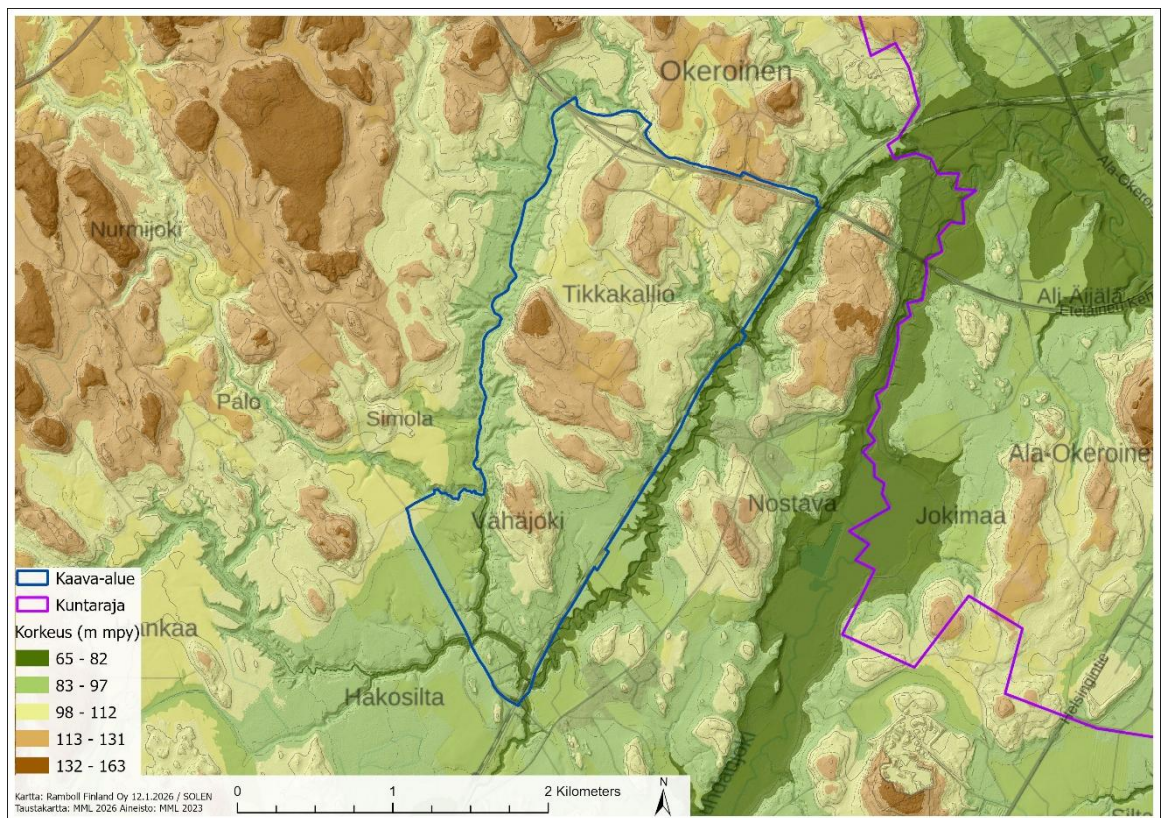


Kuva 3-7. Maisemamaakuntajako

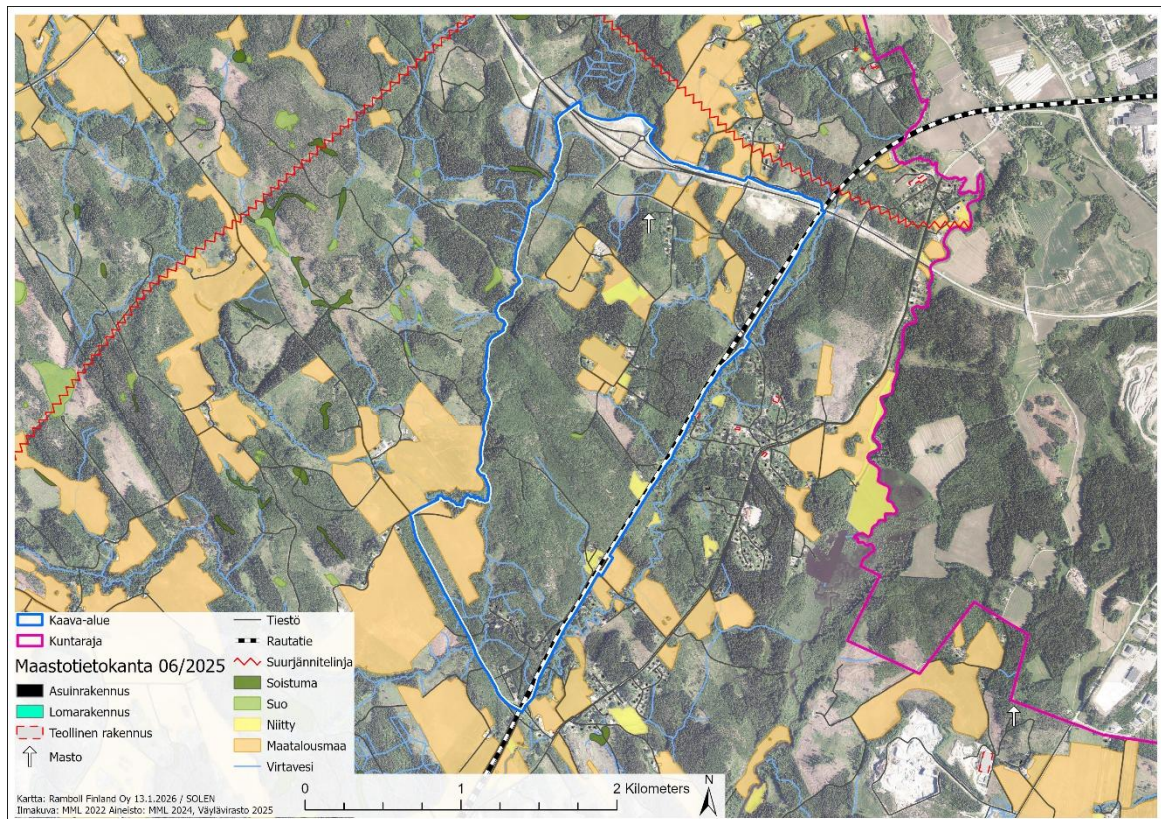
3.3.2 Maisemarakenne ja maisemakuva

Kaava-alue sijoittuu I Salpausselän eteläpuolelle ja Porvoonjoen länsipuolelle. Alueelle tyyppillistä on melko tasainen maasto peltoalueineen ja loivasti kumpuilevine metsä- ja kallio-saarekkeineen. Nämä piirteet näkyvät myös kaava-alueella, joka on monin paikoin melko tasaista pelto- ja metsämaata. Alueen keski-/lounaisosassa kohoaa loivasti Pukkomäen kalliosaareke, joka on korkeimmillaan 138 metriä meren pinnan yläpuolella. (Kuva 3-8)

Pohjoisessa suunnittelualue rajautuu Lahden eteläiseen kehätiehen (valtatie 12), lounaassa ja etelässä Koskimyllyntiehen, kaakossa Lahti-Kerava-rataan ja lännessä Koivusillanjokeen. Kaava-alueella on peltoalueiden lisäksi niittyjä ja pieni suoalue. Alueella ja se ympäristössä on monia virtavesiä. Alueen pohjois-, etelä- ja keskiosissa on vakituista asutusta ja vapaa-ajanasuntoja. Kaava-alueen pohjoisosassa sijaitsee tietoliikennemasto, ja alueen koillis- ja luoteispuolella on 110 kV:n suurjännitelinjoja. (Kuva 3-9)



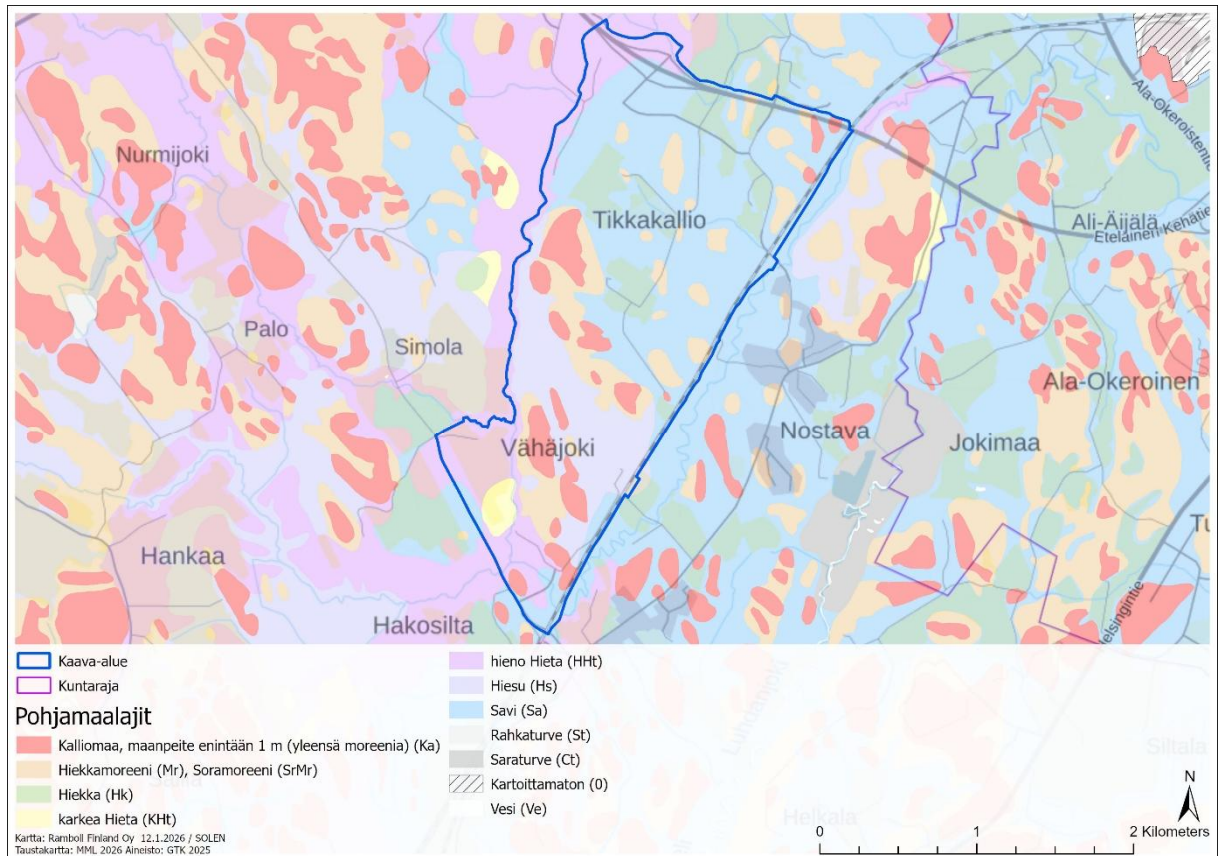
Kuva 3-8. Kaava-alueen ja sen läheisyyden topografia.



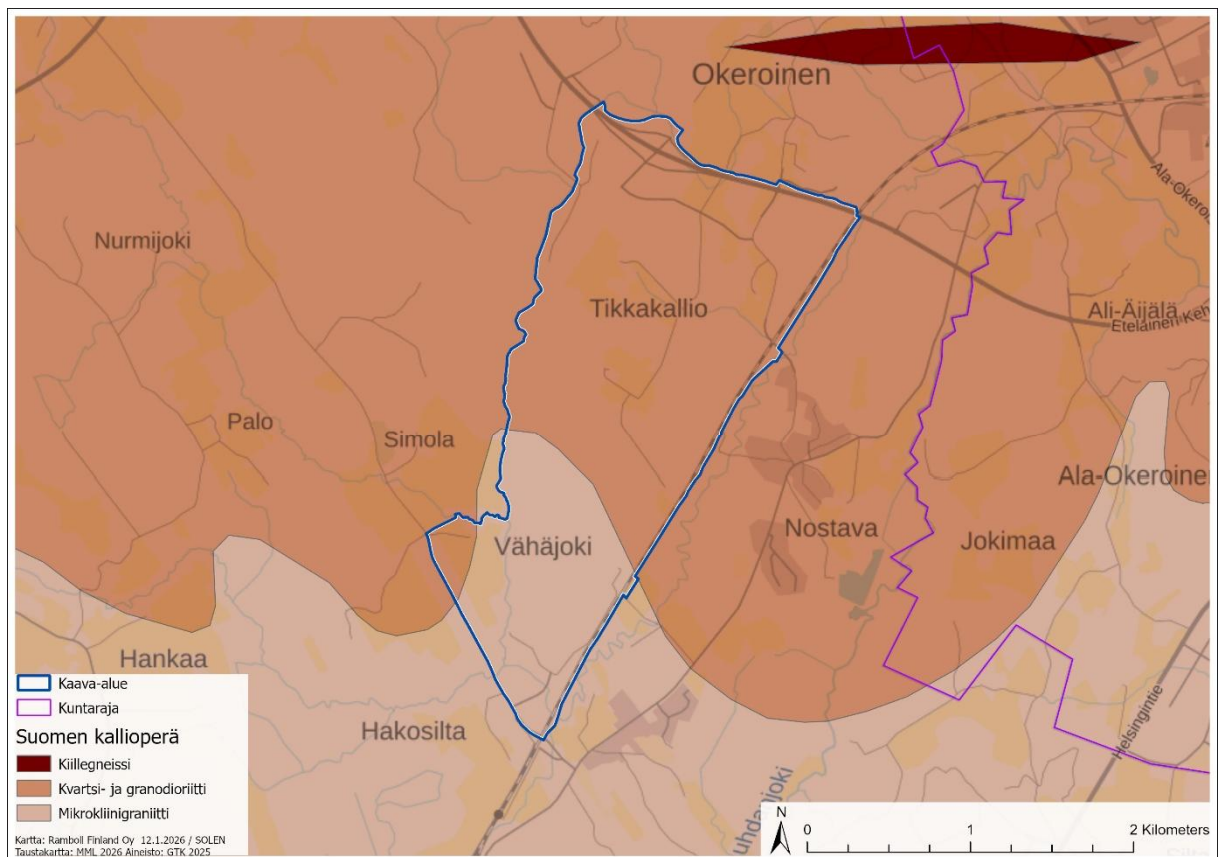
Kuva 3-9. Suunnittelualan ja sen lähiympäristön maisematilallisia tekijöitä ja maisemakuvallisia elementtejä.

3.3.3 Maa- ja kallioperä

Kaava-alueen maaperä on pintamaalajiltaan pääasiassa hiesua, hienoa hietaa ja hiekkamoreenia (Kuva 3-10). Pohjamaalajiltaan alue on suurelta osin savea, hiesua, hienoa hietaa sekä hiekkamoreenia ja kalliomaata. Alueen kalliomaa- ja hiekkamoreenialueet sijoittuvat alueen korkeimmille alueille. Alueen kallioperä on kvartsi- ja granodioriittia sekä mikrokliinigraniittia (Kuva 3-11). Suunnittelualueella ei esiinny happamia sulfaattimaita tai mustaliusketta.



Kuva 3-10. Kaava-alueen maaperä.



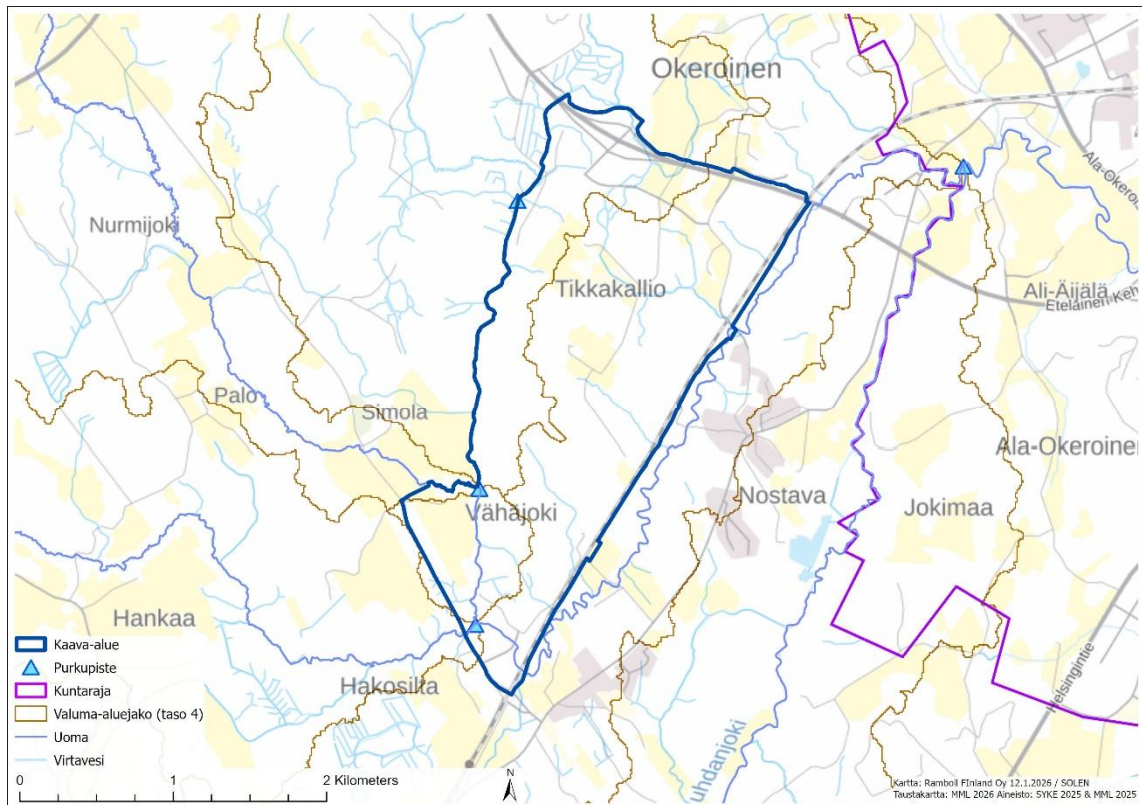
Kuva 3-11. Kaava-alueen kallioperä.

3.3.4 Pintavedet ja vesiluonto

Alueen länsireunalla virtaa Koivusillanjoki ja itäpuolella Vähäjo, joka myös sijoittuu osittain kaava-alueelle alueen eteläpäässä. Koivusillanjoki ja Vähäjo saavat osan vesistään kaava-alueella sijaitsevista pienistä ojista (Kuva 4-11). Koivusillanjoki yhtyy Vähäjokeen, joka edelleen yhtyy Luhdanjokeen eli Porvoonjoen yläosaan noin 7 km päässä kaava-alueen eteläosasta. Kaava-alueella ei sijaitse järviä tai lampia.

Koivusillanjoki on tyypiltään savimaiden puro, jotka on Etelä-Suomessa luokiteltu äärimmäisen uhanalaisiksi. Koivusillanjoki on pohjavesivaikutteinen ja sen luonnontilaisuus on kärsinyt aiemmista ojituksista ja uoman muokkauksista. Virtaama on valtaosan vuodesta pieni. Uoma on nykytilaselvityksen perusteella rännimäinen ja nykyisellään vesieliölle niukka ja monotoninen. Koivusillanjoelle ei ole olemassa ympäristöhallinnon määrittelemää ekologista tilaluokitusta. (Kymijoen vesi ja ympäristö ry 2023; 2025a)

Koivusillanjoen alaosa vuosiina 2022–2023 otettujen vesinäytteiden perusteella veden happitilanne oli hyvä ja pH lievästi emäksinen. Keskimääräisten pitoisuuksien perusteella vesi oli kiintoaineen samentamaa ja kokonaistyyppipitoisuus lievästi koholla. Sähkönjohtavuus oli korkea ja haitallisten metallien pitoisuudet melko pieniä. (Kymijoen vesi ja ympäristö ry 2023; 2025a)



Kuva 3-12. Pintavedet ja niiden valuma-alueet sekä purkupisteet kaava-alueella ja sen läheisyydessä.

Koivusillanjoen kuormituksen suuruuteen vaikuttavat ennen kaikkea sääolosuhteet, valuma-alueen maankäyttö ja valuma-alueella muodostuva haja- sekä pistekuormitus. Koivusillanjoen uoman läheisyydessä ei sijaitse selkeitä pistekuormittajia Aikkalan jäteasemaa lukuun ottamatta (Kymijoen vesi ja ympäristö ry 2023). Hulevesiä johdetaan Hollolan kunnan alueelta Koivusillanjokeen laskeviin ojiin, mikä vaikuttaa vedenlaatuun ja sen myötä kuormituksen suuruuteen (Hollolan kunta 2022).

Koivusillanjoen alapuolisen Vähäjoen vedenlaatutietoja on olemassa joen alaosasta, läheltä Luhdanjoen yhtymäkohtaa, vuosilta 2010–2012. Tulosten perusteella Vähäjoen vesi on tyyppillisesti sameaa ja ruskeaa ja vedenlaatu vaihtelee voimakkaasti. Ravinnepitoisuudet olivat parhaimmillaan maltillisia ja kuvasivat tyydyttävää vedenlaatua. (Kymijoen vesi ja ympäristö ry 2023; 2025a)

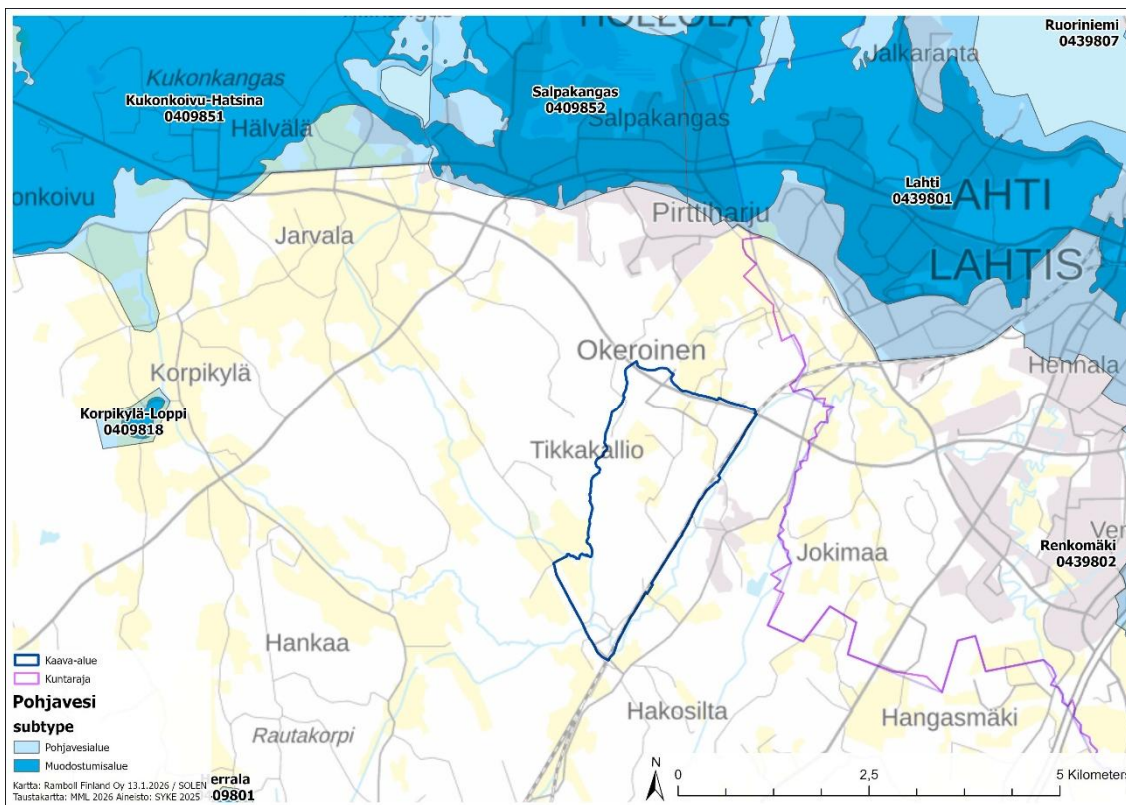
Koivusillanjoen pohjaeläimistöä on tutkittu vuosina 2022 ja 2024 (Kymijoen vesi ja ympäristö ry 2024). Vuoden 2024 tutkimuksiin sisältyi näytteenottoja myös Vähäjoesta. Tutkimusten perusteella sekä Koivusillanjoen että Vähäjoen pohjaeläimistö on melko niukkaa ja vähälajista. Yhdelläkään havaintopaikalla ei esiintynyt uhanalaisia tai rauhoitettuja lajeja. Lajiston niukkuutta selittävät muun muassa uoman monotonisuus ja suoraviivaisuus sekä tiheän rantapuuston aiheuttama valonpuute. Myös piilevätutkimuksessa lajisto oli pääosin reheviin ja savisameisiin jokiolosuhteisiin sopeutunutta. Piileväyhteisö oli luonnontilaisesta poikkeava ja päällyslevästön ekologinen tila hyvää huonompi. (Kymijoen vesi ja ympäristö 2025a)

Taimenkannan nykytilaa Vähäjoen vesistöalueella on selvitetty sähkökoekalastuksilla viimeisimmän kerran vuosina 2024–2025 (Itä-Uudenmaan ja Porvoonjoen vesien- ja ilman-suojeluyhdistys ry 2025). Tutkimusten perusteella Koivusillanjoessa ei sijaitse nykyisellään taimenen kutualueita tai merkittäviä elinympäristöjä, mikä selittyy uoman luonnontilaisuuden suurella muuttuneisuudella ja kutuun soveltuvien virtapaikkojen puuttumisella. Vähäjoen vesistön merkittävimmät taimenen lisääntymisalueet sijaitsevat kaava-alueen suoran

vaikutusalueen ulkopuolella Hankaanjoessa. Lisäksi vaikutusalueella sijaitsevassa Vähäjoessa, Hakosillan rautatiesillan alla, sijaitsee merkittävä tiedossa oleva taimenen kutualue. Kyseisen alueen sähkökoekalastuksissa on saatu saaliiksi taimenen kesänvanhoja poikasia sekä vanhempia taimenia. Vähäjoen vesistöalueella lisääntyvä taimenkanta on tiettävästi Porvoonjoen vesistön ainoa säilynyt alkuperäinen kanta. Pohjavesivaikutteisuutensa ansiosta Vähäjoen vesistö tarjoaa taimenille soveliaat olosuhteet ja poikkeaa olosuhteiltaan muusta Porvoonjoen vesistöstä.

3.3.5 Pohjavedet

Suunnittelualue ei sijoitu luokitelluille pohjavesialueille tai sellaisten välittömään läheisyyteen (Kuva 3-13). Lähimmät luokitellut pohjavesialueet ovat Lahti (1-luokka, 0439801), Salpakangas (1E-luokka 0409852) sekä Kukonkoivu-Hatsina (1E-luokka, 0409851), Korpikylä-Loppi (2-luokka, 0409818) sekä Herrala (1-luokka 0409801) ja Renkomäki (1-luokka, 0439802).



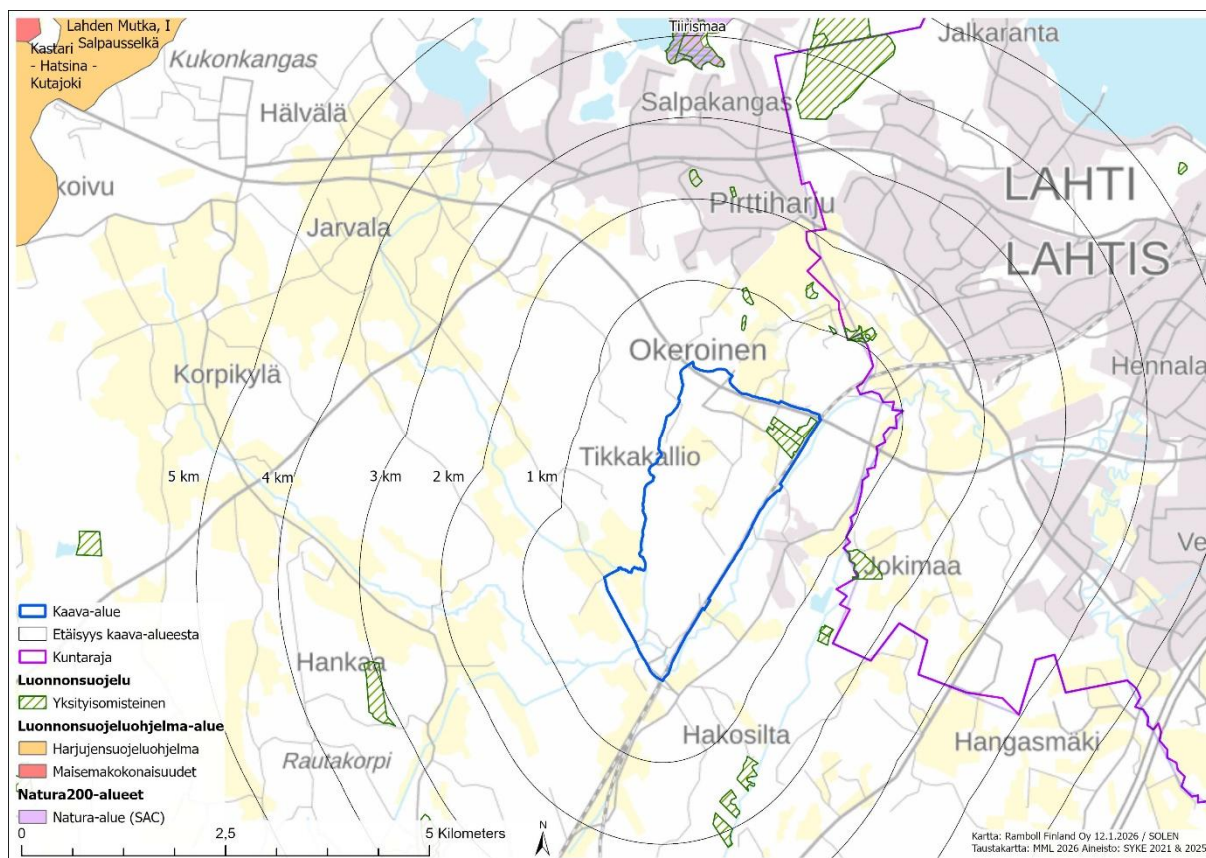
Kuva 3-13. Kaava-alueen lähimmät pohjavesialueet.

3.3.6 Luonnonsuojelu

Suunnittelualueen koillisosaan sijoittuu yksityinen luonnonsuojelualue Kirmolankorpi, joka koostuu luonnonsuojelualueista Tikkakallion luonnonsuojelualue, Tikkakallion luonnonsuojelualue 2 ja Tikkakallion luonnonsuojelualue 3. Ne muodostavat yhdessä noin 13,5 hehtaarin suuruisen yhtenäisen alueen. Alue on luontotyyppiltään arvokas lähdelehtokorpi (Hollola 2023). Kirmolankorven vieressä sen koillispuolella sijaitsee noin 2,6 hehtaarin laajuinen

luonnonsuojelualue Tikkakallio 3. Siellä kasvaa lehtomaisen kankaan lisäksi vanhempia kuusia, joiden keski-ikä on yli 90 vuotta.

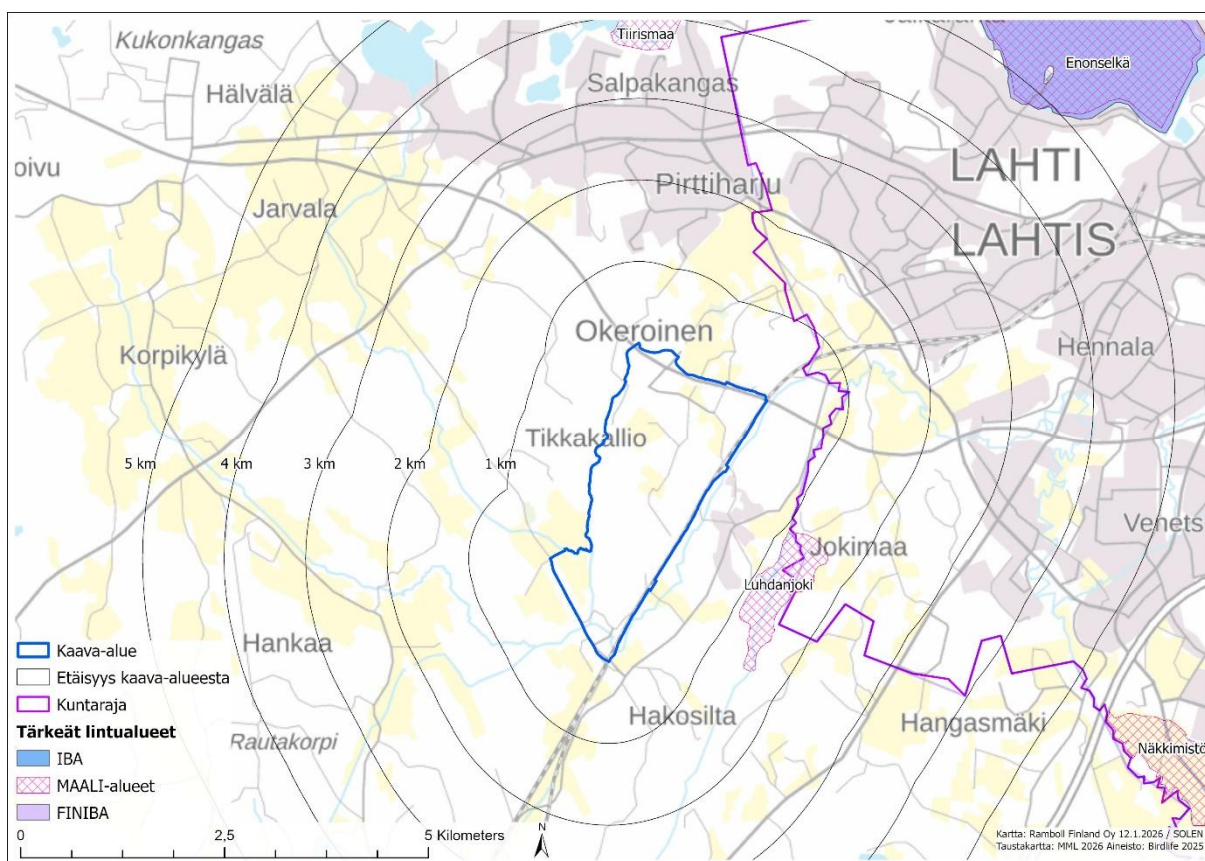
Alle kilometrin päässä suunnittelualueesta sijaitsevat yksityiset luonnonsuojelualueet Vahtermäen pähkinä- ja lehmuskohde, Vahtermäen pähkinälehto, Tankkalan kivikirkon luonnonsuojelualue, Mahlajan luonnonsuojelualue sekä Niemenmäen jalopuulehdot.



Kuva 3-14. Natura- ja luonnonsuojelualueet kaava-alueella ja sen läheisyydessä.

Kaava-alueelle ei sijoitu kansainvälisesti (IBA), kansallisesti (FINIBA) tai maakunnallisesti (MAALI) tärkeiksi luokiteltuja linnustoalueita. Lähin luokiteltu alue Luhdanjoki (MAALI, 430113) sijoittuu kaava-alueen itäpuolelle, noin 1 kilometrin päähän. Alueella on tulvatasanko, joka on otollinen vesilinnuille ja kahlaajille.

Noin 3,5 kilometrin päässä kaava-alueesta sijaitsee Tiirismaan MAALI-alue (430135). Alueella on tyypillisiä vanhan metsän lintuja. Noin 5 kilometrin päässä kaava-alueesta sijaitsee Enonselän MAALI-alue (430103) jonne kerääntyy suuria määriä eri lintulajeja. Lahden kaupungin puolelle, yli viiden kilometrin päähän kaava-alueesta sijoittuu Näkkimistön MAALI-alue (430097). Kaava-alueella on laajoja peltoaukeita, joille pysähtyy muuttolintuparvia. (Päijät-Hämeen Lintutieteellinen Yhdistys ry 2019). (Kuva 3-15)



Kuva 3-15. Arvokkaat linnustoalueet kaava-alueen läheisyydessä.

3.3.7 Kasvillisuus ja luontotyytit

Suunnittelualue kuuluu eteläboreaalisen metsäkasvillisuusvyöhykkeen lounaismaalle (2a). Alueella on pääosin talousmetsää sekä hakkuualueita ja taimikoita. Alueella on myös huomionarvoisia metsiä ja erityisesti suojeltuja pienvesiluontotyyppisiä, noroja, lähteikköjä ja puroja sekä pieni joki. Alueen erityispiirre onkin monimuotoinen pienvesiluontotyyppien esiintyminen. Kostean lehdon kuviot reunustavat useita virtavesien esiintymiä ja pohjaveden purkaumat lähteikköinä luovat ravinteikkaita maastokuvioita. Alue kuuluu länsilaidaltaan Hollolan mittakaavassa tunnistettuun luonnon ydinalueeseen, ja pohjoisessa on virkistykseksi tärkeä alue. (Luontoselvitys Metsänen, 2025b; 2026)

Vesilailla suojeltujen kohteiden ohella alueelta on tunnistettu metsälakikohteita ja joitakin huomionarvoisia luontotyyppikuvioita (Kuva 3-16). Ne ovat edustavia ja luonnontilaltaan korkeintaan vähän heikentyneitä uhanalaisia luontotyyppisiä, joiden huomioimisesta maankäytön suunnittelussa ei ole suoraan säädetty laissa. (Luontoselvitys Metsänen, 2025b; 2026)

Tavanomaisten metsälajien lisäksi suunnittelualueella esiintyy kevätkukkijoihin lukeutuvia kuivan ja kostean lehdon lajeja purojen ja norojen ympäristöissä. Tällaisia kasvilajeja ovat esimerkiksi sini- ja valkovuokko, rentukka ja pystykiurunkannus. Lehtomaisilla kankailla ja kosteissa lehdoissa viihtyvät lehtopalsami ja lehtoimmikkä. Pohjavesivaikutteisuudesta kertovat purolitukka ja kevätlinnunsilmä ovat paikoin runsaita. Autjoen etelärannalla esiintyy kotkansiipikasvustoja ja erityisesti Koivusillanjoen itäpuolella lehtopalsamia, joka ei ole uhanalainen laji eteläisessä Suomessa. (Luontoselvitys Metsänen, 2025b; 2026)

Vieraslajeista suunnittelualueella on komealupiinia niittyjen ja teiden reunoilla ja jättiputkea Koivusillanjoen ympäristössä ja niityillä. (Luontoselvitys Metsänen, 2025b)

3.3.8 Eläimet

Suunnittelualueella esiintyy useita uhanalaisia pesimälintuja, kuten hömötiainen, viherpeippo, haarakääsky, pensastasku, pajusirkku, töyhtötiainen ja pyy. Alueella on tehty havaintoja liito-oravasta ja siellä on ko. lajille soveltuvia elinympäristölaikkuja erityisesti puronvarsimetsissä (Kuva 3-17). (Sitowise, 2024; Luontoselvitys Metsänen, 2025b)

Saukko käyttää Koivusillanjokea, Vähäjokea ja Autjokea siirtymäreittinään ja mahdollisesti myös saalistuspaikkanaan. Autjoessa ja Vähäjoessa on luontaisia taimenen kutualueita. Koivusillanjoki ei nykyisellään ole merkittävä taimenen kannalta, mutta Vähäjoen vesistössä lisääntyvä taimenkanta voisi levittäytyä sinne tulevien kunnostusten myötä. Suunnittelualueen länsipuolella Kivikalliolla on metson soidinalue. (Sitowise, 2024; Luontoselvitys Metsänen, 2025b; Itä-Uudenmaan ja Porvoonjoen vesien- ja ilmansuojeluyhdistys ry, 2025)

Alueella sijaitsee jonkin verran kirjoverkkoperhoselle soveliaita puoliavoimia ympäristöjä, joissa esiintyy kangas- ja metsämaikoita. Näiltä alueilta ei ole inventoinneissa havaittu kirjoverkkoperhosen aikuisyksilöitä tai toukkapusseja. (Luontoselvitys Metsänen, 2025b)

Alueella on potentiaalia lepakoiden esiintymiselle varsinkin Koivusillanjoen ja Autjoen varilla sekä etelässä Hankaanjoen–Vähäjoen liittyessä Koivusillanjokeen. Lepakoiden päiväpiiloja esiintyy mahdollisesti alueen rakennetulla alueella. (Luontoselvitys Metsänen, 2025b)

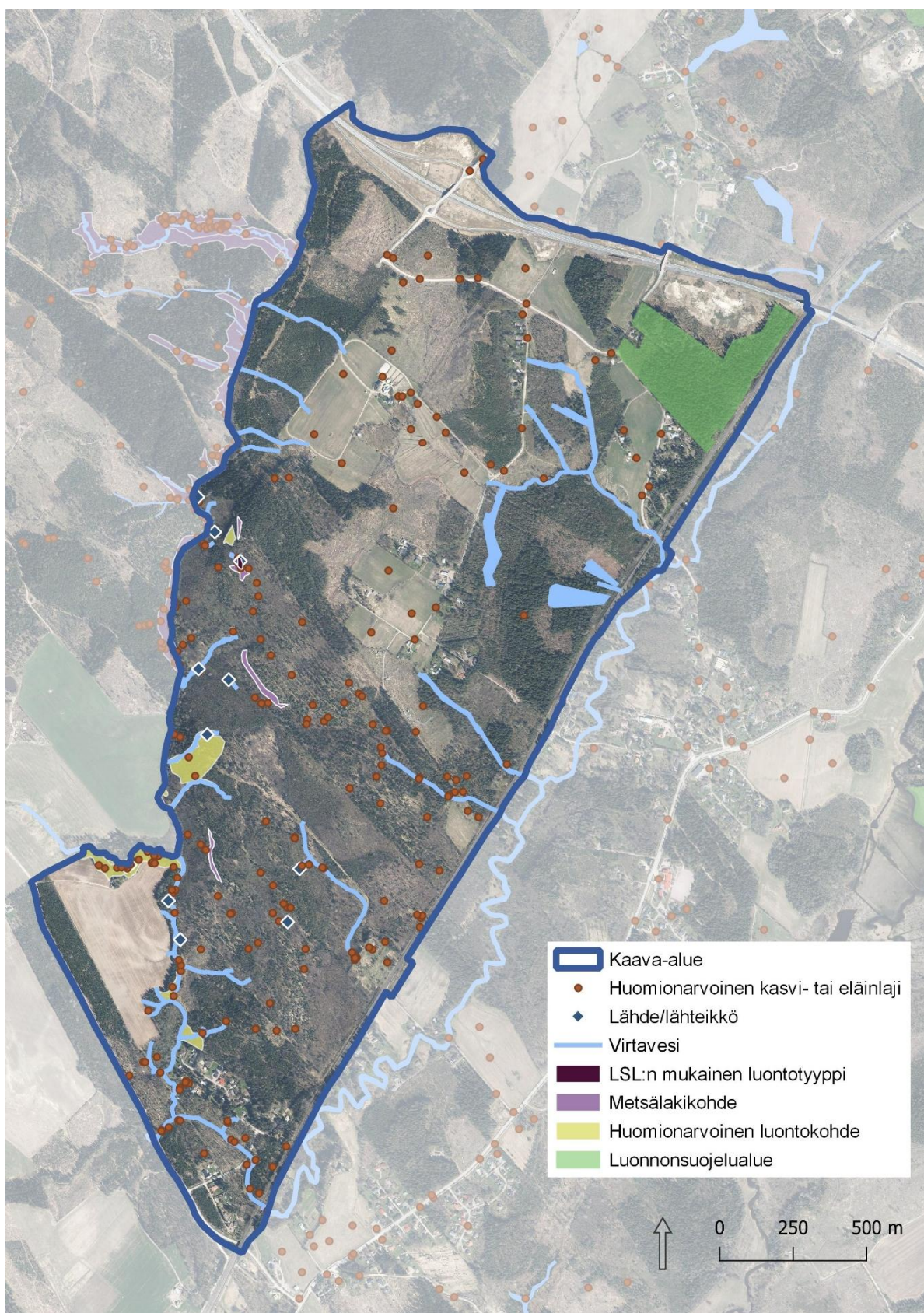
Suunnittelualueelta ei ole inventoinneissa tehty havaintoja viitasammakosta eikä uhanalaisista tai rauhoitetuista pohjaeläinlajeista. (Sitowise, 2024; Luontoselvitys Metsänen, 2025b; Kymijoen vesi ja ympäristö ry, 2024)

3.3.9 Ekologiset yhteydet

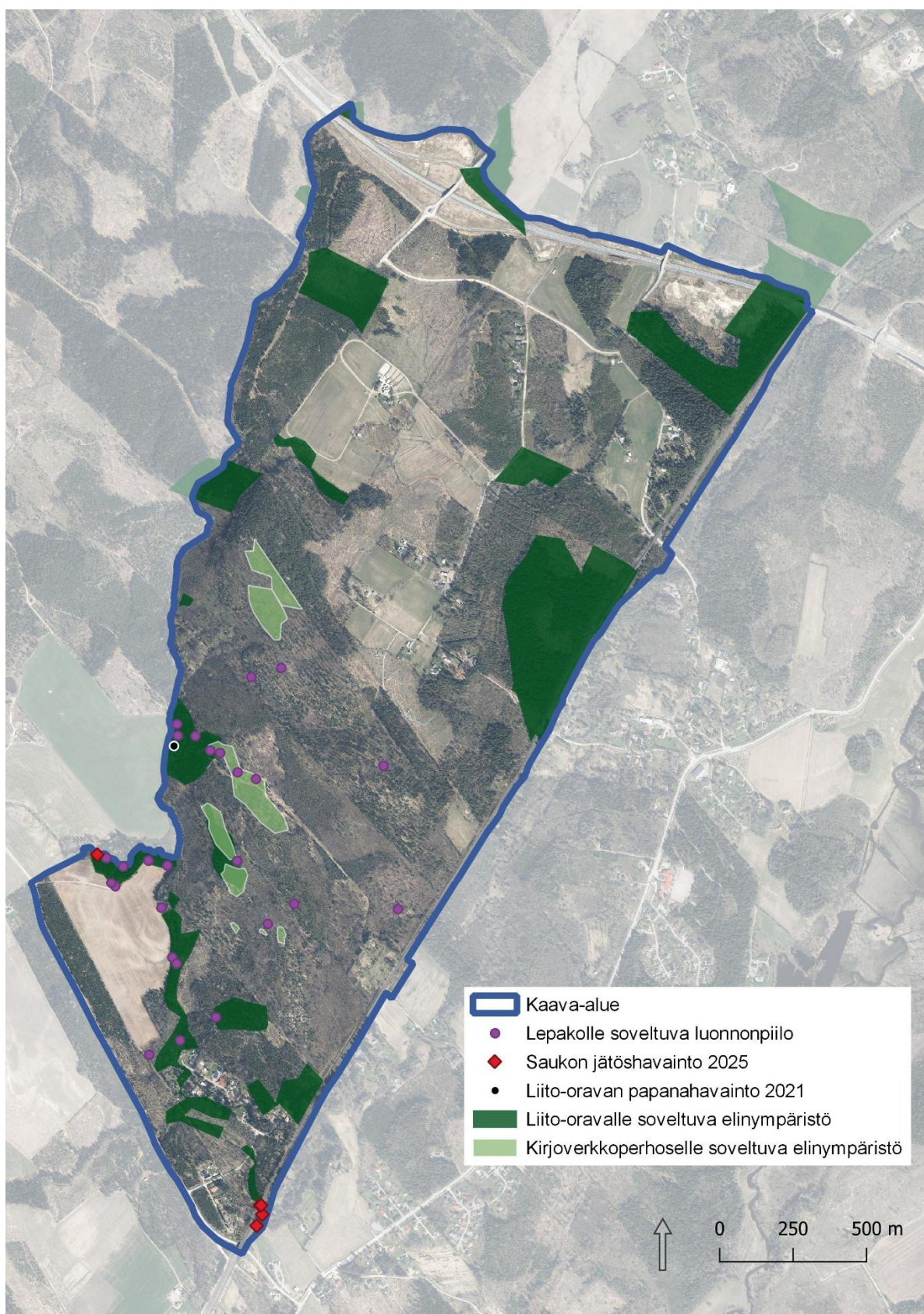
Suunnittelualueen luoteisosa sijoittuu pieneltä osaltaan kuntatasolla tunnistetulle laajalle yhtenäiselle metsäalueelle. Koivusillanjokea pitkin kulkee sekä ekologinen yhteys että siniyhteys, jotka jatkuvat edelleen Hankaanjokea myöten lounaaseen. Myös Autjoki ja Vähäjoki ovat osa kunnallista siniyhteyttä. Lisäksi suunnittelualueen keskiosasta on tunnistettu kuntatason ekologinen yhteys, joka jatkuu rautatien yli kaakkoon.

Ekologinen yhteys mahdollistaa eliöiden liikkumisen ja leviämisen viheralueelta toiselle. Kun ekologinen yhteys on kokonaan tai osittain vettä, puhutaan siniyhteydestä. Koska Koivusillanjoki ympäristöineen käsittää sekä ekologisen yhteyden että siniyhteyden, sitä kutsutaan siniviheryhteydeksi.

Suunnittelualueen eteläosaa koskevassa luontoselvityksessä (Luontoselvitys Metsänen, 2025b) on tunnistettu kaksi paikallisen tason ekologista yhteyttä Pennasantien asuinalueen etelä- ja pohjoispuolelta.



Kuva 3-16. Kaava-alueen ja lähiympäristön luonnonsuojelualueet, luonnonsuojelulain, metsälain ja vesilain mukaiset suojeltavat luontotyytit sekä huomionarvoisten kasvi- ja eläinlajien esiintymät.

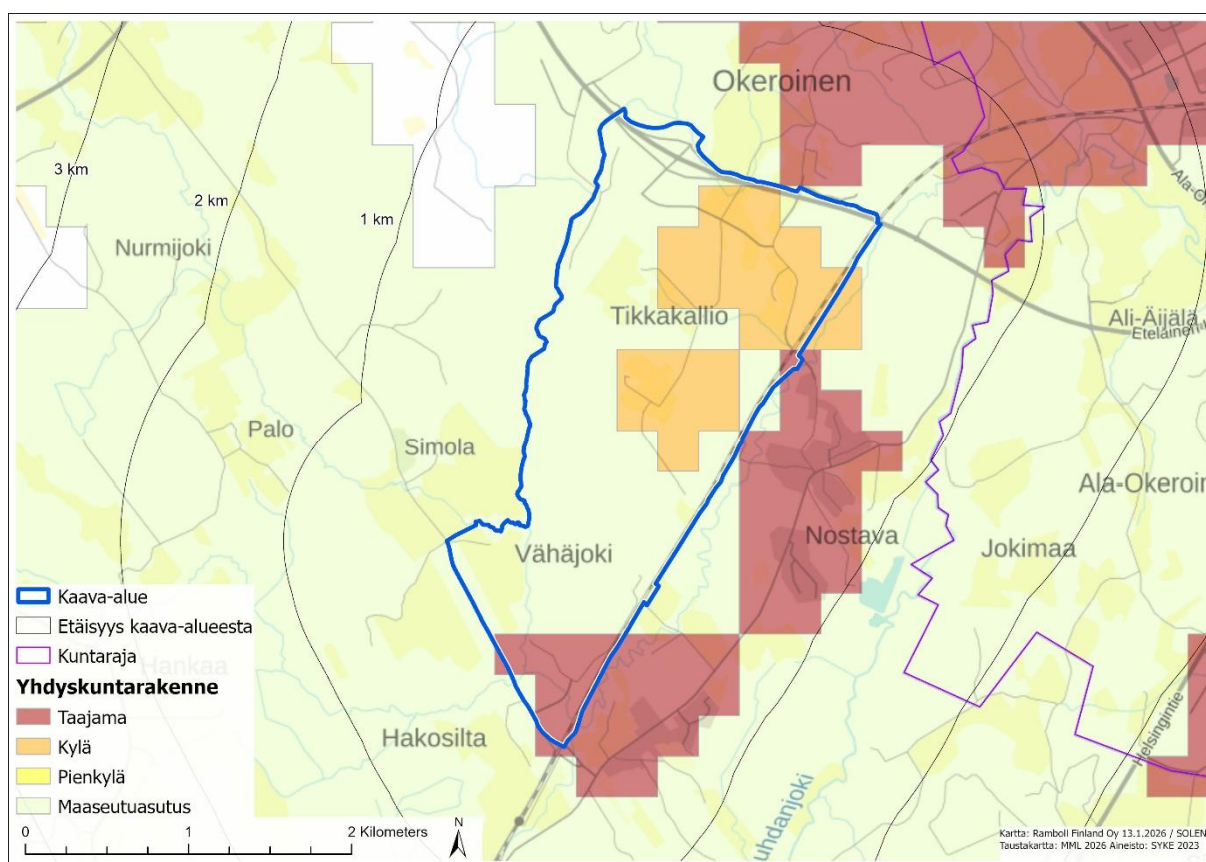


Kuva 3-17. Kaava-alueelta tunnistetut luontodirektiivin IV (a) lajien havainnot ja soveltuvat elinympäristöt.

3.4 Rakennettu ympäristö

3.4.1 Yhdyskuntarakenne, maankäyttö ja asutus

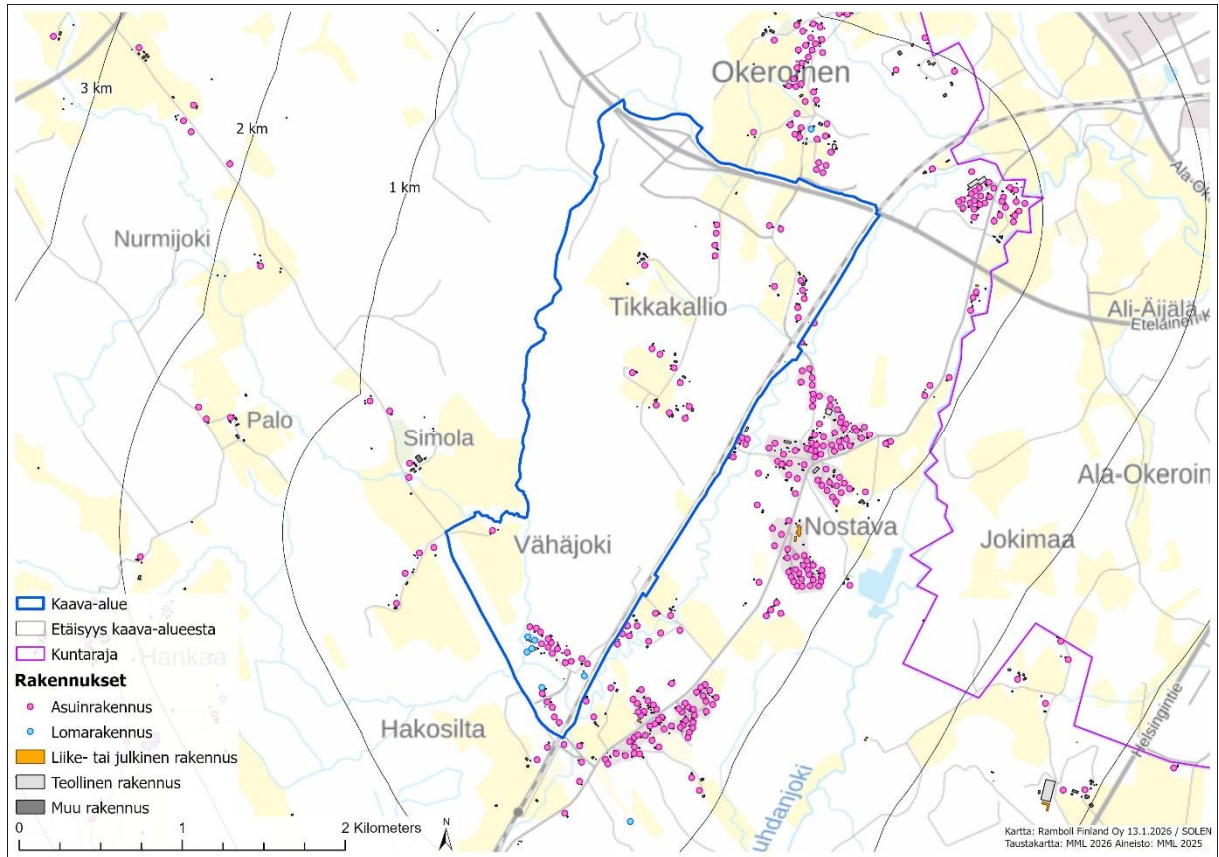
Kaava-alue sijaitsee Hollolan keskustaajaman Salpakankaan eteläpuolella, Nostavan taajama-alueen läheisyydessä. Lahden keskusta sijaitsee linnuntietä noin 4 km päässä kaava-alueesta. Syken yhdyskuntarakenteen aluejaottelun perusteella alueella on tiivistä taajama- ja kyläasutusta sekä sen lomassa maaseutuasutusta (Kuva 3-18, Kuva 3-19). Kaava-alue rajautuu Lahden YKR-taajama-alueeseen. YKR-alueuokittelussa taajamalla tarkoitetaan vähintään 200 asukkaan taajaan rakennettua aluetta ja kylällä yli 39 asukkaan asutustihentymää (Syke, 2024). Yleispiirteiset YKR-alerajaukset perustuvat 250 metrin levyisiin tilastoruutuihin, ja jaottelu huomio asukasluvun lisäksi rakennusten lukumäärän, kersalan ja keskittyneisyyden.



Kuva 3-18. Yhdyskuntarakenne kaava-alueella ja sen lähiympäristössä.

Taulukko 3-1. Asuinrakennusten ja loma-asuinrakennusten lukumäärä kaava-alueella ja sen läheisyydessä (Maanmittauslaitoksen maastotietokanta 2025).

Etäisyys suunnittelualueesta (m)	Asuinrakennukset (kpl)	Loma-asuinrakennukset (kpl)
Suunnittelualueella	42	6
0–200 m	35	0
200–500 m	81	1
500–1000 m	151	1



Kuva 3-19. Rakennukset kaava-alueella ja sen läheisyydessä.

3.4.2 Työpaikat, elinkeinotoiminta ja palvelut

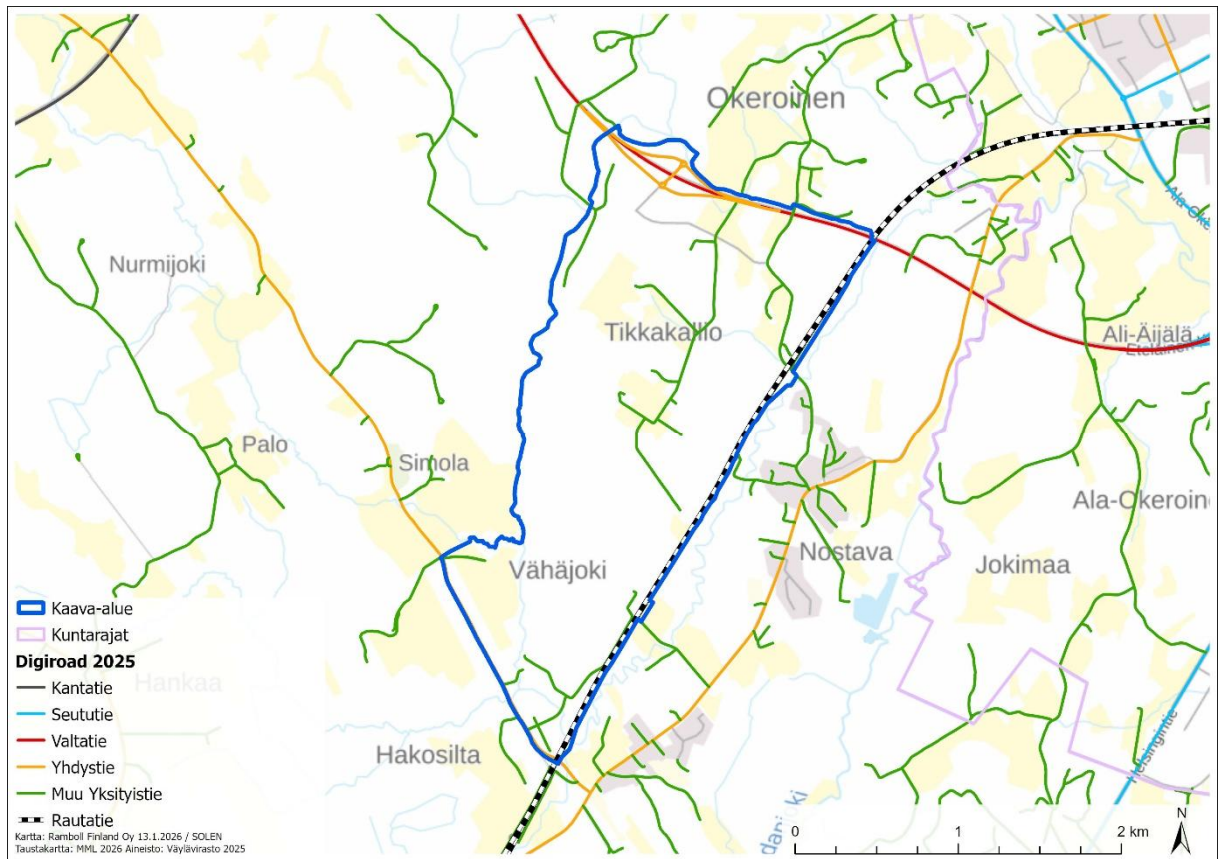
Kaava-alueella harjoitetaan maa-, metsä- ja hevostaloutta. Kaava-alueen itäpuolella Nostavassa on koulu (0–4-vuosiluokat) ja päiväkotia sekä monenlaista yritystoimintaa. Muut kunnalliset ja lähimmät kaupalliset palvelut sijaitsevat kaava-alueen ulkopuolella Salpakan-kaalla ja Lahden puolella Okeroissa, Hennalassa, Launeella ja Renkomäessä.

3.4.3 Virkistys

Kaava-alueella ei sijaitse mainittavia virkistyskohteita tai -palveluja, liikuntareittejä, liikuntapaikkoja tai -alueita. Alueen itäpuolella Nostavan taajamassa sijaitsee frisbeegolfrata, liikuntasali, pallokenttä sekä yleisurheilun harjoitusalue alle kilometrin päässä suunnittelu-alueesta. Lähimmillään alle kilometrin päässä kaava-alueesta kulkee Päijät-Hämeen maakuntakaavassa 2014 osoitettu Porvoonjoen melontareitti.

3.4.4 Liikenne

Kaava-alueen pohjoisosaan sijoittuu Lahden eteläinen kehätie (valtatie 12). Kaava-alueen kaakkoisreuna rajautuu Lahti-Kerava-rataan ja etelä-lounaisreuna Koskimyllyntiehen. Alueella kulkee useita yksityisteitä (Kuva 3-20).



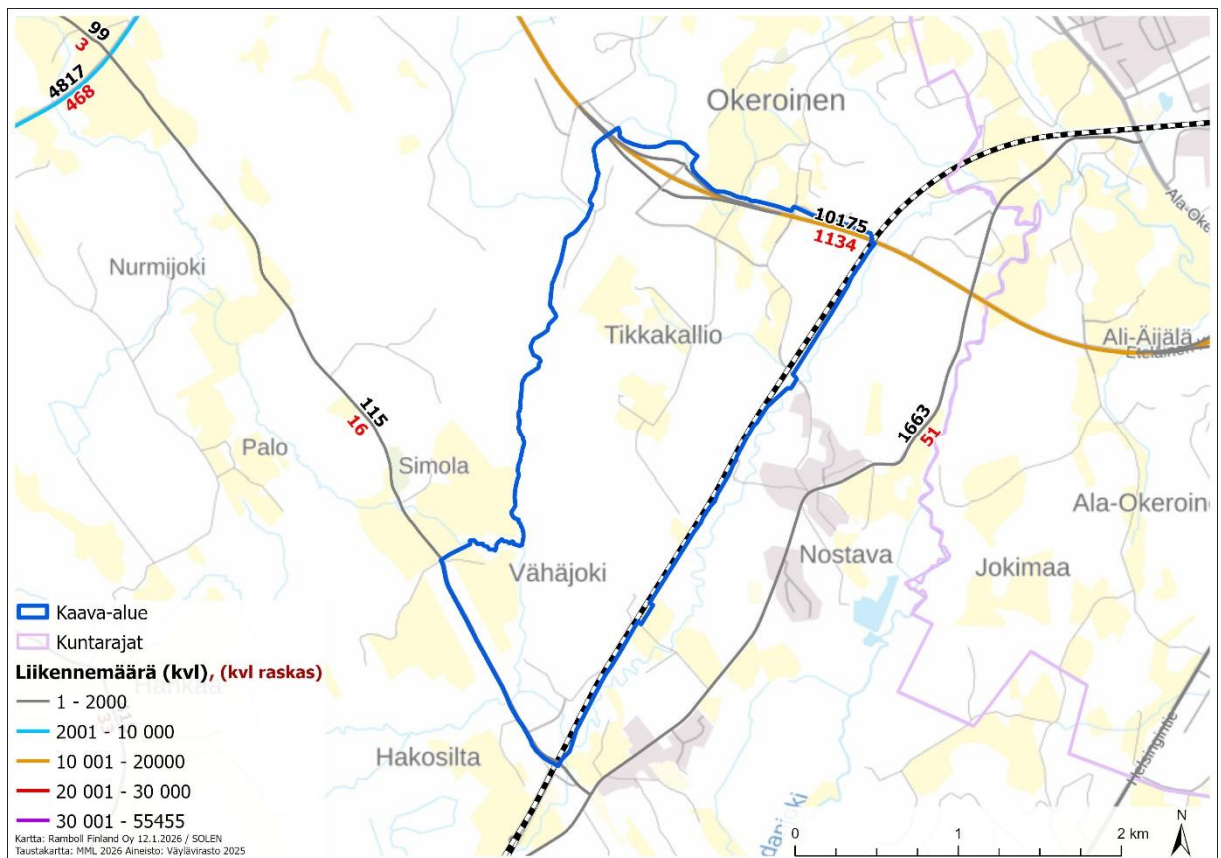
Kuva 3-20. Liikenneverkko kaava-alueen lähiympäristössä.

Lahden eteläisen kehätien (valtatie 12) liikennemäärä (KVL) on suunnittelualueen kohdalla keskimäärin noin 10 175 ajoneuvoa vuorokaudessa (Kuva 3-22). Raskaan liikenteen osuus (noin 1 130 ajoneuvoa) on noin 11 % keskimääräisestä vuorokausiliikenteestä. Koskimyllyntien liikennemäärät ovat pieniä, noin 115 ajoneuvoa vuorokaudessa (noin 15 raskaan liikenteen ajoneuvoa).

Nostavan taajaman läpi kulkevan Nostavantien liikennemäärä on noin 1 660 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta raskaan liikenteen ajoneuvoja on noin 50 kappaletta. Kaava-alueella sijaitsevista yksityisteistä ei ole saatavilla liikennelaskentatietoja, mutta Päijät-Hämeen liikennemallin (2022) mukaan Pukkomäentien liikennemäärä on keskimäärin 700 autoa vuorokaudessa, Sillanrakentajantien ja Tikkakalliontien 100 autoa.



Kuva 3-21. Valtatie 12 suunnittelalueen pohjoisosassa.



Kuva 3-22. Liikennemäärät kaava-alueella ja sen läheisyydessä.

3.4.5 Tekninen huolto

Vesihuoltoverkosto ulottuu Tikkakalliontien ja Pennasantien varressa oleville rakennuspaikoille. Suunnittelualueella ei ole voimajohtoja.

3.4.6 Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

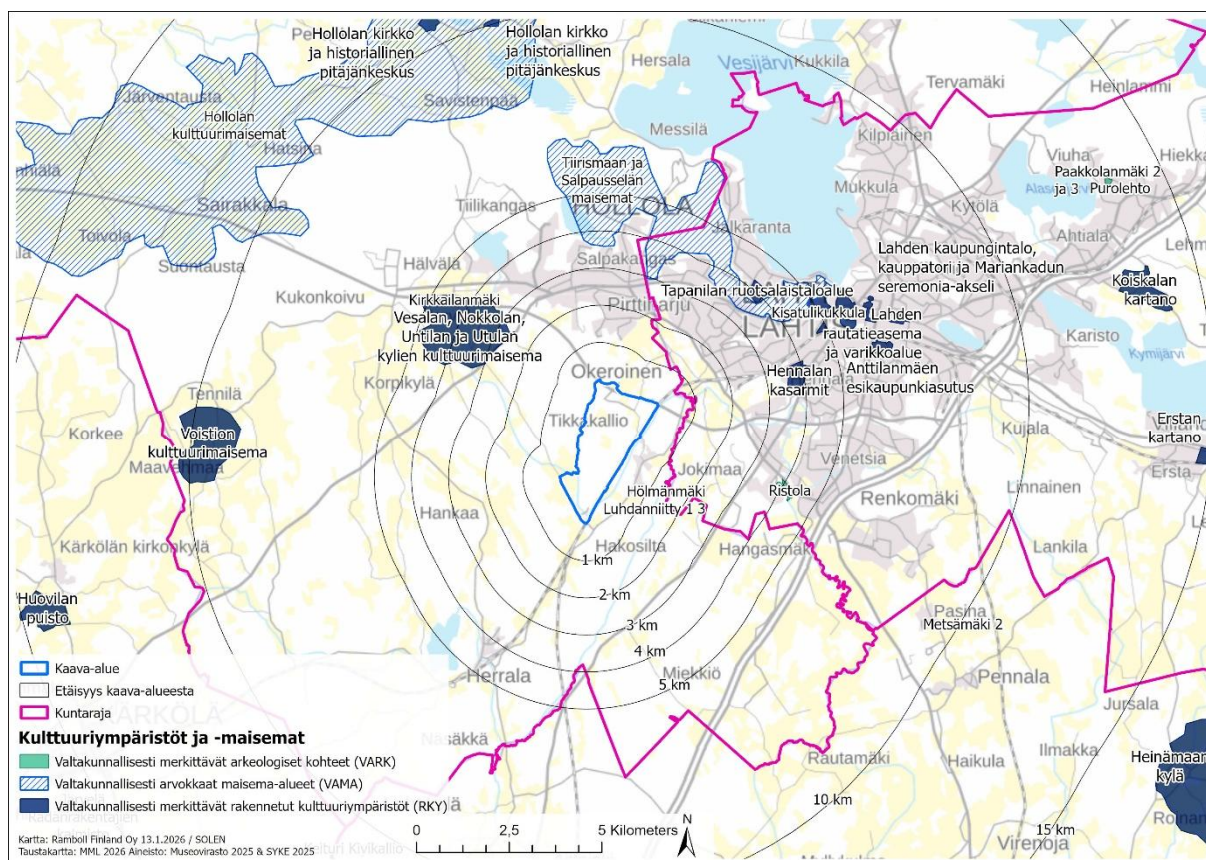
Suunnittelualueelle aiheutuu tieliikennemelua valtatieltä 12 ja pääradalta.

Alueella ei ole tiedossa pilaantuneita maaperiä eikä Seveso-direktiivin mukaisia laitoksia.

3.4.7 Rakennettu kulttuuriympäristö

3.4.7.1 Valtakunnallisesti arvokkaat alueet ja kohteet

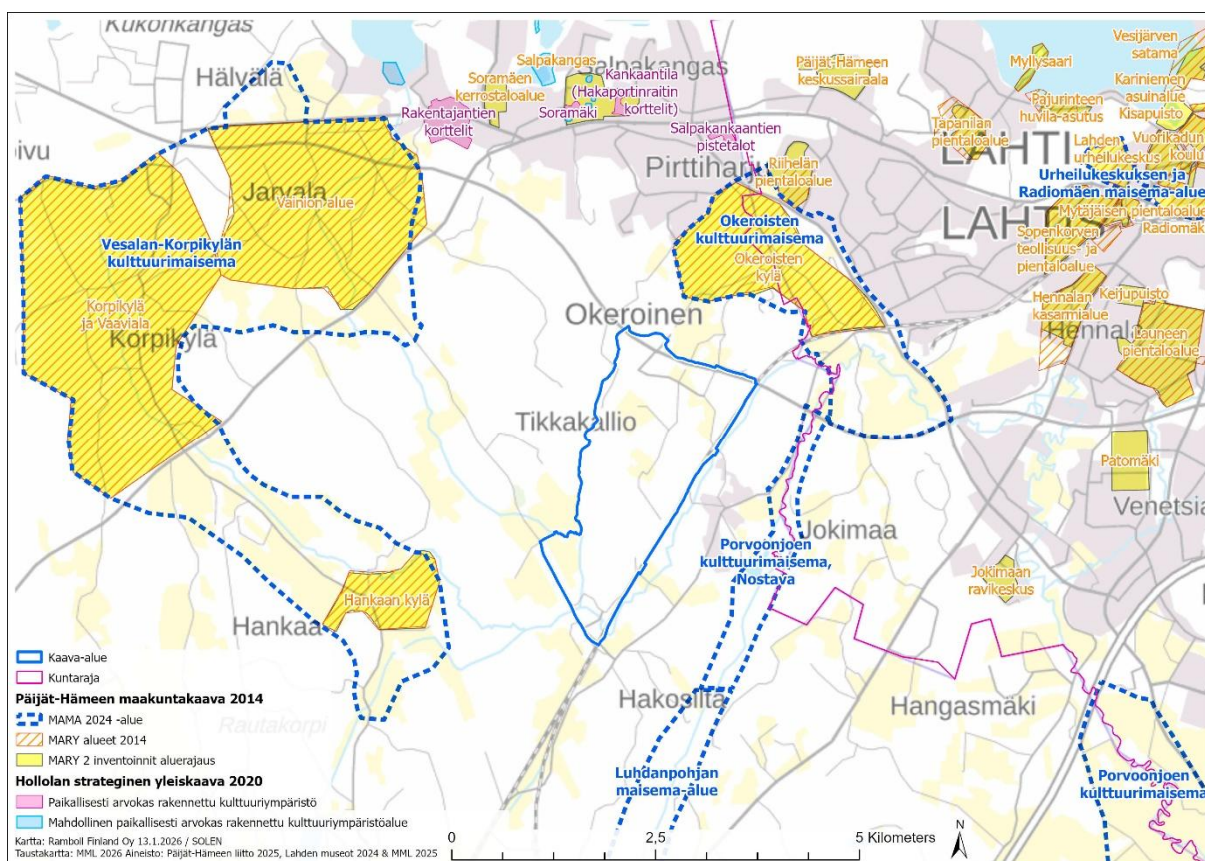
Kaava-alueella tai sen lähiympäristössä ei sijaitse valtakunnallisesti arvokkaita maisema-alueita (VAMA), valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä (RKY) tai valtakunnallisesti merkittäviä arkeologisia kohteita (VARK).



Kuva 3-23. Kaava-alueen lähiympäristössä sijaitsevat valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet ja valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt

3.4.7.2 Maakunnallisesti arvokkaat alueet

Kaava-alue ei sijoitu maakunnallisesti arvokkaille maisema- tai kulttuurialueille. Päijät-Hämeen maakuntakaavassa 2014 osoitetuista kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeistä alueista lähimmäksi kaava-aluetta sijoittuvat Okeroisten kulttuurimaisema, Vesalan-Korpikylän kulttuurimaisema, Porvoonjoen kulttuurimaisema sekä Luhdanpohjan maisema-alue.



Kuva 3-24. Kaava-alueen lähiympäristön maakunnalliset ja paikalliset maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteet ja -alueet.

3.4.7.3 Paikallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt

Kaava-alueen kulttuuriympäristöä on selvitetty vuonna 2025 (Ark-byroo Oy, 2025). Kaava-alueen rakennuskanta on pääosin rakennettu toisen maailmansodan jälkeen. 1940-luvulla perustettujen siirtotilojen rakennuskantaan kuuluu 1940- ja 1950-lukujen rintamamiestaloja ja maatalousrakennuksia. Muilta osin alueen rakennuskanta on 1960-luvulta lähtien rakennettua pientaloasutusta, jota on ryhmittäin teiden varsilla ja siirtotilojen läheisyydessä. Koskimyllyntien ja Tikkakallion tien varressa vanhojen maatilojen pihapiireissä on säilynyt myös joitakin 1900-luvun alun rakennuksia. Kulttuuriympäristöselvityksessä alueelta on tunnistettu neljä kulttuuriympäristökohdetta, joilla on paikallista merkittävyyttä (Taulukko 3-2). (Ark-byroo Oy, 2025)

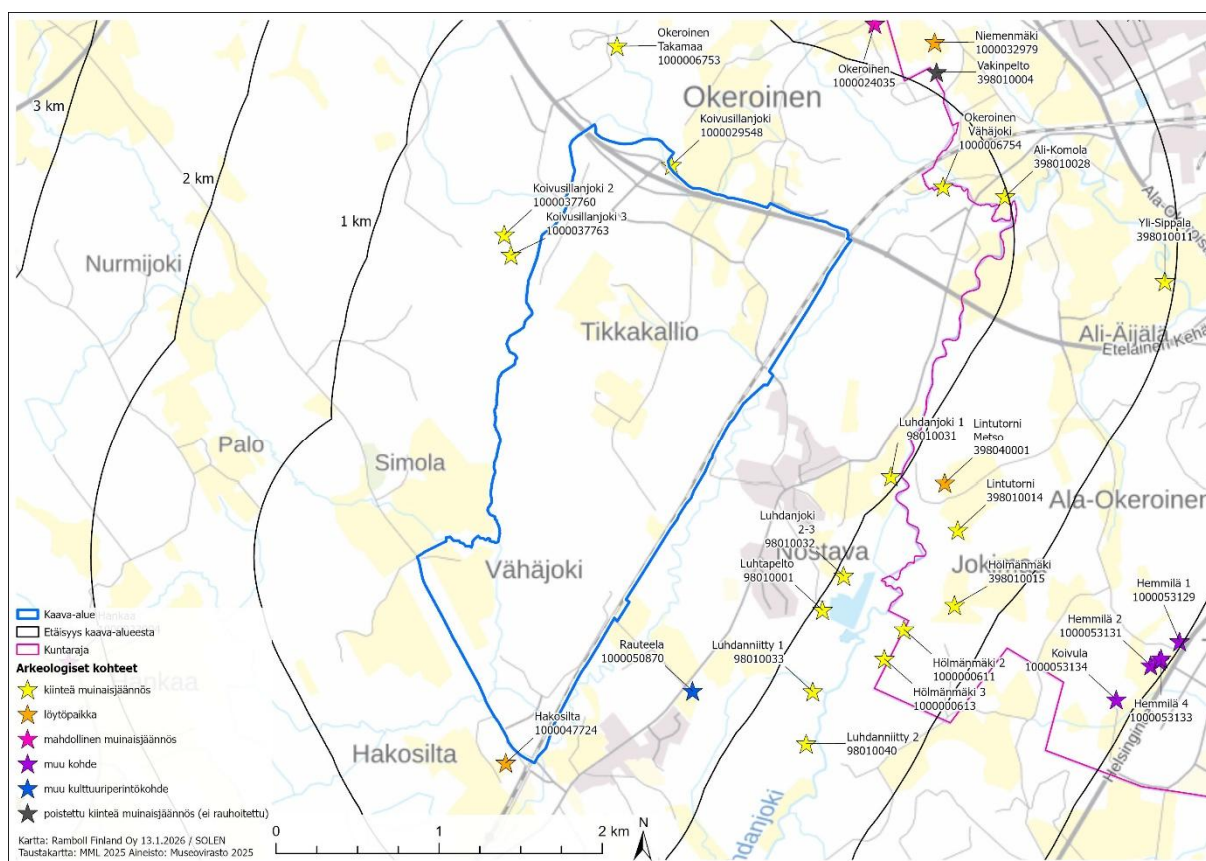
Taulukko 3-2. Kulttuuriympäristöselvityksessä tunnistetut kaava-alueen paikallisesti arvokkaat kulttuuriympäristökohdet.

Numero	Nimi v. 1963 peruskartassa	Kulttuurihistorialliset arvot
1	Koskela	rakennushistoriallinen tai -taiteellinen
29	Mäkinen	rakennushistoriallinen tai -taiteellinen
38	Halmevuori	rakennushistoriallinen tai -taiteellinen, ympäristöllinen tai maisemallinen,
43	Närepuro	rakennushistoriallinen tai -taiteellinen

3.4.8 Arkeologinen kulttuuriperintö

Suunnittelualueella on tehty arkeologinen inventointi 2024 (Maanala, 2024). Kaava-alueella ei sijaitse kiinteitä muinaisjäänköksiä. Kaava-alueen pohjoisrajan tuntumassa on Koivusillanjoen (muinaisjäänköstunnus 1000029548) hiilihauta. Kohde on sivupuron varrella sijaitseva hiilihauta, joka on pyöreähkö, halkaisijaltaan noin 2 metriä ja syvyydeltään 0,5 metriä.

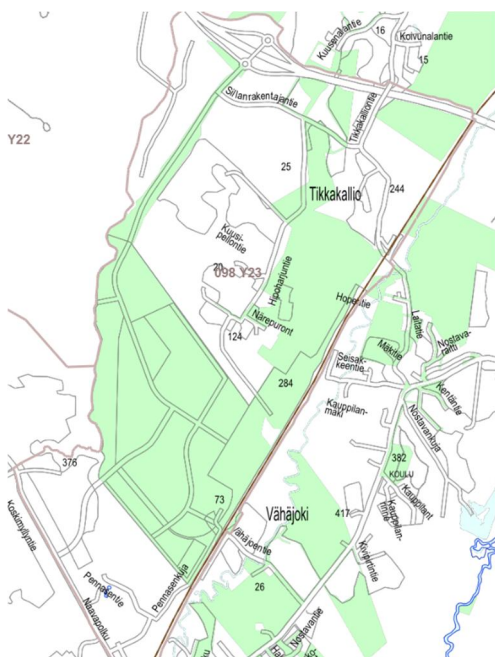
Vajaan 100 metrin päässä kaava-alueen eteläreunasta sijaitsee Hakosillan (1000047724) löytöpaikka. Paikalta on löydetty hevosenenkä, joka on luultavasti keskiaikainen. Kaava-alueen luoteisreunan lähetyvillä, noin 200 metrin päässä alueesta sijaitsevat muinaisjäänkökset Koivusillanjoki 2 (1000037760) ja Koivusillanjoki 3 (1000037763). Edellinen on rajamerkki ja jälkimmäinen hiilimiilun perustus. (Museovirasto, 2026; Maanala, 2024)



Kuva 3-25. Kaava-alueen läheisyydessä sijaitsevat arkeologiset kohteet.

3.5 Maanomistus

Kaava-alue on osittain Hollolan kunnan ja osittain yksityisten maanomistajien omistuksessa. Valtio omistaa rautatie- ja maantiealueita.



Kuva 3-26. Kunnan maanomistus Nostavan–Tikkakallion alueella.

4. SUUNNITTELUTILANNE

4.1 Maakuntakaava

Maakuntakaavassa esitetään alueidenkäytön 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. (AKL 25 §).

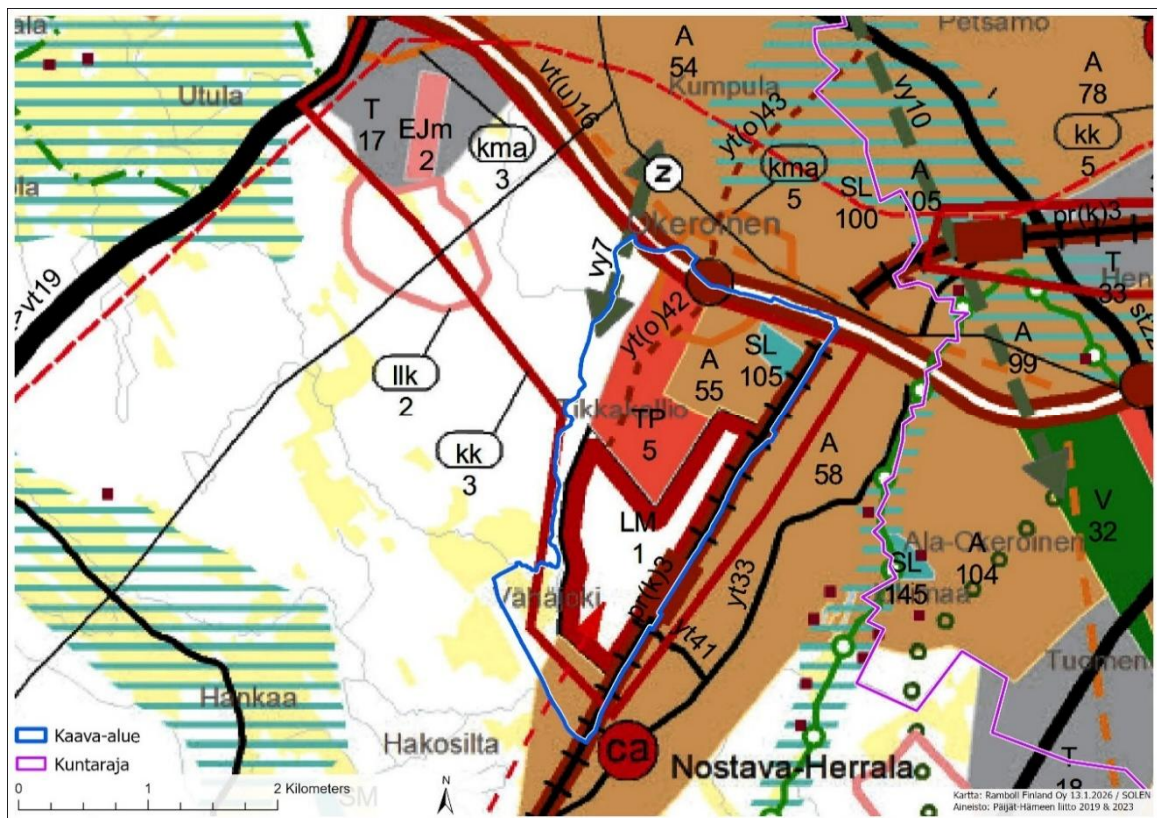
Alueidenkäyttölain 32 §:n mukaan maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi.

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.

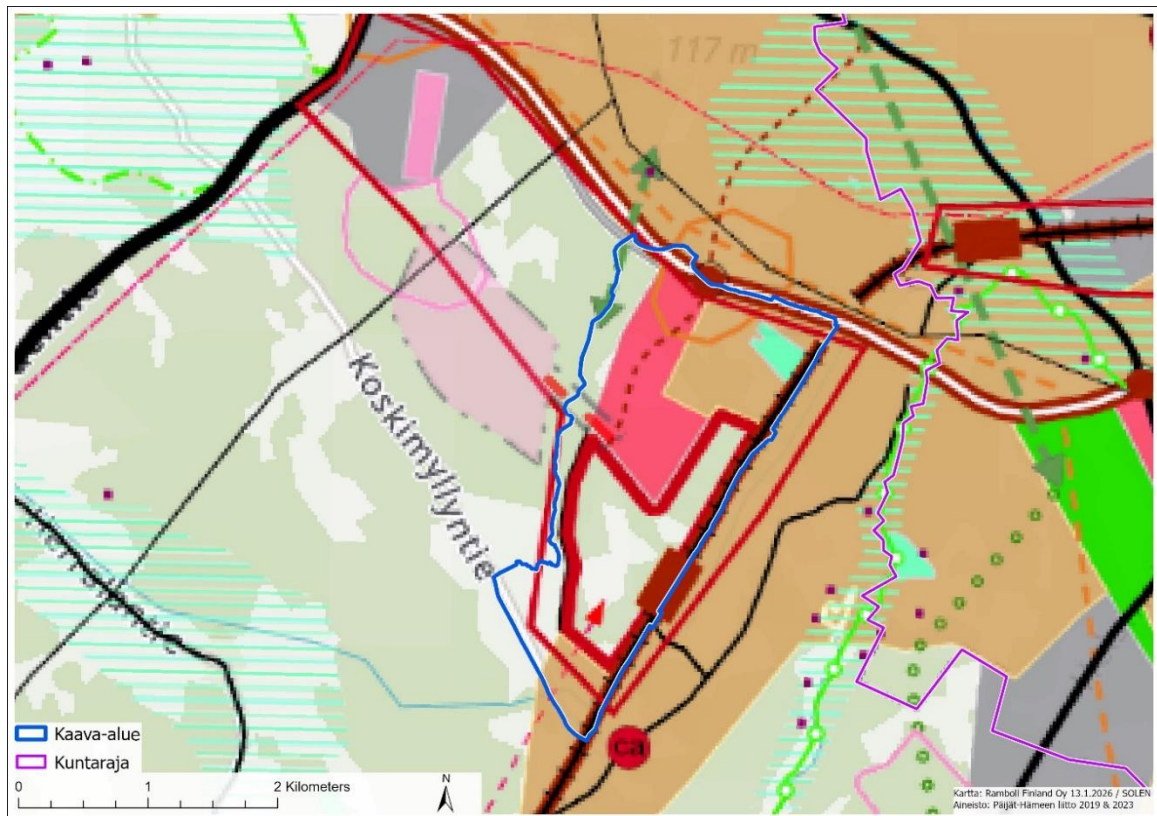
Maakuntakaava ei ole oikeusvaikutteisen yleiskaavan eikä asemakaavan alueella voimassa muutoin kuin 1 momentissa tarkoitetun kaavojen muuttamista koskevan vaikutuksen osalta.

Osayleiskaava-alueella on voimassa Päijät-Hämeen maakuntakaava 2014, joka tuli lainvoimaiseksi vuonna 2019. Aluetta koskee osittain myös Jätteenkäsittelyalueen vaihemaakuntakaava, joka sain lainvoiman 2023.

Osayleiskaava-alue rajautuu itäreunastaan merkittävästi parannettavaan Herrala–Lahti-pääradan osaan, ja pohjoisesta valtatiehen 12, joka on ositettu uudeksi kaksiajouraiseksi päätieksi. Tien tuntumaan suunnittelualan pohjoisosaan on osoitettu uusi Nostavan eritasoliittymä. (Kuva 5—1).



Kuva 4-1. Ote Päijät-Hämeen maakuntakaavasta 2014.

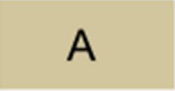


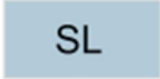
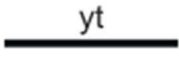
Kuva 4-2. Ote Päijät-Hämeen voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä.

Alue on lähes kokonaan osoitettu kehittämisen kohdealueeksi, johon kohdistuu maakunnallisesti tai seudullisesti tärkeitä alueidenkäyttöllisiä kehittämistarpeita. Alueen keskiosassa on maaliikenteen aluevaraus Nostavan logistiikkakeskukselle (LM1). Alueen keski- ja pohjoisosaan on osoitettu Nostavan liittymän työpaikka-alue, joka kytkeytyy logistiikka-alueeseen. Suunnittelualueen koillis- ja eteläosat on osoitettu taajamatoimintojen alueiksi, ja koillisosaan on myös merkitty luonnonsuojelualue (SL). Alueen eteläosaan on osoitettu 110 kV:n voimajohdon yhteystarve. Alueen pohjoisosassa suunnittelualueen rajaa pitkin kulkee Salpakankaan–Aikkalan viheryhteys.

Taulukko 4-1. Suunnittelualueelle tai sen läheisyyteen kohdistuvia maakuntakaavojen merkintöjä ja suunnittelumääryksiä.

Kaavamerkintä	Merkinnän kuvaus ja suunnittelumääräys
Päijät-Hämeen maakuntakaava 2014	
	Kehittämisen kohdealue: Merkinnällä osoitetaan kaupunki- ja kuntavyöhykkeitä, joihin kohdistuu maakunnallisesti tai seudullisesti tärkeitä alueidenkäyttöllisiä kehittämistarpeita. SUUNNITTELUMÄÄRÄYS yksilöityjä kehittämisen kohdealueita: Tarkemmassa suunnittelussa ja kehittämisessä tulee asumisen ja työpaikkatoimintojen liikennejärjestelyjen ajoitus ja toiminnalliset muutostarpeet sovitaa niin, että liikenteen haitat ovat mahdollisimman vähäiset. Alueiden toteuttamisjärjestyksessä tulee turvata kaikkien väestöryhmien palveluiden saatavuus. kk3 Nostava - Vt12 eteläpuoli Kehittämisen kohdealue on ylimaakunnallisten kehittämisvyöhykkeiden riskiteysaluetta. Aluekohtainen suunnittelumääräys: Alueen tarkemmassa suunnittelussa otetaan huomioon Nostavan maaliikennealueen liikennejärjestelyt ja logistiikkatoimintojen edellyttämät raideliikenteen lisätarpeet, rinnakkaisväylän toteuttaminen valtatielle 12 sekä asumisen, työpaikkojen ja palveluiden sijoittaminen. Alueen toteuttamisen edellytys on valtatie 12 eteläisen kehätien ja Nostavan liittymän toteuttaminen. Raideliikenteen uuteen liikennepaikkaa tukeutuvalla alueella ei tule suunnitella sellaista alueiden käyttöä, joka estää tai merkittävästi haittaa myöhemmin tulevaisuudessa toteutettavan liikennepaikan ympäristön kehittämistä. Liikennepaikkaan tukeutuvan maankäyttö tulee ajoittaa niin, että liikennepaikan toteuttaminen on varmistettu.
	Vähittäiskaupan kehittämisen kohdealue Merkintää käytetään osoittamaan alueita, joille yhdyskuntarakenteellisen sijaintinsa puolesta voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa sijoittaa seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä tai myymäläkeskittymiä. Suunnittelumääräys: Vähittäiskaupan suuryksiköiden toteuttamisen ajoittamisessa on otettava huomioon kaupunkiseudun palvelurakenteen tasapainoinen kehittäminen siten, ettei heikennetä keskusta-alueiden palveluita, eikä palvelutarjonnassa aiheudu alueellisia tai väestöryhmittäisiä palvelujen saavutettavuuteen haitallisesti vaikuttavia muutoksia. Tarkemmalla suunnittelulla tulee huolehtia, että yksittäisen vähittäiskaupan suuryksikön tai myymäläkeskittymän kerrosalamäärä, rakennustapa ja mittasuhteet voidaan sopeuttaa ympäristöönsä. Vähittäiskaupan suuryksiköiden tarkempaa sijaintia suunniteltaessa tulee minimoida liikenteen aiheuttamat haittavaikutukset. Vähittäiskaupan enimmäismitoitus (k-m2): yhteensä / päivittäistavarakauppaa / erikoistavarakauppaa, joka voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueen ulkopuolelle kuten auto-, rauta-, huonekalu-, puutarha ja maatalouskauppa /muuta erikoistavarakauppaa

	kma5, Nostavan risteysalue: 40 000 / 0 / 30 000 / 10 000 Aluekohtainen suunnittelumääräys: Alueen toteuttamisen ajoittaminen on suunniteltava siten, ettei vähittäiskaupan suuryksikköä tai myymäläkeskittymää toteuteta ennen kuin viereiselle moottoriväylälle suunniteltu eritasoliittymä on rakennettu.
	Työpaikka-alue Merkinnällä osoitetaan monipuoliset työpaikka-alueet, joissa voi olla toimisto- ja palvelutyöpaikkoja, asumista sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamatonta teollisuutta ja varastointia. Suunnittelumääräys: Alueelle ei saa suunnitella sellaisia työpaikkatoimintoja, joiden haitalliset ympäristövaikutukset läheisille alueille voivat olla merkittäviä. Erityistä huomiota tulee kiinnittää alueen liikenteen toimivuuteen ja toteuttamisjärjestykseen.
	Taajamatoimintojen alue Merkinnällä osoitetaan asumiseen ja muille taajamatoiminnoille, kuten keskustatoiminnoille, palveluille ja teollisuudelle rakentamisalueita, pääväyliä pienempiä liikennealueita, virkistys- ja puistoalueita sekä yhdyskuntateknisen huollon alueita sekä näiden tarvitsemia laajentumisalueita. Suunnittelumääräys: Alueiden yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa tulee ottaa lähtökohdaksi taajaman rakenteellinen eheyttäminen ja elinympäristön laadun parantaminen niin, että palvelut ja työpaikat ovat mahdollisimman hyvin saavutettavissa kävelen, pyöräillen tai joukkoliikenteellä. Liikennejärjestelyillä tulee erityisesti turvata kävelyn, pyöräilyn, huolto- ja joukkoliikenteen toimivuus ja turvallisuus. Alueiden käyttöönotossa ja mitoituksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota tarkoituksenmukaiseen toteuttamisjärjestykseen, toiminnalliseen joustavuuteen, ympäristön laatuun ja varautumiseen myrskyjen, rankkasateiden ja tulvien aiheuttamien haittojen vähentämiseksi. Alueiden suunnittelussa on osoitettava riittävästi sijoittumismahdollisuuksia ympäristöhäiriöitä tuottamattomalle elinkeinotoiminnalle. Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on turvattava päivittäisten palveluiden saatavuus, riittävät kanssakäymis-, ulkoilu- ja virkistysmahdollisuudet sekä ulkoilureittien jatkuvuus taajamien sisällä, asuin ympäristön selkeys ja esteettömyys. Alueen suunnittelussa on otettava huomioon laajojen yhtenäisten peltoalueiden säilyminen.
	Maaliikenteen alue: Merkinnällä osoitetaan merkittävät tavaraliikenteen alueet. Alueella on voimassa MRL 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajitus. Suunnittelumääräys: Alueen suunnittelussa tulee varautua riittäviin oheis-alueisiin erilaisille kuljetukseen ja jatkojalostukseen liittyville toiminnoille.
	Keskustatoimintojen alakeskus (kohdemerkintä) Merkintää käytetään osoittamaan seudullisesti merkittäviä keskustatoimintojen alakeskuksia. Merkinnän osoittamalle alueelle voidaan sijoittaa sellaisia vähittäiskaupan suuryksiköitä ja myymäläkeskittymiä, jotka palvelevat alakeskuksen vaikutusalueen asukkaita. Suunnittelumääräys: Alakeskusten suunnittelussa, yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa ja kehittämisessä tulee asukkaille varata esteettömästi ja turvallisesti saavutettavissa olevat kaupallisten ja julkisten palveluiden alueet. Alakeskuksen vaikutusalueen asukkaita palvelevien vähittäiskaupan suuryksiköiden toteuttamisen ajoittamisessa on otettava huomioon kaupunkiseudun palvelurakenteen tasapainoinen kehittäminen siten, ettei palvelutarjonnassa aiheudu alueellisia tai väestöryhmittäisiä palvelujen saavutettavuuteen haitallisesti vaikuttavia muutoksia.

	Alueelle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä tai myymäläkeskitty-miä, jotka edellyttävät merkittävää poikkeamista ympäristön mittakaavasta. Vähittäiskaupan 2000 kerrosneliömetrin ja sen ylittävien suuryksiköiden yh-teenlaskettu enimmäiskerrosala (k-m²) saa olla enintään: ca6, Nostava – Herrala: 8 000
	Luonnonsuojelualue Merkinnällä osoitetaan luonnonsuojelulain nojalla suojeltuja tai suojeltavaksi tarkoitettuja alueita. Merkintään liittyy MRL 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus. Suojelumääräys: Alueella ei saa suorittaa sellaisia toimenpiteitä, jotka saattavat vaarantaa alueen suojeluarvoja.
	Merkittävästi parannettava rataosa Rata-alueilla on voimassa MRL 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus. Suunnittelumääräys: Maankäytön suunnittelussa on otettava huomioon lisäraiteiden aluetarve. Rataa suunniteltaessa on otettava huomioon junaliikenteen meluja värinävai-kutus.
	Uusi raideliikennepaikka Suunnittelumääräys: Liikennepaikkojen toteuttamismahdollisuudet ja mahdollisten lisäraiteiden tarve on tutkittava tarkemmassa suunnittelussa liikenteellisin selvityksin.
	Viheryhteystarve Suunnittelumääräys: Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on huoleh-dittava siitä, että merkinnällä osoitettu yhteys säilyy tai toteutuu tavalla, joka turvaa virkistys- ja ulkoilumahdollisuudet sekä lajiston liikkumismahdol-lisuudet.
	Uusi kaksiajoratainen päätie tai -katu Merkintää käytetään osoittamaan uusia kaksiajorataisia teitä tai katuja. Tiealueilla on voimassa MRL 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus.
	Merkittävä yhdystie tai kokoojakatu Merkittävän yhdystien merkinnällä osoitetaan maakuntakaavan kyläverkos-ton tai ylikunnallisten yhteyksien kannalta tärkeitä teitä ja katuja. Tiealueilla on voimassa MRL 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus.
	Vaihtoehtoinen tai ohjeellinen yhdystie tai kokoojakatu
	Uusi eritasoliittymä tai muu merkittävästi parannettava liittymä Kehitettävä eritasoliittymä tai muu merkittävästi parannettava liittymä on osoitettu punaisella ympyrällä. Liittymän toteutustapa ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa. Liittymäalueella on voimassa MRL 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisra-joitus. Suunnittelumääräys: Liittymän suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota joukkoliikenteen toimivuuteen. Eritasoliittymien toteuttamisen ajoitus tulee varmistaa ja sopia valtion tievi-ranomaisen kanssa ennen kuin niiden toteutumiseen perustuvaa uutta maankäyttöä yleis- tai asemakaavoitetaan pääteiden varsille ja taakse.

	Voimalinjan yhteystarve Merkinnällä osoitetaan uusia voimajohtoja, joiden tarve on voitu todeta, mutta joiden sijaintiin tai toteuttamiseen liittyy huomattavaa epävarmuutta. Suunnittelumääräys: Maankäytön suunnittelulla turvataan yhteyden myöhemmin tapahtuva suunnittelu ja toteuttaminen. Hankkeen suunnittelussa on tutkittava voimalinjan sijainti ja vaikutukset sekä liittyminen ympäröivään maankäyttöön.
Päijät-Hämeen jätteenkäsittelyalueen vaihemaakuntakaava	
	Vaihtoehtoinen tai ohjeellinen yhdystie tai katu Suunnittelumääräys: Ohjeellisen tieyhteyden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee huomioida ekologisen yhteyden säilyminen ja luonnon monimuotoisuusarvot Koivusillanjoen varressa (saukkojen ja muun eläimistön kulkuyhteydet jokivarressa). Koivusillanjokeen kohdistuvan kiintoainekuormituksen vähentämiseksi vesistövaikutusten lieventämiseen tulee kiinnittää etenkin rakentamisvaiheessa erityistä huomiota.
	Jätteenkäsittelyalue kierrätyspuiston toimintaa varten Seudullinen kierrätyspuisto. Kierrätysmateriaalien ja jätteiden vastaanottoon, käsittelyyn, jatkojalostamiseen ja loppusijoittamiseen varattu alue. Suunnittelumääräys: Alue on varattu seudulliselle kierrätyspuistolle. Alueella ei saa käsitellä tai varastoida biojätteitä. Alueella sallitaan metsäteollisuuden puuperäisten jätteiden ja sivutuotteiden käsittely ja varastointi. Alueelle voidaan osoittaa jäteraaka-aineen uusiokäyttöön, hyödyntämiseen ja jalostamiseen liittyvää yritys- ja teollisuustoimintaa. Jätteenkäsittelyalueelle on jätettävä riittävä suoja-alue ympäristöhaittojen vähentämiseksi. Alueen yksityiskohtaisessa suunnittelussa ja rakentamisessa tulee ehkäistä merkittävät ympäristöhäiriöt riittävän suoja-aluein ja keskitetyin teknisin ratkaisuin. Melu- ja pölyvaikutusten osalta vaikutusarvioita ja lievennystoimia tulee täsmentää yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä. Pohjavesiolosuhteet tulee kartoittaa ja arvioida vaikutukset pohjavesiin. Vesienhallinnan suunnittelussa tulee huomioida purkuvesistön pintavesien ekologiseen ja kemialliseen tilaan sekä taimenten elinolosuhteisiin kohdistuvien heikentävien vaikutusten ehkäiseminen ja lieventäminen. Lievennystoimet tulee huomioida sekä rakentamisen että toiminnan aikana. Hulevesien hallinnan suunnittelussa tulee huomioida myös sään ääri-ilmiöt. Yksityiskohdaisemmassa suunnittelussa tulee turvata Koivusillanjoen varteen sijoittuvan ekologisen yhteyden jatkuvuus. Alueen jatkosuunnittelussa tulee huomioida toimivat ja turvalliset liikenneyhteydet sekä alueen saavutettavuus kestävien liikkumismuotojen näkökulmasta. Alueelle tai sen läheisyyteen ei tule osoittaa asumista tai muuta alueelle soveltumatonta toimintaa. Rakentaminen ja muu maankäyttö on sopeutettava ympäristöön tavalla, joka ottaa mahdollisimman hyvin huomioon alueen maisemalliset ominaispiirteet ja läheisyydessä sijaitsevat muinaisjäännekohteet.

Päijät-Hämeen maakuntakaavan 2060 luonnos

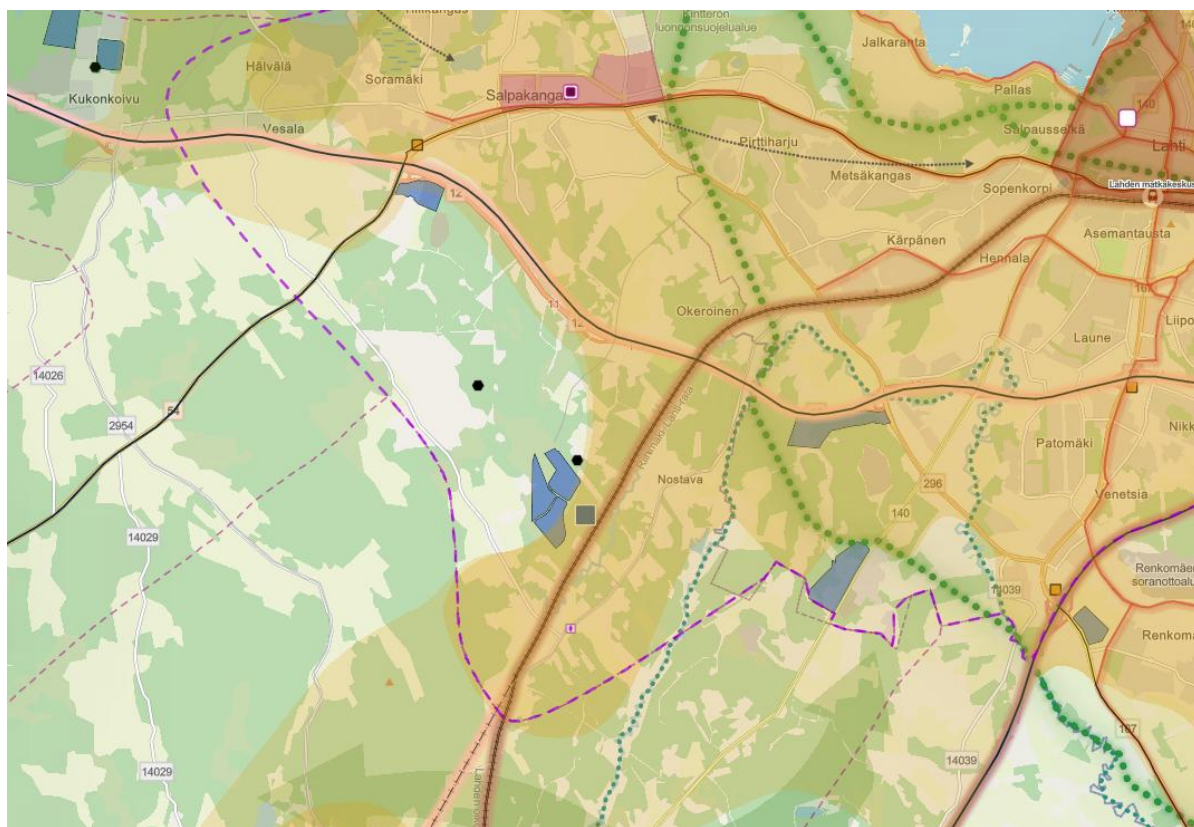
Päijät-Hämeen maakuntavaltuusto päätti joulukuussa 2023 käynnistää Päijät-Hämeen maakuntakaavan 2060 laadinnan. Uuden maakuntakaavan on tarkoitus kattaa kaikki maakunnan kunnat ja käsitellä kaikki maankäytön teemat. Päijät-Hämeen maakuntahallitus hyväksyi kokouksessaan 15.9.2025 maakuntakaavanluonnoksen asetettavaksi nähtäville. Kaavaluonnoksessa on osoitettu osayleiskaavan suunnittelualueelle seuraavia merkintöjä: työpaikka-alue (TP), maaliikenteen alue (LM), taajamatoimintojen alue (A), luonnonsuojelualue (SL), kehitettävä päärata, uusi tai kehitettävä liikennepaikka, päästöttömien käyttövoimien jakelupiste ja siniviheryhteys. Maakuntakaava 2060 on tarkoitus hyväksyä vuonna 2027. Lainvoimaiseksi tultuaan se ohjaa kuntien kaavoitusta.

4.2 Lahden seudun kaupunkiseutusuunnitelma

Lahden kaupunkiseudulla on maankäytön, asumisen ja liikenteen seudullinen MAL-suunnitelma valtion kanssa. MAL-sopimus velvoittaa laatimaan alueelle kaupunkiseutusuunnitelman. Suunnitelma ei ole lainvoimainen kaava, mutta se antaa hyvän perustan kuntien yleiskaavoitukseen. Tarkkuustasoltaan kaupunkiseutusuunnitelma voidaan kuvata olevan maakuntakaavan ja kunnan strategisen yleiskaavan välimaastossa.

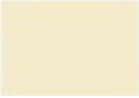
Lahden kaupungin lisäksi kaupunkiseutusuunnitelman piiriin kuuluvat Orimattilan ja Heino-
lan kaupungit sekä Hollolan, Asikkalan, Kärkölän ja Iitin kunnat. Lahden kaupunkiseutusuunnitelma laadittiin 2021–2023, ja se hyväksyttiin MAL-kuntien ja -kaupunkien valtuustoissa 2023.

Lahden kaupunkiseutusuunnitelmassa suunnitteluala sijoittuu elinkeinoelämän ydinalueelle ja kehittämisvyöhykkeelle (Kuva 4-3, Taulukko 4-2). Itäpuolelta osayleiskaava-alue sijoittuu tiheälle ja harvalle taajama-alueelle. Itäreunasta kaava-alue rajautuu TEN-T-ydinverkkoon, jonka tavoitteena on turvallinen ja kestävä EU:n liikennejärjestelmä, joka edistää tavaroiden ja ihmisten saumatonta liikkumista. Kaupunkiseutusuunnitelmassa kaava-alueelle on osoitettu Lahden seudun multimodaaliterminaali, joka mahdollistaa tavaraliikenteen käsittelyn ja siirtämisen kumipyöriltä raiteille tehden logistiikasta joustavampaa ja kestävämpää.



Kuva 4-3. Ote Lahden kaupunkiseutusuunnitelmasta.

Taulukko 4-2. Lahden kaupunkiseutusuunnitelmassa suunnittelualueelle ja sen lähiympäristöön kohdistuu seuraavia merkintöjä ja niiden kuvauksia:

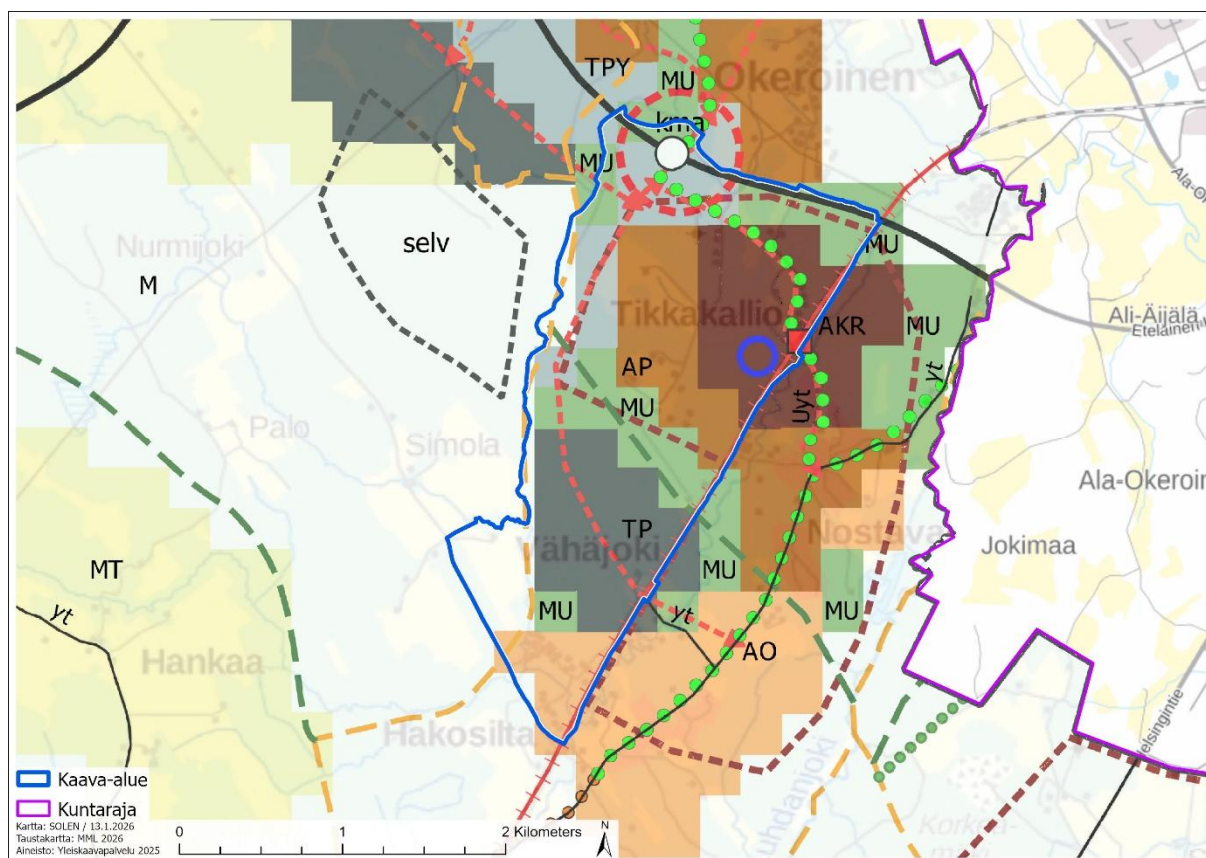
Kaavamerkintä	Merkinnän kuvaus
	Harva taajama Harvat taajama-alueet reunustavat tiheän taajaman alueita ja muodostavat myös yksittäisiä alueita. Alueiden rakennuskanta on pientalovaltaista. Väestötiheys on pieni ja asumisväljyys suuri.
	Tiheä taajama Tiheät taajama-alueet ympäröivät laajasti kaupunkikeskuksia sekä kaupunkimaisia aluekeskuksia muodostaen myös itsenäisiä saarekkeita. Rakennuskanta on monipuolista ja väestötiheys vaihtelevaa. Tiheän taajaman alueilla sijaitsee myös erillisiä tihentymiä, kuten kerrostalovaltaisia lähiöitä. Asiant on pääsääntöisesti mahdollista kestäviä kulkumuotoja hyödyntäen.
	Valtatie Valtatiet palvelevat erityisesti valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä.
	Rautatie Rataverkon osa, jolla on henkilöliikennettä ja tavaraliikennettä.
	TEN-T kattava verkko, Valtatiet 5 ja 12, rataosa Riihimäki-Lahti Euroopan laajuisen TEN-T-verkon tavoitteena on turvallinen ja kestävä EU:n liikennejärjestelmä, joka edistää tavaroiden ja ihmisten saumatonta liikkumista. Asetuksessa on säädetty TEN-T kattavalle verkolle vaatimukset, jotka on täytettävä vuoteen 2050 mennessä.
	Multimodaaliterminaali, Nostava Euroopan laajuisella TEN-T liikenneverkolla, valtatie 12 ja Lahden oikoradan läheisyydessä, sijaitseva rautatie- ja maantieteterminaali mahdollistaa tavaraliikenteen käsittelyn ja siirtämisen kumipyöriltä raiteille tehden logistiikasta joustavampaa ja kestävämpää.
	Laaja toteutumaton yritysalue
	Teollisuuden toimintojen kasvualueet

4.3 Yleiskaavat

Osayleiskaava-alueella on voimassa oikeusvaikutteinen Hollolan strateginen yleiskaava 2020, joka on tullut voimaan kesällä 2023. Osayleiskaava-alueelle on osoitettu kehitettävä taajama, jota kehitetään monipuolisen asumisen ja palveluiden alueena. Kaava-alueen keskiosiin on merkitty tilaa vaativa elinkeinoalue (TP), jota kehitetään teollisuuden, työpaikkojen ja muiden sellaisten toimintojen alueena, jotka edellyttävät hyviä liikenneyhteyksiä, paljon pinta-alaa rakentamiselle tai aiheuttavat lähialueella mahdollisia melu-, tärinä- tai muita ympäristöhäiriöitä.

Osayleiskaava-alueen keskiosiin on strategisessa yleiskaavassa osoitettu pientalotaajamaa (AP) sekä tiivistä taajama-asutusta (AKR) ja asutuksen/työpaikkojen sijoittamisen selvitysalue (A-res). Pohjois- ja luoteisosaan on osoitettu alue, jossa ympäristö asettaa erityisiä vaatimuksia työpaikoille ja palveluille (TPY). Osayleiskaava-alueen eteläosa on osittain osoitettu pientaloasutuksen alueeksi (AO) ja itäreunaltaan kaava-alue rajautuu Hakosilta-Lahti-välillä kehitettävään rataan. Osittain kaava-alue on osoitettu metsätalousalueiksi (MU), joilla on erityistä ulkoilun ohjaamistarvetta. Osayleiskaava-alueen länsipuolelle on osoitettu maaseutuelinkeinojen aluetta (M).

Kaava-aluetta halkoo uuden katuyhteyden yhteystarve sekä ohjeellinen ekologinen yhteys. Kaava-alueen länsireunaa pitkin kulkee ohjeellinen ekologinen ja virkistysyhteys. Alueen pohjoisosissa pohjois-koillissuunnassa kulkee pyöräilyn laatukäytävänä kehitettävä ohjeellinen pääyhteys. Kaava-alueen pohjoisosa rajautuu valtatiehen 12, jonka yhteyteen on strategisessa yleiskaavassa osoitettu seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö tai myymäläkeskittymä valtatiehen eritasoliittymässä.



Kuva 5-3. Ote oikeusvaikutteisesta Hollolan strategisesta yleiskaavasta 2020.

Taulukko 5-3. Hollolan strategisessa yleiskaavassa suunnittelualueelle ja sen lähiympäristöön kohdistuvat kaavamerkinnot ja -määräykset.

Hollolan strateginen yleiskaava 2020	
Kaavamerkintä	Merkinnän kuvaus ja suunnittelumääräys
M	Maaseutuelinkeinot Alue on varattu ensisijaisesti maa- ja metsätaloudelle sekä muulle elinkeinotoiminnalle, joka kokonsa ja ympäristövaikutustensa suhteen sopii maaseudulle. Alueelle voi sijoittua myös elinkeinoihin liittyvää asumista, vähäisessä määrin olemassa olevia kyliä täydentävää asumista sekä vapaa-ajanasumista. Uudisrakentamisen sijoittamisessa tulee ottaa huomioon maa- ja metsätalouselinkeinojen harjoittamisesta mahdollisesti aiheutuvat häiriöt. Rakentamisen tulee perustua luontevasti kullekin kylälle ominaiseen rakennuspaikkojen sijaintiin ja rakennustapaan (kuten nauha-, metsä/pellonreuna-, rykelmä- tai muu rakenne). Rakentamistapa ja sijoittelu tulee lupaharkinnassa sopeuttaa ympäristöön. Maanomistajien yhdenvertaista kohtelua arvioidaan kantatilan käyttämän rakennusoikeuden perusteella. Mittavampi rakentaminen on ratkaistava kaavalla tai muulla rakentamisajankohtana voimassa olevan lainsäädännön mukaisella maankäytön suunnitelmalla tai selvityksellä. Aiotun rakentamisen määräyksenmukaisuus tutkitaan lupaharkinnassa rakennushankkeen sisällön, ominaisuuksien, toiminnan ympäristövaikutusten ja rakennuspaikan kylärakenteisiin tukeutuvan sijainnin perusteella huomioon ottaen maanomistajien yhdenvertainen kohtelu. Rakentamisen sijoitteluun ja laatuun tulee kiinnittää erityistä huomiota maakunnallisesti ja valtakunnallisesti arvokkailla maisema-alueilla.
	Selvitysalue Alueelle tutkitaan mahdollisuutta sijoittaa kiertotaloutta ja jätteenkäsittelyä pääsääntöisesti teollisuushalleissa harjoittava yritysalue. Alueelle ei tule loppusijoittaa vaarallisia jätteitä eikä merkittäviä määriä maa-massoja. Alueella ei saa käsitellä tai varastoida biojätettä. Jätteenkäsittelyalueen suoja-alueet ympäristöhaittojen varalta sijaitsevat selvitysalueen sisällä. Toisena vaihtoehtona tutkitaan mahdollisuutta sijoittaa alueelle muuta soveltuvaa elinkeinotoimintaa.
MT	Maatalousvyöhyke Laajat maisemallisesti ja tuotannollisesti merkittävät maatalousvyöhykkeet. Alue on varattu ensisijaisesti maatalouden elinkeinoalueeksi ja maankäytön suunnittelussa tulee edistää maatalouden toimintamahdollisuuksia. Peltoalueet on mahdollisuuksien mukaan pyrittävä säilyttämään avoimina ja rakentaminen ja muut toiminnot sijoitetaan mahdollisuuksien mukaan niiden ulkopuolelle. Rakentamisen määrä ja sijainti tulee lupaharkinnassa suhteuttaa ympäristön rakennettuun tilanteeseen. Rakentamisen sijoitteluun ja laatuun tulee kiinnittää erityistä huomiota maakunnallisesti ja valtakunnallisesti arvokkailla maisema-alueilla.
TP	Tilaa vaativat elinkeinoalueet Aluetta kehitetään teollisuuden, työpaikkojen ja muiden sellaisten toimintojen alueena, jotka edellyttävät hyviä liikenneyhteyksiä, paljon pinta-alaa rakentamiselle tai aiheuttavat lähialueella mahdollisia melu-, värinä- tai muita ympäristöhäiriöitä. Alueelle voidaan muun työpaikkarakentamisen ohella sijoittaa tuotannolliseen pääkäyttötarkoitukseen liittyviä myymälätiloja. Alueen rakentaminen edellyttää asemakaavaa. Aluekohtaiset määräykset: Paassilta alueen teollisuus- ja työpaikka-alueelle voidaan muun toiminnan ohella sijoittaa seudullisesti tärkeitä ja ympäristövaikutuksiltaan merkittäviä luonnonvara- tai muun logistiikan tai jätteen käsittelyn tai kierrätyksen yritystoimintaa. Nostavan alueen kehittämisessä on huomioitava alueen merkitys seudullisesti tärkeänä tavara-liikenneterminaalina ja teollisen jatkojalostuksen alueena. Ojastenmäen alueen kehittämisessä tulee ottaa huomioon alueen sijainti osittain pohjavesialueella.

	Työpaikat ja palvelut, joille ympäristö asettaa erityisiä vaatimuksia Aluetta kehitetään teollisuuden, työpaikkojen, palvelujen ja muiden sellaisten toimintojen alueena, joille ympäristön asutus tai ympäristöarvot aiheuttavat rajoituksia. Erityistä huomiota tulee kiinnittää asumisen ja työpaikka-alueiden häiriöttömään yhteen sovittamiseen. Alueen rakentaminen edellyttää asemakaavaa.
	Metsätalousalue, jolla on erityistä ulkoilun ohjaamistarvetta
	Pientalotaajama Pientalovaltaisena kehitettävä taajamarakenteen osa, jolla voi sijaita myös lähipalveluja ja asumiselle häiriötä aiheuttamattomia työpaikkoja. Suunnittelussa tulee edistää viihtyisiä ja turvallisia kävely-, pyöräily- ja joukkoliikenneympäristöjä sekä korkealaatuista taajamakuva. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon lähivirkistysten tarpeet sekä viheryhteyksien jatkuminen. Alueen rakentaminen edellyttää asemakaavaa.
	Tiivis taajama-asutus Kerrostalovaltaisena kehitettävä taajamarakenteen osa, jolla voi sijaita myös lähipalveluja ja asumiselle häiriötä aiheuttamattomia työpaikkoja. Suunnittelussa tulee edistää viihtyisiä ja turvallisia kävely-, pyöräily- ja joukkoliikenneympäristöjä sekä korkealaatuista taajamakuva. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon lähivirkistysten tarpeet sekä viheryhteyksien jatkuminen. Alueen rakentaminen edellyttää asemakaavaa.
	Seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö tai myymäläkeskittymä valtatie eritasoliittymässä Nostava - erikoistavarakauppaa 10 000 k-m² - paljon tilaa vaativa kauppa 8 000 k-m² - päivittäistavarakauppa 4 000 k-m²
	Suunniteltu valtatie eritasoliittymä
	Uuden katuyhteyden yhteystarve Kaupunkiseudun tai kunnan sisäisen liikenteen välityskyvyn ja yhdyskuntarakenteen kehittämisen kannalta keskeinen uusi tai vaihtoehtoinen liikenneyhteys. Kohteet: Uuden kehätien rinnakkaiset yhteydet VT 24 suuntainen yhteys välillä Kukkila-Paimela
	Ohjeellinen ekologinen ja virkistysyhteys Tarkemman suunnittelun yhteydessä tulee ottaa huomioon lähivirkistysalueiden riittävyys, luontoarvot, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot sekä varmistaa ekologisten yhteyksien ja virkistysyhteyksien jatkuvuus. Erityistä huomiota tulee kiinnittää taajaman läpi kulkevien yhteyksien turvaamiseen. Yhteyden luonne voi vaihdella rakennetusta luonnonmukaiseen. Haja-asutusalueella yhteys on sijainniltaan viitteellinen. Pääväylien ylitykset ja sijoittuminen taajamassa osoittaa reitin tarkempaa sijoittumista. Toteutuksessa ekologinen yhteys ja virkistysyhteys saattavat poiketa sijainniltaan toisistaan.
	Pyöräilyn laatukäytävinä kehitettävät ohjeelliset pääyhteydet Liikkumista, virkistystä ja matkailua palvelevat keskeiset tai kehitettävät pyöräily-yhteydet tai yhteystarpeet. Yhteyksiä kehitetään turvallisina ja viihtyisinä pyöräilyä edistävinä yhteyksinä. Yleiskaava ei määrittele reitin teknistä laatua tai tarkkaa sijaintia tai laatua. Yhteydet: Kuntakeskus-Lahti Kuntakeskus-

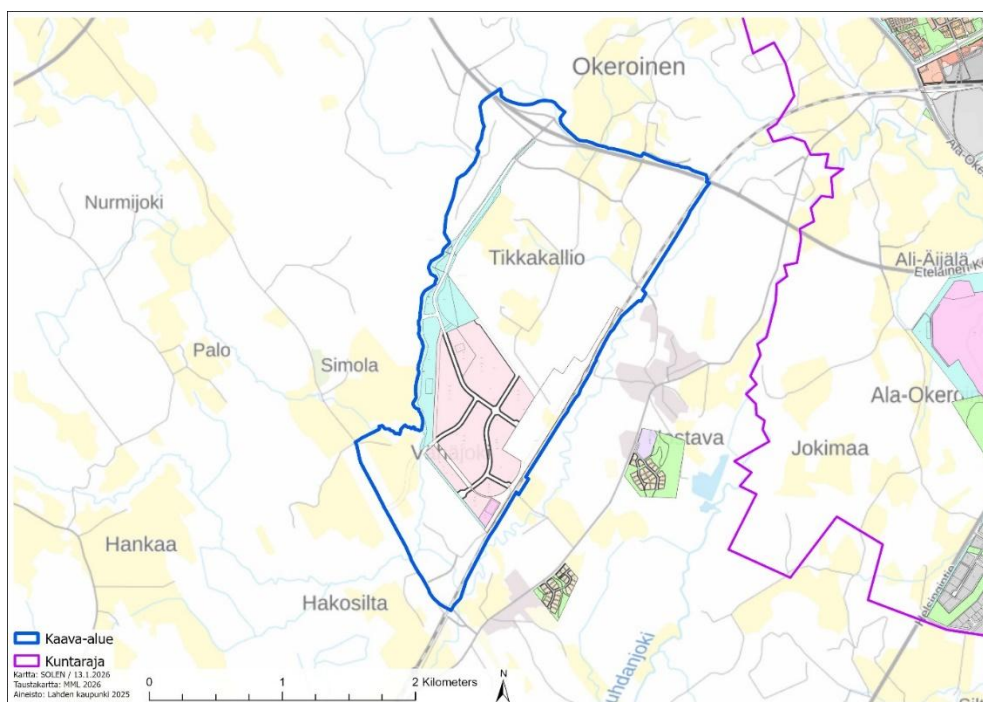
	Nostava Kuntakeskus-Messilä Kuntakeskus- Kukonkangas-Kirkonkylä Messilä-Lahti Herrala-Nostava Nostava-Lahti Kalliola-Kukkila-Lahti Hämeenkosken keskusta
	Asutuksen/työpaikkojen sijoittamisen selvitysalue Merkinnällä on osoitettu potentiaaliset tulevaisuuden taajama/työpaikka-alueet, joiden toteuttamiseen ja sen ajoitukseen liittyy erityisiä reunaehtoja tai lisäselvitystarpeita. Nostava: alueen kehittämisessä ja jatkosuunnittelussa tulee turvata raideliikennepaikan ja seudullisesti merkittävän logistiikka-alueen toteuttamisedellytykset.
	Kehitettävä rata Hakosilta – Lahti rataosuudella tulee varautua radan kehittämiseen osana Lahden kaupunkiseudun junaliikenteen kehittämistä.

Vireillä olevat yleiskaavat

Nostavan–Tikkakallion osayleiskaavan länsipuolella on vireillä Kierrätysalueen osayleiskaava Y22.

4.4 Asemakaavat

Suunnittelualueella on kaksi asemakaavoitettua aluetta, jotka sijoittuvat alueen lounais- ja länsiosiin. Nostavan katuyhteyden asemakaava sijoittuu suunnittelualueen länsiosaan ja se on tullut lainvoimaiseksi 12.11.2019. Toinen alueen asemakaava on Nostavan logistiikka-alueen asemakaava, joka on saanut lainvoiman 26.9.2008. Asemakaavoissa on osoitettu suojaviheralueita (EV-2), tavaraliikenneterminaalien korttelialueita (LTA-1), yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialue (ET), autopaikkojen korttelialue (LPA) sekä teollisuusraidealue (LRT) ja rautatiealue (LR). Nostavan logistiikka-alueen asemakaavassa tehokkuusluku on pääasiassa $e=0.50$.



Kuva 4-4. Ote Hollolan kunnan ajantasa-asemakaavasta.

4.5 Rakennusjärjestys

Hollolan kunnan rakennusjärjestys on hyväksytty kunnanvaltuustossa 24.3.2025, ja se on tullut voimaan 1.4.2025.

4.6 Pohjakartta

Pohjakarttana käytetään Maanmittauslaitoksen maastotietokannan ja kiinteistöraja-aineiston vektorimuotoista yhdistelmää.

4.7 Rakennuskiellot

Kaava-alueella ei ole voimassa alueidenkäyttölain tarkoittamaa rakennuskieltoa tai rakentamislain tarkoittamaa toimenpiderajoitusta.

4.8 Alueelle laadintavaiheessa tehdyt tai aikaisemmat selvitykset

4.8.1 Nostavan maankäyttöselvitys

Kaava-alueelle sekä sen itä- ja pohjoispuolelle on laadittu vuonna 2021 Nostavan–Tikkakallion maankäyttöselvitys (30.3.2021). Maankäyttöselvityksessä on tarkasteltu, kuinka Hollolan strategisen yleiskaavan mukainen uusi maankäyttö voisi sijoittua alueelle mahdollisimman tarkoituksenmukaisesti. Osana maankäyttöselvitystä on laadittu selvitysalueita koskeva kaavarunko ja sitä tarkentava suunnitelma henkilöliikenteen juna-aseman ympäristöstä.

Maankäyttöselvityksen mitoitustarkasteluiden mukaan osayleiskaava-alueella ja sen ympäristössä Lahden oikoradan itäpuolella voisi tulevaisuudessa asua, aluetehokkuudesta riippuen, noin 9000–14500 asukasta. Nostavan–Tikkakallion osayleiskaavan suunnittelualueen osalta väestöarvio on noin 7000 asukasta.

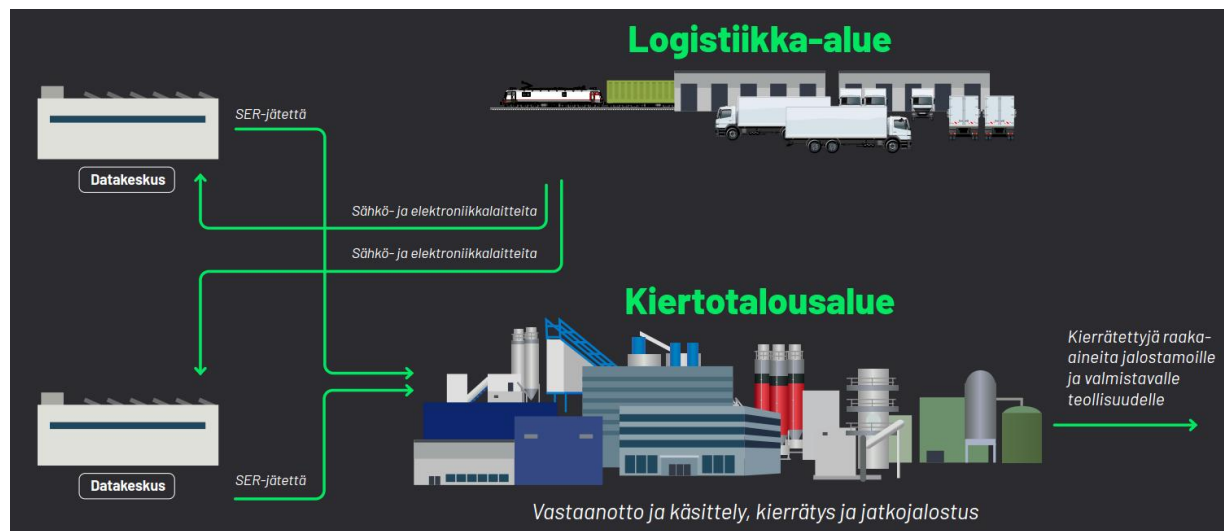
4.8.2 Nostavan ekoteollisuus- ja logistiikka-alueen kehittämishanke

Lahden seudun elinkeinoyhtiö LADEC Oy:n hankkeessa *Green Logistics & Technology Park* on vv. 2024–2026 kehitetty Nostavan alueelle kokonaiskonseptia vihreään logistiikkaan, teknologiaan ja teollisuuteen keskittyvälle yrityskeskittymälle (Kuva 4-5). Hankkeen avulla määritellään ja viedään konkreettisesti eteenpäin alueen liiketoiminnallisesti toteuttamiskelpoista toteutusmallia. Hanke-alue käsittää osan Nostavan–Tikkakallion osayleiskaavan suunnittelualueesta sekä sen länsipuolelle sijoittuvan Kierrätysalueen osayleiskaavan suunnittelualueen.

Nostavan ekoteollisuus- ja logistiikka-alueen toiminnan suunnitellaan rakentuvan koko alueella toimivan operaattorin johdettavaksi. Operaattori vastaisi muun muassa alueen kehittämisestä ja toimitilojen vuokrauksesta, se voisi olla esimerkiksi kuntaomisteinen tai yksityinen alan toimija. Alueen ytimessä on kiertotalous: alueelle sijoittuvat yritykset voivat hyödyntää toistensa materiaalivirtoja, säästää raaka-ainekustannuksissa ja vähentää jätettä.

Ensimmäisessä kehitysvaiheessa alueelle on tarkoitus sijoittua kiviainesten louhintaa ja hyödyntämistä tekeviä yrityksiä. Kiviainesta louhivien ja hyödyntävien yritysten toiminnan tuloksena aluetta on tavoitteena tasoittaa sopivaksi toisen vaiheen kiertotalousyritysten tarpeisiin. Toisessa vaiheessa alueelle on tarkoitus saada mm. uusiomineraalien vastaanotto- ja käsittelylaitos, jossa käsitellään purkubetonia, hiekoitushiekkaa ja ylijäämämaita sekä muita kierrätysmineraaleja jalostettavaksi maarakentamisen, betonintuotannon ja asfalttivalmistuksen tarpeisiin Päijät-Hämeessä ja lähialueilla.

Nostavan ekoteollisuus- ja logistiikka-alueelle tavoitellaan myös puupohjaisten materiaalien vastaanotto- ja käsittelykeskusta sekä puuperäisiä kierrätysmateriaaleja hyödyntävää teollisuutta, kuten kuitulevy-, komposiitti-, pakkausmateriaali- ja eristeteollisuutta. Lisäksi tavoitteena on houkutella yrityksiä, jotka ottavat vastaan ja jalostavat käytettyjä materiaaleja ja laitteita, esimerkiksi elektroniikkalaitteita tai purettuja tiiliä.



Kuva 4-5. Green Logistics & Technology Park -hankkeen visio Nostavan ekoteollisuus- ja logistiikka-alueesta.

4.8.3 Erillisselvitykset

Osayleiskaavatyössä on hyödynnetty mm. alla olevaa taustamateriaalia, jonka tarkemmat tiedot ja laadinta-ajankohdat löytyvät kaavaselostuksen lähdeluettelosta.

- Kaava-alueen pohjoisosaa koskeva maaluontoselvitys (Sitowise, 2024)
- Pukkomäentien pienvesistöselvitys (Luontoselvitys Metsänen, 2025a)
- Kaava-alueen eteläosaa koskeva maaluontoselvitys (Luontoselvitys Metsänen, 2025b)
- Kaavan luontovaikutusten arviointi (Luontoselvitys Metsänen 2026)
- Vähäjoen vesistön pohjaeläintutkimus (Kymijoen vesi ja ympäristö ry 2024)
- Tulipalon vaikutusarvio vesistöjen kannalta (Kymijoen vesi ja ympäristö ry, 2025b)
- Pintavesipäästöjen arviointi (Kymijoen vesi ja ympäristö ry, 2025a)
- Arkeologinen inventointi (Maanala, 2024)
- Kulttuuriympäristöselvitys (Ark-byroo Oy, 2025)
- Energiahuollon verkostoselvitys (Ramboll, 2025a)
- Vesihuollon verkostoselvitys (Ramboll, 2025b)
- Hulevesien hallintasuunnitelma (Ramboll, 2026a)
- Yleiskaavatasoinen hulevesiselvitys (Ramboll, 2026b)
- Raideliikenneselvitys (Welado, 2025)
- Tärinäselvitys (Sitowise, 2025a)
- Kumipyöräliikenneselvitys (Sitowise, 2025b)
- Meluselvitys (Sitowise, 2026a)
- VAK-ratapihan onnettomuustilanteiden arviointi (Ramboll, 2026c)
- Suunnitellun raideliikennealueen pohjaolosuhdeselvitys (Taratest, 2025)
- Kaavan ilmastovaikutusten arviointi (Sitowise, 2026b)

5. OSAYLEISKAAVAN TAVOITTEET

5.1 Valtakunnalliset tavoitteet

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) ovat osa alueidenkäyttölain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. Valtioneuvosto päätti uusista valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 14.12.2017, ja ne tulivat voimaan 1.4.2018.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden keskeisimpänä tehtävänä on varmistaa valtakunnallisesti merkittävien asioiden huomioon ottaminen maakuntien ja kuntien kaavoituksessa sekä valtion viranomaisten toiminnassa. Tavoitteilla on tarkoitus taittaa yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvata luonnon monimuotoisuutta ja kulttuuriympäristön arvoja sekä parantaa elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Lisäksi tavoitteiden tarkoitus on osaltaan myös sopeuttaa yhteiskuntaa ilmastonmuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet käsittelevät seuraavia kokonaisuuksia:

- toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen
- tehokas liikennejärjestelmä
- terveellinen ja turvallinen elinympäristö
- elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat
- uusiutumiskykyinen energianhuolto.

Tämän kaavan suunnitteluun vaikuttavat ainakin seuraavat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet:

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

- Edistetään koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä. Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiseksi sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.
- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.
- Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.

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 henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.

Terveellinen ja turvallinen elinympäristö

- Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Uusi rakentaminen sijoitetaan tulvavaara-alueiden ulkopuolelle tai tulvariskien hallintaa varmistetaan muutoin.
- Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.
- Haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille jätetään riittävän suuri etäisyys tai riskit hallitaan muulla tavoin.
- Suuronnettomuusvaaraa aiheuttavat laitokset, kemikaaliratapihat ja vaarallisten aineiden kuljetusten järjestelyratapihat sijoitetaan riittävän etäälle asuinalueista, yleisten toimintojen alueista ja luonnon kannalta herkistä alueista.

Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat

- Edistetään luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilymistä.
- Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta.
- Luodaan edellytykset bio- ja kiertotaloudelle sekä edistetään luonnonvarojen kestävää hyödyntämistä.

Uusiutumiskykyinen energiahuolto

- Varaudutaan uusiutuvan energian tuotannon ja sen edellyttämien logististen ratkaisujen tarpeisiin.

5.2 Maakunnalliset tavoitteet

Osayleiskaavan laatimista ohjaa alueidenkäyttölain 32 §:n mukaisesti voimassa oleva maakuntakaava. Osayleiskaavoitettavaa aluetta koskevia maakuntakaavan tavoitteita on selostettu tarkemmin edellä.

5.3 Seudulliset tavoitteet

Valtio solmii maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimuksia Suomen suurimpien kaupunkiseutujen kanssa. Sopimukset tukevat kaupunkiseutujen kasvua ja kehitystä. Niissä määritellään valtion ja kaupunkiseutujen yhteiset tavoitteet ja konkreettiset toimenpiteet lähivuosien asuntotuotannolle sekä kestävästä yhdyskuntarakenteesta ja liikennejärjestelmän kehittämiselle. Sopijaosapuolet sitoutuvat yhdessä edistämään sopimuksen tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumista.

Voimassa olevassa Lahden kaupunkiseudun MAL-sopimuksessa on kohdassa 4 Elinvoimainen Lahden kaupunkiseutu kuvattu seudullista tavoitetilaa vuodelle 2035. Vuosille 2024–2027 on kirjattu MAL-sopimukseen seuraavia toimenpiteitä:

Nostavan seudullisesti merkittävän asumisen ja elinkeinotoiminnan alueet muodostuvat useiden toimintojen tiiviistä yhteenliittymästä. Hollolan kunta kehittää Salpakan taajaman päälaajentumissuuntana kestävästä liikkumisen asumiskeskittymää, jossa on henkilöjunaliikennepaikka. Yhteistyössä seudun muiden kuntien kanssa kehitetään kiertotalousaluetta, multimodaaliterminaalia ja laajaa yhtenäistä työpaikka-aluetta TEN-T-ydinverkon ja kattavan verkon risteyskohdassa. Hollolan

kunta laatii osayleiskaavat. Osayleiskaavaan liittyvien selvitysten kustannusten jaosta neuvotellaan alueen kuntien kanssa.

5.4 Kunnan tavoitteet

Hollolan kunta on 10.5.2021 hyväksynyt Hollolan strategisen yleiskaavan, joka on tullut lainvoimaiseksi 19.8.2023. Hollolan strategisessa yleiskaavassa on asetettu tavoitteita Nostavan–Tikkakallion alueen kehittämiseksi.

Strategisessa yleiskaavassa osayleiskaava-alue on määritetty kehitettäväksi taajamaksi, jota kehitetään monipuolisen asumisen ja palveluiden alueena osana Salpakankaan joukkoliikennetaajamaa ja väestönkasvutavoitetta. Strategisen yleiskaavan määräyksen mukaan osayleiskaava-alueen kehittäminen kytkeytyy Eteläisen kehätien ja Nostavan aseman toteutumiseen. Alueella tulee varautua tiiviin asutuksen osoittamiseen junaliikenteen seisakkeen ympäristöön sekä liityntäpysäköinnin ja palveluiden järjestämiseen. Taajaman ja henkilöliikenneaseman paikka päätetään tarkemman suunnittelun perusteella. Henkilöliikenneaseman toteutuminen kytkeytyy riittävän asukasmäärään ja toimiviin liikenneyhteyksiin Salpakankaalle. Nostavan–Tikkakallion maankäyttöselvityksessä 2021 suunnittelualueen väestötavoitteeksi on määritetty noin 7000 asukasta.

Kehitettävän taajaman ohella Nostavan–Tikkakallion osayleiskaavoitettavaa aluetta koskee strategisen yleiskaavan aluevaraus tilaa vaativille elinkeinoalueille. Aluetta kehitetään teollisuuden, työpaikkojen ja muiden sellaisten toimintojen alueena, jotka edellyttävät hyviä liikenneyhteyksiä, paljon pinta-alaa rakentamiselle tai aiheuttavat lähialueella mahdollisia melu-, tärinä- tai muita ympäristöhäiriöitä. Nostavan alueen kehittämisessä on huomioitava alueen merkitys seudullisesti tärkeänä tavaraliikenneterminaalin ja teollisen jatkojalostuksen alueena.

Osayleiskaavoituksessa tutkitaan mahdollisuutta sijoittaa alueelle henkilöjunaseisake, tiivis asemataajama, Lahden kaupunkiseutusuunnitelman mukainen tavaratapiha ja TEN-T-asetuksen edellyttämä Lahden kaupunkiseudun ns. multimodaaliterminaali (raide-rekka-terminaali). Yritysalueille kunta tavoittelee yritystoimintaa mahdollistavaa kaavaratkaisua. Kumipyöräliikenne alueelle ohjataan nykyisen Nostavan eritasoliittymän kautta. Varautuminen suuronnettomuuksiin edellyttää myös vaihtoehtoisen reitin selvittämistä.

Kaavoitusta varten teetetään selvityksiä tavaralogistiikkaterminaalin liiketoimintaedellytyksistä. Selvityksissä käsitellään sekä konttilogistiikan että säiliö- ja irtotavaralogistiikan tarpeita. Tarkoituksena on selvittää tavaralogistiikan taloudellisia edellytyksiä ja niiden heijastumista kaava-alueen maankäyttöön. Myös mahdollisten kaava-alueesta kiinnostuneiden mahdollisten muiden toimijoiden kanssa neuvotellaan yritystoimintaa mahdollistavasta kaavaratkaisusta.

Kaavan vaikutusten arviointi suoritetaan alueidenkäyttölain sekä maankäyttö- ja rakennusasetuksen edellyttämällä tavoilla ja laajuudessa. Kattavien selvitysten laatiminen ja mahdollisten suoja-alueiden määrittäminen sisältyvät kaavoitustyöhön ja niillä pohjustetaan vaikutusten arviointia ja kaavamääräyksiä. Ympäristöselvityksissä huomioidaan myös alueen perustamisen aikaiset maa- ja kiviainesten otto- ja täyttötöyt. Lisäksi selvitetään onnettomuusriskejä. Selvityksissä tutkitaan alueelle sallittavan toiminnan vaikutusta nykyiseen asutukseen ja luontoarvoihin. Tärkeä tavoite on Koivusillanjoen ekosysteemin turvaaminen.

6. OSAYLEISKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

6.1 Osayleiskaavan suunnittelun tarve

Suunnittelun aloittamisen tarve on todettu ja päätetty Hollolan kaavoitusohjelman 2024 hyväksymisen yhteydessä.

6.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Kaavoitusohjelma 2024 on hyväksytty kunnanvaltuustossa (51 §) 30.10.2023.

Kunnanhallitus (11 §) on päättänyt 22.1.2024 Nostavan-Tikkakallion osayleiskaavan ja Kierrätysalueen osayleiskaavojen yhteisen ohjausryhmän perustamisesta.

6.3 Osallistuminen ja yhteistyö

Kaavasuunnittelua tehdään yhteistyössä Hollolan kunnan, viranomaisten, päättäjien ja asukkaiden sekä muiden osallisten kanssa. Osallisilla on mahdollisuus osallistua kaavan valmisteluun, arvioida kaavoituksen vaikutuksia ja lausua mielipiteensä asiasta. Valmistelu- ja ehdotusvaiheessa järjestetään yleisötilaisuudet, joissa osalliset pääsevät kuulemaan lisätietoja ja kertomaan näkemyksiään kaavoituksesta.

Kaavoitusmenettelyssä vuorovaikutusta toteutetaan hyväksytyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti (Liite 1).

Ensimmäinen maanomistajille suunnattu yleisötilaisuus ja suoran neuvottelun mahdollisuus on järjestetty Nostavan koululla 2.6.2025. Saadut mielipiteet on merkitty tiedoksi ja niihin vastataan luonnosvaiheen vastineraportin yhteydessä.

6.4 Aloitusvaihe

Kunnanhallitus päätti (212 §) 16.9.2024 osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtäville asettamisesta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 23.9.–23.10.2024.

Kunnanvaltuusto päätti (93 §) 8.12.2025 suunnittelualueen laajentamisesta Tikkakallion-tien ja junaradan risteyskohdassa.

6.4.1 Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatu palaute

Kunta on saanut osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta yhteensä 21 mielipidettä tai viranomaislausuntoa. Palautteissa tuodaan esiin monia toiveita ja huolenaiheita liittyen osayleiskaavan laatimiseen. Useat asukkaat ovat huolissaan elinympäristönsä muutoksista, kotieläinten pitämisen mahdollisuuksista ja metsäalueen säilymisestä sekä länsipuolelle suunnitellun kierrätysalueen ympäristövaikutuksista. Lisäksi palautteissa korostetaan luonnon monimuotoisuuden ja Koivusillanjoen ekosysteemin turvaamista. Viranomaisten mukaan kaavoituksen yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset mm. melun ja tärinän leviämisestä ja osoittaa niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi.

6.5 Kaavaluonnos ja valmisteluaineisto

Täydentyy myöhemmin.

6.6 Kaavaehdotus

Täydentyy myöhemmin.

6.7 Viranomaisyhteistyö

Väyläviraston, Hollolan kunnan, Lahden kaupungin ja Päijät-Hämeen liiton työneuvottelu raide-rekkaterminaalin valmistelusta pidettiin 5.12.2023. Tällöin saatiin lupa teettää alustavaa raidesuunnittelua.

Aloitussvaiheen viranomaisyhteistyö pidettiin 17.5.2024. Muistio on kaavaselostuksen liitteenä (Liite 2).

Raideselvitystä laativa Welado on pitänyt työneuvottelun Väyläviraston kanssa 23.4.2025.

Maakuntakaavavaiheen selvitysten päivittämistä ja YVA-menettelyn tarvetta on käsitelty työpalaverissa 1.9.2025 Hollolan kunnan ja Hämeen ELY-keskuksen kesken.

Kemikaalilogistiikkaselvitystä laativa Ramboll on pitänyt 29.1.2026 palaverin Päijät-Hämeen pelastuslaitoksen kanssa suunnitellun ratapihan kemikaalilogistiikan turvallisuudesta.

7. OSAYLEISKAAVAN KUVAUS

7.1 Yleiskuvaus

Osayleiskaavassa osoitetaan uusi Nostavan–Tikkakallion asemataajama ja uusi henkilöjunaseisake Lahden oikoradalle. Lähelle seisaketta osoitetaan kerrostalovaltaisia ja niiden ympärille pientalovaltaisia alueita. Elinkeinot keskittyvät valtatie 12 ja uuden Pukkomäntien varteen. Pohjoisessa korostuvat ympäristöhäiriötä aiheuttamattomat työpaikka-alueet, etelässä raskaan teollisuuden ja logistiikan alueet, jotka kytkeytyvät raide-rekkaterminaalialueeseen. Raide-rekkaterminaalialue on tarkoitettu TEN-T-asetuksen mukaiselle seudulliselle multimodaaliterminaalille ja sitä tukeville toiminnoille.

Osayleiskaavassa osoitetaan kaupallisten palvelujen alue valtatie 12 eritasoliittymän tuntumaan sekä julkisten palvelujen alue koululle ja päiväkodille. Liikkuminen rakentuu uuden henkilöjunaseisakkeen ympärille. Alueelle muodostuu kattava verkko kävelylle, pyöräilylle, joukkoliikenteelle ja uusille kaduille, jotka yhdistävät asuin-, työpaikka- ja teollisuusalueet sekä multimodaaliterminaalin. Pohjoisosan lähivirkistysalueet, suojaviheralueet ja koillisosan luonnonsuojelualue muodostavat virkistysverkon. Alueelle voidaan toteuttaa ulkoilureittejä. Alueella on paljon luontoarvoja, jotka huomioidaan ja pääosin turvataan kaavaratkaisussa.

7.2 Asuminen



Osayleiskaavan kaupunkimaisen tiiviit asumisen alueet (A-1) sijoittuvat uuden rautatieliikennepaikan lähiympäristöön ja pääasiassa Sillanrakentajantien ja Tikkakalliontien varteen.

A-1-alueet tulee toteuttaa ensisijaisesti kerrostalorakentamisena ja kestävien kulkumuotojen, erityisesti kävelyn ja pyöräilyn ehdoilla. Ohjeellinen aluetehokkuus vaihtelee välillä 0,4–0,5. Asuintonteille ja muille häiriöalttiita toimintoja sisältäville tonteille, jotka sijoittuvat kokonaan tai osittain alle 80 metrin etäisyydelle LR-1- tai LR-2-alueesta, tulee tehdä tonttikohtainen tärinä- ja runkomeluselvitys asemakaavoituksen yhteydessä.

A-1-alueiden ympärille on osoitettu pientalovaltaista asumista A-2-, AP-1- ja AM-1/A-2-merkinnöillä. A-2-merkintä mahdollistaa A-1-aluetta väljemmän ja sekoittuneemman asumisen, kuten kaupunkipientalojen, erillistalojen ja rivitalojen, toteuttamisen. Ohjeellinen aluetehokkuus vaihtelee välillä 0,2–0,3. Myös A-2-aluetta tulee kehittää kestävien kulkumuotojen, erityisesti kävelyn ja pyöräilyn ehdoilla. A-1- ja A-2-alueille voidaan sijoittaa

pääkäyttötarkoituksen lisäksi lähipalveluita ja ympäristöhäiriötä aiheuttamatonta elinkeinotoimintaa esimerkiksi etätyön ja pienyrittäjyyden mahdollistamiseksi. Riittävän viherpinta-alan turvaamiseksi asemakaavoituksessa on suositeltavaa käyttää viherkerroinmenetelmää A-1- ja A-2-alueilla.

Asuntoalueiden A-1 ja A-2 toteuttaminen edellyttää sitovaa toteuttamispäätöstä uudesta henkilöjunaliikenteen seisakkeesta kaava-alueelle. Ennen seisaketta koskevaa toteuttamispäätöstä voidaan toteuttaa henkilöjunaliikenteestä riippumattomia työpaikka- ja teollisuusalueita sekä LR-2-aluetta.

AP-1-merkinnällä osoitetut alueet ovat jo osittain asuinkäytössä, mutta kaavamerkintä mahdollistaa alueen tiivistämisen. Asumisen ohella alueelle voidaan sijoittaa ympäristöhäiriötä aiheuttamattomia työ- ja harrastetiloja sekä talousrakennuksia. Uuden rakentamisen tulee lomittua luontevasti olemassa olevaan rakenteeseen. Ohjeellinen aluetehokkuus vaihtelee välillä 0,1–0,15.

AM-1/A-2-merkinnällä on osoitettu olemassa oleva maatilan talouskeskuksen alue, joka maatilatoiminnan päätyttyä voidaan asemakaavoittaa pientaloalueeksi. Suunnittelualueen eteläosaan on osoitettu asuinalueita maa- ja metsätalousvaltaisen alueen lomaan. AP-2-merkinnällä osoitetut alueet Pennasantien tuntumassa on jo pääosin rakennettu.



Kuva 7-1. Tikkakalliontien varressa sijaitseva pelto, joka on kaavoitettu A-1-alueeksi. Taustalla erottuu olemassa olevaa pientaloasutusta.

7.3 Palvelu- ja elinkeinotoiminnot

KM-1	P-1	PY-1	TP-2
TT-1	M-2	MT-1/TP-2	ET/KM-1

Suunnittelualueella ei ole tällä hetkellä merkittäviä elinkeinotoimintoja maa- ja metsätaloutta lukuun ottamatta. Osayleiskaavassa osoitetut palveluiden ja elinkeinotoimintojen alueet painottuvat suunnittelualueen pohjoisosaan valtatie 12 läheisyyteen sekä alueen eteläosaan jo asemakaavoitetulle alueelle. Valtatien ja asemakaavassa osoitetun Pukkomäentien linjauksen varteen on osoitettu työpaikka-alueita (TP-2). TP-2-alueet on tarkoitettu ympäristöhäiriötä aiheuttamattomille elinkeinotoiminnoille. Lisäksi niille voidaan sijoittaa teknistä huoltoa palvelevia rakennuksia. Suunnitellun Pukkomäentien varteen on osoitettu maa- ja hevostalousalue, joka nykyisen toiminnan päätyttyä on tarkoitettu kaavoittaa työpaikka-alueeksi (MT-1/TP-2). Alueen eteläosaan on osoitettu maa- ja metsätalousvaltaista

aluetta (M-2), jossa sallitaan ainoastaan maa- ja metsätalouden harjoittamiseen liittyvä rakentaminen ympäristöön sopivasti.

Valtatien 12 liittymän tuntumassa on kaupallisten palvelujen alue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön (KM-1). Alueelle voidaan sijoittaa tilaa vaativan erikoistavaran vähittäiskaupan, kuten auto-, rauta-, huonekalu-, puutarha- ja maatalouskaupan tiloja, jotka voivat perustellusta syystä sijoittua keskusta-alueiden ulkopuolelle sekä niihin liittyviä palveluita. Merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön enimmäismitoitus on 15 000 k-m² sisältäen myös merkitykseltään paikalliset liiketilat.

Sillanrakentajantien–Tikkakalliontien linjausta mukailevan kokoojakadun varteen osoitetut P-1-alueet on tarkoitettu työpaikka- ja palvelutiloja varten. Uutta asemataajamaa palvelevaa päivittäistavarakauppaa voi sijoittua P-1-alueille ja/tai asuntoalueille A-1 ja A-2. KM-1-alueella päivittäistavarakaupan osuus tulee olla vähäinen ja alueen pääkäyttötarkoitusta täydentävä.

Suunnittelualueen eteläosassa TT-1-alueet on suunnattu raskaalle teollisuudelle ja logistialueelle. TT-1-alueille voidaan sijoittaa ympäristövaikutuksiltaan merkittäviä teollisuus- ja logistiikkatoimintoja, jotka tarvitsevat ympäristönsuojelulain 27 §:n mukaisen ympäristöluvan. Alueiden suunnittelussa ja toteuttamisessa tulee teknisin ratkaisuin ja riittävin suoja-aluein ehkäistä toiminnasta aiheutuva ympäristön pilaantuminen. Toiminnot on toteutettava niin, että niistä aiheutuva melu, pöly ja värinä eivät aiheuta ympäristönormien ylityksiä eikä vaaraa lähiympäristön asutukselle, loma-asutukselle tai muille herkille toiminnoille. Melu, pöly ja värinä tulee ottaa huomioon jatkosuunnittelussa riittävin selvityksin ja lieventämistoimenpitein.

TT-1-alueita asemakaavoitettaessa on ympäristöriskeiltään merkittävimmät toiminnot sijoitettava teollisuus- ja logistiikka-aluekokonaisuuden keskiosaan kauimmaksi herkeksi toiminnoista. TT-1-alueet on erotettu asutuksesta suojaviheralueiden (EV-2) ja lähivirkistysalueiden (VL-1) avulla. TT-1-alueet kytkeytyvät seudulliseen multimodaaliterminaaliin ja rautatieverkostoon. Eteläisimmälle TT-1-alueelle on osoitettu sivuratavaraus.

Kaava-alueen keskiosassa on julkisten palvelujen ja hallinnon alue (PY-1). Tarkemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota jalankulun, pyöräilyn, huoltoajon ja julkisen liikenteen toimivuuteen. PY-1-merkintä mahdollistaa alueen lapsia palvelevan koulun ja päiväkodin rakentamisen.



Kuva 7-2. Esirakennettua aluetta osayleiskaavan luoteisosaan osoitetulla TP-2-alueella.

7.4 Liikkuminen ja saavutettavuus



7.4.1 Liikennejärjestelmä

Osayleiskaavan liikenteellinen perusratkaisu on eri kulkumuodot huomioiva verkosto, joka mahdollistaa elävää kaupunkitilaa ja yhdistää kaava-alueen useaan eri suuntaan. Tavoitteellinen liikenneverkko tulee palvelemaan koko Lahden kaupunkiseutua. A-1- ja A-2-alueita on tarkoitus kehittää kestävien kulkumuotojen, erityisesti kävelyn ja pyöräilyn ehdoilla. Kävelypainotteinen tiiviin rakentamisen alue (A-1) kytkeytyy joukkoliikenteen solmukohtaan uuden aseman tuntumaan. Pyöräilyn ja kävelyn pääreitti tukee uutta asemaa ja seudullisia yhteyksiä. Kaavamääräykset, kaavan mahdollistama liikennejärjestelmä ja tiivis rakentaminen mahdollistavat kestävien kulkumuotojen käyttämisen päivittäisessä arkielämässä. Myös autoliikenne ja liityntäpysäköinti on huomioitu kaavaratkaisussa lp-1-merkinällä. Aseman läheisyyteen tulee sijoittaa riittävästi ja keskitetysti liityntäpysäköintiä sekä auto- että polkupyöräliikennettä varten.

Kaavan liikenneselvityksessä (Sitowise, 2025b) on tutkittu Nostavan–Tikkakallion osayleiskaavan ja viereisen Kierrätysalueen osayleiskaavan liikenteellisiä lähtökohtia. Osayleiskaavojen liikkumista koskevia ratkaisuja on selvitetty kaavojen kokonaismitoituksen mukaisesti.

7.4.2 Tieverkko

Kaava-alue liittyy seudulliseen liikenneverkkoon nykyisen ja kehitettävän katuverkon välityksellä. Kaava-alueelta on olemassa olevat yhteydet valtatielle 12 (eritasoliittymä) sekä radan itäpuolelle Tikkakalliontien (alikulku) ja Koskimyllyntien (alikulku) kautta. Kaava-alueen pohjoispuolelle on yhteys sekä valtatie 12 eritasoliittymän että Tikkakalliontien (silta) kautta. Nykyisistä teistä valtatie 12 on osoitettu valtatie/kantatie-merkinnällä ja Koskimyllyntie sekä Sillanrakentajantien–Tikkakalliontien linjauksia noudatteleva yhteys yhdysteinä/kokoojakatuina. Sillanrakentajantietä ja Tikkakalliontietä mukaileva tielinjaus valtatie 12 eritasoliittymästä Nostavan uudelle asemalle ja edelleen kaava-alueen itäpuolelle palvelee suurta osaa suunnittelun pohjoisosan TP-2, KM-1 ja P-1-alueista sekä asuinalueita. Tieltä erkanee kokoojakatu pohjoiseen valtatie 12:n yli sekä etelään kaavan asuinalueille ja PY-1-alueelle.

Valtatien eritasoliittymän ja Koskimyllyntien välille on osoitettu kokoojakatu (asemakaavassa Pukkomäentie), joka palvelee ensisijaisesti ympäristövaikutuksiltaan merkittäviä teollisuus- ja logistiikkatoimintoja (TT-1) aluetta ja seudullista multimodaaliterminaalia (LR-2). Tieltä erkanee kaava-alueen luoteisosassa kokoojakatu suunnitellulle seudulliselle kierrätysalueelle.



Kuva 7-3. Asemakaavoitetun Pukkomäentien puuton linjaus, joka on osoitettu myös osayleiskaavassa uutena tienä.

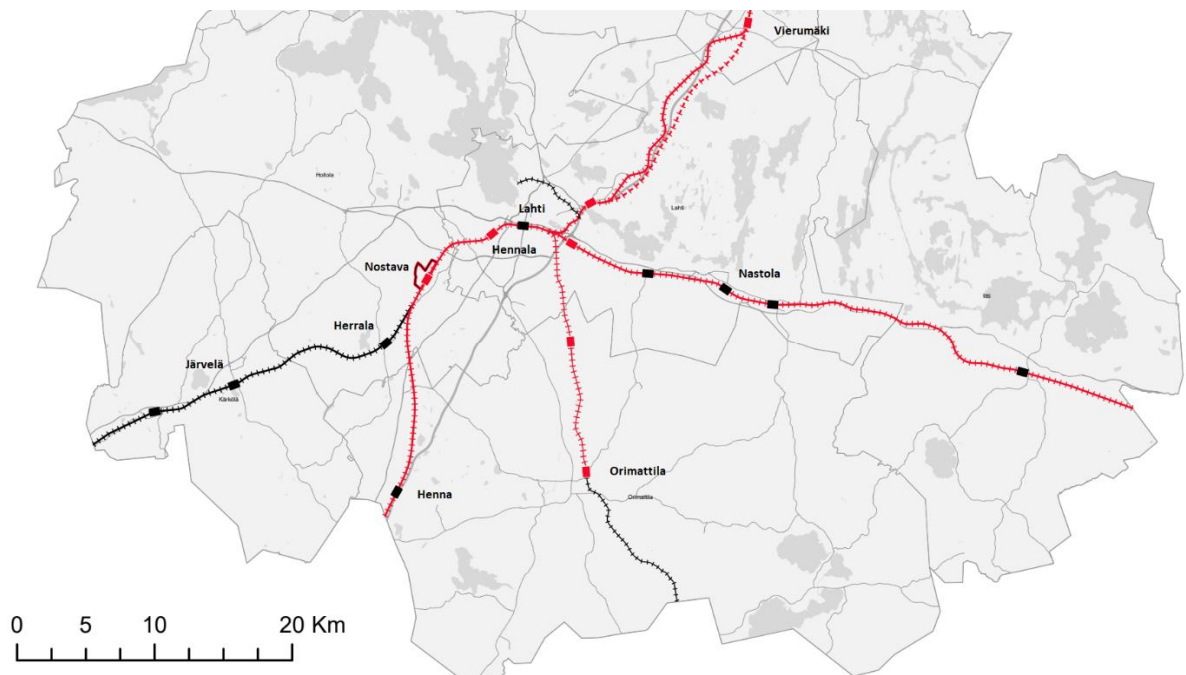
7.4.3 Kestävät kulkumuodot

Nostavan–Tikkakallion alueesta tavoitellaan kaupunkimaista taajamaa, jonka rakentuminen tukeutuu kestäviin kulkumuotoihin. Joukkoliikenteen toteuttaminen on mahdollista maankäytön lisääntyessä. Alueen sekoittuneet toiminnot ja rakentamisen tehokkuus parantavat joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Joukkoliikenne perustuu raideliikenteeseen ja Nostavan uuden henkilöjunaseisakkeen kanssa risteävään bussiliikenteeseen. Uusi henkilöjunaseisake on osoitettu Tikkakalliontien ja Lahden oikoradan risteyskohtaan raideliikenneselvityksen suunnitelmien (Welado, 2025) mukaisesti.

Lahden kaupunkisuunnitelman (2023) tavoitteena on lähijunaliikenteen käynnistäminen Lahden seudulla. Lähijunaliikenteen toteutuessa Nostavan–Tikkakallion osayleiskaava-alueelta on toimivat joukkoliikennedyteydet mm. Lahden keskustan, Salpakankaan (bussi), Helsingin, Kouvolan ja Riihimäen suuntiin (Kuva 7-4). Osayleiskaavan aluevaraukset ja niitä palveleva katuverkko on suunniteltu niin, että aluetta palveleva bussiliikenne kulkee Sillanrakentajantien–Tikkakalliontien suuntaisesti uuden junaseisakkeen ohi.

Pyöräilyn ja kävelyn osalta kaavaan on osoitettu pyöräilyn ja kävelyn pääreitti, joka seuraa tielinjausta valtatie eritasoliittymästä uudelle seisakkeelle ja radan ali kaava-alueen itäpuolelle. Asuinalueiden sisälle on kaavassa osoitettu viheryhteystarpeita, jotka liittyvät laajempia viher- tai virkistysalueita toisiinsa ja palvelevat ekologisen yhteyden ohella virkistysyhteyksinä.

Helsinki–Lahti-rautatie on osoitettu kaavassa merkittävästi parannettavaksi pääradaksi, johon liittyy uusi liikennepaikka. Pääradasta haarautuu TT-1-alueelle teollisuutta palveleva sivurata.



Kuva 7-4. Ote Päijät-Hämeen maakuntakaavan 2060 luonnosaineiston (15.9.2025) liitekartasta, jossa on osoitettu maakunnan rataverkko, liikennepaikat ja Nostavan maaliikenteen alue maakuntakaavaluonnoksen tavoitetilanteessa 2060.

Kaavamääräyksen mukaan osayleiskaavan TT-1- ja LR-2-alueilla tulee edistää fossiilisille polttoaineille vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelua raskaan liikenteen tarpeisiin. Vaihtoehtoisilla käyttövoimilla on toisistaan poikkeavat tila- ja infratarpeet, mikä tulee ottaa huomioon asemakaavoituksessa.

7.4.4 Logistiikka

Kaavassa on osoitettu LR-2-merkinnällä rautatiealue, joka on tarkoitettu TEN-T-asetuksen mukaiselle seudulliselle multimodaaliterminaalille ja sitä tukeville toiminnoille. Nostava on tarkentunut seudullisesti merkittävän maaliikenteen alueen sijaintipaikaksi Lahden kaupunkiseutusuunnitelmassa (2023).

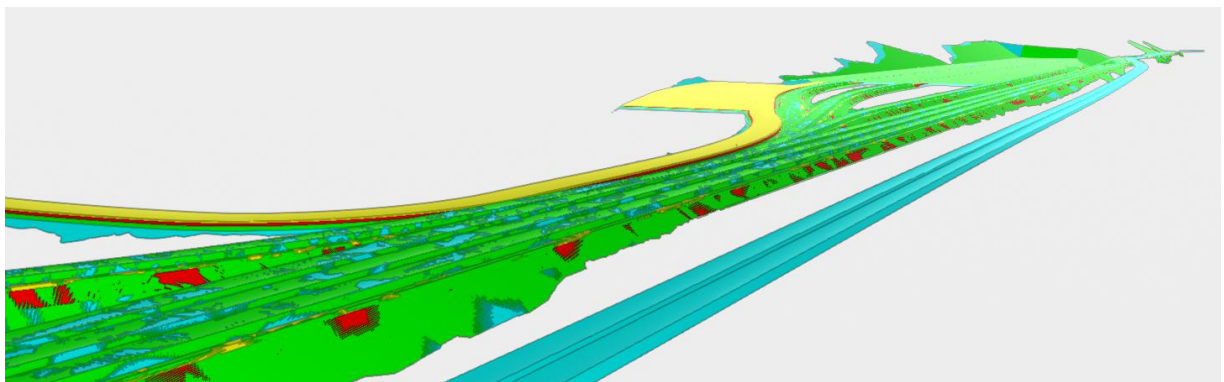
Multimodaalinen tavaraliikenneterminaali mahdollistaa tie- ja rautatiekuljetusten yhdistämisen aiempaa tehokkaammin. Alueelle rakentuva logistiikkaterminaali tekee Nostavasta merkittävän solmukohdan niin kotimaisessa kuin kansainvälisessäkin liikenteessä: raide- ja maantieliikenteen yhdistäminen, raaka-aineiden saatavuus ja kiertotalous tarjoavat Nostavaan sijoittuville yrityksille kilpailuetua, kustannustehokkuutta ja vähäpäästöisiä kuljetusratkaisuja. LR-2-alueelle on suunniteltu kolme kuormausraidetta (kontti, kiviaines, puuaines) ja kuormattavien aineiden varastointitilaa (Kuva 7-5). (Welado, 2025)

LR-2-alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon läheisille asuinrakentamisen alueille mahdollisesti kohdistuvat ympäristöhäiriöt ja niiden torjuntamahdollisuudet teknisin ja toiminnallisoin ratkaisuin ja riittävin suoja-aluein. Lisäksi yleismääräyksen mukaan ympäristölle vaarallisten tai haitallisten kemikaalien kulkeutuminen pintavesiin tai maaperään tulee estää.

Osayleiskaavan valmisteluvaiheessa on arvioitu mahdollisen VAK-ratapihan sijoittamismahdollisuuksia LR-2-alueelle ja onnettomuustilanteita kaava-alueella (Ramboll, 2026c). VAK-ratapihalla tarkoitetaan sellaista ratapihaa, jonka kautta kulkee ja jossa käsitellään suuria määriä vaarallisia aineita. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan uudet

kemikaaliratapihat ja vaarallisten aineiden kuljetusten järjestelyratapihat tulee sijoittaa riittävän etäälle asuinalueista, yleisten toimintojen alueista ja luonnon kannalta herkistä alueilta. VAK-ratapihan läheisyyteen ei siis ole suositeltavaa sijoittaa uutta asumista, ope- tusta, hoivaa tai merkittäviä kokoontumistiloja sisältävää rakentamista. Suurien kemikaalivuotojen vaikutusalueet voivat olla laajoja, mutta suuret vuodot ovat epätodennäköisempiä kuin pienet. Se, millaiset seuraukset ovat hyväksyttäviä, riippuu onnettomuuden todennäköisyydestä. Ratapihan onnettomuustilanteista suositellaan tehtäväksi riskinarviointi, jonka avulla seurausten ja todennäköisyyksien suhdetta voidaan arvioida tarkemmin. Riskinarviointi tulee tehdä viimeistään VAK-ratapihan turvallisuusselvityksen ja pelastussuunnitelman yhteydessä. (Ramboll, 2026c)

Kaavamääräyksistä sekä olemassa olevan ja suunnitellun asutuksen läheisyydestä johtuen LR-2-alueella on mahdollista käsitellä kemikaaleja hyvin rajoitetusti ja vain lyhytkestoisesti. Mallinnusten perusteella tällaisia kemikaaleja voisivat olla nesteytetty maakaasu (LNG) ja vety tai jokin muu ominaisuuksiltaan vastaava kemikaali.



Kuva 7-5. Ote Nostavan raideliikenneselvityksen 3D-aineistosta multimodaaliterminaalien kohdalta (etualalla Lahden oikoradan kaksoisraide turkoosilla värillä). (Welado, 2025)

7.5 Virkistys



Suunnittelualueen pohjoisosan tiiviin asutuksen läheisyyteen on osoitettu lähivirkistysalue (VL-1), joka yhdistyy verkostomaisesti suunnittelualueen länsipuolelle osoitettuun suojaviheralueeseen (EV-2). Suojaviheralue on maastoltaan melko jyrkkää mikä vähentää sen virkistysarvoja. Myös suunnittelualueen koilliskulmassa sijaitseva luonnonsuojelualue (SL-1) lisää alueen virkistysarvoja. Alueen eteläosan suojaviher- sekä maa- ja metsätalousvaltaiset alueet ovat metsävaltaisia, joten niillä on lähialueen asukkaiden näkökulmasta myös virkistysarvoja.

VL-1-alueelle voidaan yksityiskohtaisemman suunnitelman pohjalta toteuttaa virkistystä ja ulkoilua palvelevia reittejä, vähäisiä rakennuksia ja rakenteita sekä yhdyskuntateknisiä rakenteita. SL-1-alueelle on suunniteltava ja toteutettava luontoarvojen turvaamisen kannalta riittävä ulkoilu- ja virkistysreitti sekä kulunohjaus siten, että alueen suojeluarvot eivät vaarannu. Luonnonsuojelualueen hoito- ja käyttösuunnitelma tulee tehdä ja kulunohjaus toteuttaa ennen A-1- ja A-2-alueiden laajempaa rakentamista.

Osayleiskaavan VL-1-, EV-2- ja SL-1-alueita sekä kävelyn ja pyöräilyn pääreittejä hyödyntäen kaava-alueen pohjoisosaan on mahdollista toteuttaa noin viiden kilometrin pituinen ulkoilureitti. Asuinalueiden sisälle on kaavassa osoitettu viheryhteystarpeita, jotka liittävät laajempia viher- tai virkistysalueita toisiinsa ja palvelevat ekologisen yhteyden ohella

virkistysyhteyksinä. Viheryhteystarpeiden kohdalta em. lenkkimäistä ulkoilureittiä on mahdollista jakaa lyhyemmiksi lenkeiksi.

Riittävän viherpinta-alan turvaamiseksi asemakaavoituksessa on suositeltavaa käyttää viherkerroinmenetelmää osayleiskaavan A-1- ja A-2-alueilla. Asemakaavan viherkertoimella määritetään, kuinka paljon kasvillisuutta ja vettä viivyttäviä ratkaisuja tulee olla suhteessa korttelin tai tontin pinta-alaan. Alueen viherkerrointa kasvattavat säilytettävä ja istutettava kasvillisuus, läpäisevät pintamateriaalit sekä erilaiset sade- ja sulamisvesien käsittelyn ratkaisut kuten viherkatot, sadepuutarhat tai viivytyksaltaat.



Kuva 7-6. Talousmetsää suunnittelualueen länsilaidalla, joka on kaavoitettu A-1-alueeksi. Taustalla näkyvän kumppareen kautta on osoitettu osayleiskaavassa lähivirkistysalueiden välinen viheryhteystarve.

7.6 Yhdyskuntatekninen huolto

7.6.1 Vesihuolto

Alueen vesihuollon järjestämistä on tarkasteltu Nostavan–Tikkakallion osayleiskaavan vesihuollon verkostoselvityksessä (Ramboll, 2025b). Osayleiskaava-alueen vesihuollon mitoitus perustuu Lahti Aquan mitoitusperiaatteisiin sekä oletuksiin teollisuusalueen vedenkuluksen profiilista ja sammutusvesitarpeesta.

Osayleiskaava-alueen vesijohtoverkosto on suunniteltu liitettäväksi nykyiseen vesijohtoverkostoon kolmella uudella liitospisteellä ja jätevesiverkosto nykyiseen viemäriverkostoon kolmella uudella liitospisteellä. Alueen topografian perusteella kaava-alueelle on tarpeellista rakentaa kolme jätevedenpumppaamoja. Alueen eteläosaan tarvitaan matalapaineviemärijärjestelmä kiinteistökohtaisilla pumppaamoilla.

7.6.2 Hulevedet

Alueen hulevesien hallintaa on tarkasteltu Nostavan–Tikkakallion osayleiskaavan hulevesiselvityksessä ja hulevesien hallintasuunnitelmassa (Ramboll 2026a; 2026b). Osayleiskaavassa esitettyjen maankäytön muutosten toteutuminen tulee lisäämään vettä läpäisemättömän pinnan osuutta ja hulevesien määrä tulee lisääntymään merkittävästi.

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on huomioitava ilmastonmuutokseen sopeutuminen ja tulvariskien hallinta sekä varmistettava hulevesien määrälliseen ja laadulliseen hallintaan riittävät aluevaraukset. Hulevesien hallinta tulee suunnitella valuma-aluelähtöisesti,

ja hallinnan suunnittelussa tulee turvata siniviherverkoston ekologiset arvot. Kaava-alueella syntyvät hulevedet tulee pääsääntöisesti käsitellä paikallisesti. Alueelliset hallintatapa-
peet tarkentuvat asemakaavoituksessa. Hulevesien hallinnalle tulee varata riittävästi tilaa
sekä yleisiltä alueilta että tonteilta. Osayleiskaava-alueen rakentuminen ja alueelle sijoit-
tuvat hulevesien hallinnan rakenteet tullaan toteuttamaan vaiheittain.

Alueen itäosassa kulkeva rautatie (LR-1) ja suunniteltu multimodaaliterminaali (LR-2) luo-
vat hulevesien hallintaan omat reunaehdot. Hulevesien lisääntyneen määrän vuoksi tulee
hulevesiä viivyttää vähintään nykytilan ja tulevan tilanteen erotuksen verran ennen niiden
johtamista rataa alittaviin rumpuihin.

LR-2-alueella tulee varautua palo- ja onnettomuustilanteiden aikaisiin korkeakuormitteisiin
valumavesiin, joiden vapaa purkautuminen purkuvesistöön tulee pystyä estämään. Tämä
tarkoittaa varautumista likaantuneiden hulevesien talteen ottamiseen ja pukuvirtaaman
sulkemiseen ennen niiden johtamista yläpuolisen valuma-alueiden hulevesien virtausrei-
tille. Nämä talteen kerätyt vedet tulee varautua kuljettamaan säiliöautoilla muualle käsitel-
täväksi.

LR-2-alueen hulevesien viivytys ja muu hallinta tulee toteuttaa erillään ympäröivien aluei-
den hulevesistä. Muilta alueilta LR-2-alueelle suuntautuvien hulevesien viivytys ja muu
hallinta tulee toteuttaa ja johtaa LR-2- ja LR-1-alueiden ali tai ohi keskitetysti. Hulevesien
hallintaa, johtamista ja käsittelyä koskevan alueen ohjeellinen sijainti on merkitty kaa-
vaan viivamerkinä. Yläpuolisen valuma-alueen edellyttämä hulevesien viivytys ja muu
hallinta on siis toteutettava LR-2-alueelle rakennettavan ratapiha-alueen ulkopuolella ja
ennen hulevesien johtamista ratapiha-alueen ali/ohi toteutettaviin hulevesiviemäriin.
Ratapiha-alueen vedet on mahdollista kerätä ja tarvittava viivytys toteuttaa raiteiden alle
sijoittuvassa suuressa hulevesiputkessa tai kanaalirakenteessa, joka tulee mitoittaa riittä-
vän suureksi huomioiden hulevesien viivyttämisen tarpeet. (Ramboll 2026a; 2026b).

7.6.3 Energiahuolto

Alueen energiahuollon järjestämistä on tarkasteltu Nostavan–Tikkakallion osayleiskaavan
energiahuollon verkostselvityksessä (Ramboll, 2025a). Maankäytön muutokset ovat säh-
könjakelun mitoituksen ja suunnittelun kannalta merkittävät. Alueen sähkönkulutuksen
käyttöpaikkojen määrä ja sähkönkulutus kasvavat merkittävästi.

Osayleiskaava-alueelle tulevaa nykyistä 20 kV:n sähkönjakelua voidaan hyödyntää
osayleiskaava-alueen rakentamisvaiheen alussa. Kulutustehon kasvaessa alueen sähkön-
jakelua on vahvistettava uudella 110/20 kV:n sähköasemalla. Lahti Energia Verkko on sel-
vittänyt uuden sähköaseman sijaintia ja päätynt ratkaisuun, jossa sähköasema sijoitetta-
isiin osayleiskaava-alueen ja valtatie 12 pohjoispuolelle, lähelle nykyistä 110 kV:n runko-
linjaa. Uudelta sähköasemalta olisi mahdollista järjestää koko kaava-alueen sähkönsiirto,
joten kaava-alueelle ei ole tarvetta varata tilaa sähköasemalle tai uudelle voimajohdolle.
Osayleiskaava-alueen 20 kV:n keskijännitejakelu tulee toteutumaan maakaapelointina,
joka tulee asentumaan pääsääntöisesti alueen tiestön yhteyteen.

Sähkönkulutuksen huipputehoa koskevissa mitoituslaskelmissa ei ole huomioitu LR-1- ja LR-
2-alueille toteutettavia sähköistettäviä uusia raiteita ja niiden kulutustehoa, mutta sen si-
jaan muun infran tarve, kuten valaistus ja henkilöliikenneaseman toiminnot on huomioitu.

Alueen energiaratkaisujen ja lämpöverkkojen suunnittelussa tulee huomioida erilaisten
hukkalämpölähteiden ja uusiutuvan energia hyödyntämismahdollisuudet. Energiahuollon
selvityksessä on oletettu, että alueen lämmitystapojen jakauma toteutuu rakennustyyppien
kansallisten keskiarvojen mukaisesti. Tällöin asuinkerrostalojen lämmitysmuotona painot-
tuu kaukolämpö, pientaloilla maalämpö/lämpöpumput ja suora sähkö, työpaikka-alueilla
kaukolämpö ja suora sähkö sekä TT-1-alueella kaukolämpö ja suora sähkö. Osayleiskaava-
ratkaisu mahdollistaa paikallisen energiantuotannon, kuten maalämmön ja -kylmän sekä
aurinkoenergian, hyödyntämisen.

Osayleiskaava-alueen kaukolämpöverkostojen yleissuunnittelu ja kaukolämpöjohtojen mitoitus perustuvat selvityksiin kaukolämpöön liitettävien alueiden kaukolämmön kysynnästä sekä siitä johdetusta ennustetusta lämmitystehontarpeesta ja sen ajallisesta kehityksestä. Maankäytön muutoksissa merkittävin muuttuva tekijä voi olla TT-1-alueelle sijoittuva teollisuus, jolla lämmitystehontarve voi vaihdella merkittävästi toiminnan mukaan. Teolliset toiminnot voivat vaatia runsaasti maapinta-alaa, mutta lämmitystehontarve voi olla vastaavasti hyvin vähäistä. Teollisuuden osalta on huomioitava myös mahdolliset toiminnoista syntyvät hukkalämmöt, mitkä voivat vahvistaa alueellista energiavirtojen hyödyntämistä kaukolämpöverkon välityksellä ja edistää kiertotaloutta.

Osayleiskaava-alue sijoittuu etäälle kaukolämpöverkosta, joten liittäminen kaukolämpöön edellyttää siirtojohdon rakentamista alueelle. Siirtojohdon rakentamisessa on huomioitava alueen vaihteellinen kehittyminen, mikä on lämpöyhtiön näkökulmasta keskeinen reunaehto sille, että alueen liittäminen nykyiseen kaukolämpöverkoston on kannattavaa. Jos alueen rakentamisen alkuvaiheessa kaukolämmön tarve on pieni, on suuren siirtojohdon rakentamisen sijaan mahdollista rakentaa kevytrakenteinen siirrettävä lämpökeskus, jolla alueen alkuvaiheen lämmitys on mahdollista toteuttaa. Siirtojohdon valmistuttua siirrettävä lämpökeskus voi jäädä alueelle varalämmöntuotantoon.

7.6.4 Lumenvastaanotto

Hollolan kunta on tutkinut potentiaalisia sijainteja osayleiskaava-alueen lumenlajitykselle. Kaavassa on osoitettu yhdyskuntateknisen huollon aluevaraus (ET/KM-1) valtatie 12 ja Sillanrakentajantien väliin. Alue soveltuu lumenlajitykseen. Lajitystoiminnan päätyttyä ja siirryttyä muualle alueelle voidaan laajentaa kaupallisia palveluita.

7.7 Kulttuuriympäristöarvojen huomioiminen

Osayleiskaavassa on osoitettu r-kohdemerkinnällä kulttuuriympäristöselvityksessä tunnistetut paikallisesti arvokkaat rakennukset/pihapiirit. Kohteen rakennushistoria ja kulttuuriympäristöarvot tulee selvittää asemakaavoituksen yhteydessä. Numero viittaa osayleiskaavaselostuksen kohdeluetteloon.

7.8 Luontoarvojen huomioiminen



Kaava-alueen koillisosassa sijaitseva luonnonsuojelualue on osoitettu kaavassa SL-1-merkinnällä. Alue on luonnonsuojelulain nojalla suojeltu. Alueella ei saa suorittaa toimenpiteitä, jotka vaarantavat tai heikentävät niitä luonto- tai ympäristöarvoja, joiden perusteella alueesta on muodostettu luonnonsuojelualue. Alueella on virkistyskäytöstä johtuva kulunohjaustarve. Alueelle on suunniteltava ja toteutettava luontoarvojen turvaamisen kannalta riittävä ulkoilu- ja virkistysreitti sekä kulunohjaus siten, että alueen suojeluarvot eivät vaarannu. Luonnonsuojelualueen hoito- ja käyttösuunnitelma tulee tehdä ja kulunohjaus toteuttaa ennen A-1- ja A-2-alueiden laajempaa rakentamista.

Kaava-alueella sijaitsevat metsälain 10 §:n mukaiset erityisen arvokkaat elinympäristöt, vesilain 2. luvun 11 §:n mukaiset suojellut vesiluontotyyppit ja muut luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeät luontokohteet on osoitettu luo-1-merkinnällä. Merkinnällä on osoitettu aluemaaisia, pistemäisiä ja viivamaisia kohteita. Näiden alueiden käyttöä suunniteltaessa on otettava huomioon tärkeiden elinympäristöjen, eliölajiesiintymien ja luontokohteiden säilymisedellytykset.

Luo-2-merkinnällä on osoitettu luonnonsuojelulain 78 §:n nojalla suojellun uhanalaisen ja EU:n luontodirektiivin liitteen IV(a) eliölajin esiintymisalue. Alueen käyttöä suunniteltaessa on otettava huomioon eliölajin ja sen esiintymisalueen säilymisedellytykset.

Kaavan yleismääräys ohjaa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa edistämään luonnon monimuotoisuuden säilyttämistä rakennetussa ympäristössä. Lisäksi TT-1-alueen suunnittelussa ja toteuttamisessa tulee teknisin ratkaisuin ja riittävin suoja-aluein ehkäistä toiminnasta aiheutuva ympäristön pilaantuminen. Aluetta asemakaavoitettaessa on ympäristöriskeiltään merkittävimmät toiminnot sijoitettava alueen keskiosaan.

TT-1- ja LR-2-alueiden toteuttaminen todennäköisesti vaarantaa kokonaan tai osittain joidakin vesilain 2. luvun 11 §:n perusteella suojeltuja vesiluontotyyppisiä. Lupa- ja valvontavirasto voi yksittäistapauksessa hakemuksesta myöntää poikkeuksen laissa säädetyistä kielloista, jos vesiluontotyyppien suojelutavoitteet eivät huomattavasti vaarannu. Jos vesiluontotyyppien vaarantaminen aiheutuu hankkeesta, johon haetaan vesilain mukaista lupaa, lupa-asian yhteydessä tutkitaan kysymys poikkeuksen myöntämisestä. Hollolan kunta valmistelee poikkeuslupien hakemista.

Koivusillanjokea pitkin kulkee kuntatason ekologinen yhteys ja siniyhteys, jotka jatkuvat edelleen Hankaanjokea myöten lounaaseen. Koivusillanjoen varteen on osoitettu suojaviheralue (EV-2), joka osaltaan turvaa em. siniviheryhteyden säilymistä. Alueella on huolehdittava puustoisuuden säilymisestä.

7.9 Mitoitus

Hollolan strategisessa yleiskaavassa osayleiskaava-alue on määritetty kehitettäväksi taajamaksi, jota kehitetään monipuolisen asumisen ja palveluiden alueena osana Salpakan-kaan joukkoliikennetaajamaa ja väestönkasvutavoitetta. Strategisen yleiskaavan hyväksymisen yhteydessä on linjattu, että alueella tulee varautua tiiviin asutuksen osoittamiseen junaliikenteen seisakkeen ympäristöön sekä liityntäpysäköinnin ja palveluiden järjestämiseen. Henkilöjunaseisakkeen toteutuminen kytkeytyy riittävän asukasmäärään ja toimiviin liikenneyhteyksiin Salpakankaalle. Nostavan–Tikkakallion maankäyttöselvityksessä 2021 suunnittelualueen väestötavoitteeksi on määritetty noin 7000 asukasta.

Osayleiskaavan väestömitoitus on arvio ja siihen vaikuttavat asumisväljyys, korttelialueiden tehokkuus sekä toteutumisen aikataulu. Nostavan–Tikkakallion osayleiskaavan yhdyskuntarakenne asuin- ja palvelualueineen yhdessä uuden henkilöliikenteen aseman kanssa mahdollistaa kaava-alueen asukkaiden lukumääräksi noin 7000 kaavan tavoitevuonna 2050. Noin 97 % asukkaista sijoittuu alle 1,5 kilometrin etäisyydelle henkilöjunaseisakkeesta.

Uuden asuinrakentamisen laskennallinen määrä ohjeellisilla aluetehokkuuksilla (Taulukko 7-1, Taulukko 7-2) laskettuna on noin 400 000 kerrosneliometriä ja työpaikkarakentamisen laskennallinen määrä noin 350 000 kerrosneliometriä. Väestömitoituksessa asumisväljyytenä on käytetty A-1-alueilla 50 k-m²/as, A-2-alueilla 60 k-m²/as ja muilla asuinalueilla 80 k-m²/as.

Taulukko 7-1. Osayleiskaavan asuinaluevarausten ohjeelliset aluetehokkuudet.

Aluevaraus	Ohjeellinen aluetehokkuus	Pääasiallinen rakentamistapa
A-1	0,4–0,5	kerrostaloja
A-2	0,2–0,3	kaupunkipientaloja, erillistaloja, rivitaloja
AP-1	0,1–0,15	pientaloja
AP-2	0,05	pientaloja

Osayleiskaavan julkisten palvelujen ja hallinnon alue on mitoitettu niin, että alueelle on mahdollista toteuttaa alueen lapsia palveleva koulu ja päiväkoti.

Taulukko 7-2. Osayleiskaavan aluevarausten pinta-alat sekä alustava arvio aluevarausten aluetehokkuuksista ja kerrosalasta.

Aluevaraus	Pinta-ala (ha)	Arvio aluetehokkuudesta	Arvio kerrosalasta (k-m ²)
A-1	62,8	0,50	314 000
AP-1	23,9	0,15	36 000
AP-2	8,2	0,05	4 000
A-2	12,5	0,30	37 000
AM-1/A-2	2,7	0,30	8 000
KM-1	7,5	0,40	30 000
P-1	8,7	0,40	35 000
PY-1	2,8	0,50	14 000
TP-2	28,1	0,30	84 000
TT-1	81,2	0,20	162 000
ET/KM-1	2,0	0,40	8 000
MT-1/TP-2	14,6	0,30	44 000
M-2	34,0	0	0
VL-1	45,7	0	0
LT	21,4	0	0
LR-1	19,8	0	0
LR-2	17,2	0	0
EV-2	48,6	0	0
SL-1	13,5	0	0
YHTEENSÄ	455,2		776 000

7.10 Ympäristöhäiriöt



Osayleiskaavan suurimmat ympäristöhäiriöitä aiheuttavat kohteet ovat valtatie 12, alueen sisäinen katuverkko, rautatiealueet (LR-1 ja LR-2) sekä TT-1-alue. Valtatien 12 ympäristöhäiriöt on otettu huomioon kaavoittamalla työpaikkojen ja kaupan alueita tien varteen herkkien toimintojen sijasta.

Meluntorjuntaan on kiinnitettävä erityistä huomiota melulle herkkiä toimintoja suunniteltaessa niin, että valtioneuvoston päätöksen mukaiset melutason ohjearvot alittuvat sekä sisätiloissa että oleskeluun tarkoitetuilla alueilla. Asuintonteille ja muille häiriöalttiita toimintoja sisältäville tonteille, jotka sijoittuvat kokonaan tai osittain alle 80 metrin etäisyydelle LR-1- tai LR-2-alueesta, tulee tehdä tonttikohtainen värinä- ja runkomeluselvytys asemakaavoituksen yhteydessä.

TT-1-alueelta mahdollisesti aiheutuva melu ja muut ympäristöhäiriöt on otettu huomioon erottamalla alue asutuksesta viheralueilla. Suojaviheralue (EV-2) ja työpaikka-alueita on

osoitettu myös Koivusillanjoen tuntumaan lieventämään länsipuolelle suunnitellun kierrätysalueen aiheuttamia ympäristöhäiriöitä. TT-1-alueen suunnittelussa ja toteuttamisessa tulee teknisin ratkaisuin ja riittävin suoja-aluein ehkäistä toiminnasta aiheutuva ympäristön pilaantuminen. Aluetta asemakaavoitettaessa on ympäristöriskeiltään merkittävimmät toiminnot sijoitettava alueen keskiosaan.

7.11 Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioiminen

Nostavan–Tikkakallion osayleiskaava toteuttaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita mm. osoittamalla uuden raideliikenteeseen perustuvan yhdyskuntarakenteen olemassa olevan Lahden–Hollolan yhdyskuntarakenteen jatkeeksi. Asuminen sekä palvelut sijoittuvat tiiviisti olemassa olevan Lahden oikoradan varteen, jolloin alueella on edellytykset hyvään saavutettavuuteen joukkoliikenteellä, kävellen ja pyöräillen.

Osayleiskaavan mahdollistamat henkilöjunaseisake ja multimodaaliterminaali edistävät valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä olemassa olevia liikenneyhteyksiä (Lahden oikorata, valtatie 12) sekä varmistamalla edellytykset eriliikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavaraj- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.

Kaavamääräyksillä varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastomuutoksen vaikutuksiin. Uusi rakentaminen sijoittuu tulvavaara-alueiden ulkopuolelle.

Osayleiskaavassa on huomioitu arvokkaat kulttuuriympäristöt sekä luonnonperinnön arvojen turvaaminen kaavamerkinnoin ja -määräyksiin. Arvokkaiden luontokohteiden sekä ekologisten yhteyksien säilyminen ja vahvistaminen on osayleiskaavassa huomioitu osoittamalla arvokkaiden luontokohteiden lisäksi ekologisista yhteyksistä ja viherystarpeista. Asuinalueiden ympärille on osoitettu kaavassa virkistys- ja suojaviheralueita, joilla varmistetaan virkistysalueiden riittävyys ja niiden hyvä saavutettavuus, viheralueverkoston jatkuvuus ja suoja ympäristöhäiriöitä vastaan.

Osayleiskaava ei ota suoraan kantaa alueen energiasuunnittelun kehittämiseen. Kaava mahdollistaa kuitenkin monipuoliset ratkaisut energiasuunnittelun muuttamiseksi. Tiiviisti rakennettu taajamarakenne on hyvä lähtökohta uuden energiatehokkaan rakennusmassan liittämiseksi energiainfrastruktuuriin.

7.12 Yleiskaavan suhde maakuntakaavaan

Maakuntakaavoitus on ensisijainen suunnittelumuoto valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden konkretisoinnissa. Osayleiskaava tarkentaa maakuntakaavassa esitettyä kaavaratkaisua ja on tarkoitukseltaan ja periaatteiltaan maakuntakaavan mukainen. Seuraavassa kuvataan keskeisimpien teemojen osalta tarkemmin, miten osayleiskaavaratkaisu toteuttaa maakuntakaavaa.

Asuminen: Pääosa osayleiskaava-alueen koillisosasta on varattu asumiselle ja palveluille maakuntakaavan taajamatoimintoja ja työpaikka-alueita koskevien aluevarauksen mukaisesti. Uuden taajama-alueen suunnittelussa on ollut lähtökohtana maakuntakaavan suunnittelumääräyksen mukaisesti, että palvelut ja työpaikat ovat mahdollisimman hyvin saavutettavissa kävellen, pyöräillen tai joukkoliikenteellä. Henkilöjunaseisakkeeseen tukeutuva maankäyttö on maakuntakaavan kehittämisen kohdealuemerkinnän mukaisesti ajotettu niin, että sitova päätös seisakkeesta tehdään ennen alueen rakentamista.

Elinkeinoelämä: Osayleiskaavassa on varattu alueita työpaikka- ja palvelurakentamiseen maakuntakaavan aluevarausten (A, TP) ja suunnittelumääräysten mukaisesti. Maakuntakaavan maaliikenteen alue (LM) on osoitettu osayleiskaavassa multimodaaliterminaalin sekä teollisuus- ja logistiikkatoimintojen alueeksi. Osayleiskaavan merkinnät kaavamääräyksineen tarkentavat maakuntakaavan tavoitetta, jonka mukaan maaliikenteen alueella tulee varautua tavaraliikenteen ohella riittäviin oheisalueisiin erilaisille kuljetukseen ja jatkojalostukseen liittyville toiminnoille.

Kauppa: Osayleiskaava tarkentaa maakuntakaavassa osoitettua vähittäiskaupan kehittämisen kohdealuetta siten, että osayleiskaava-alueelle saa sijoittaa erikoiskauppaa osan maakuntakaavan mukaisesta enimmäismitoituksesta.

Liikennejärjestelmä: Liikennejärjestelmä on maakuntakaavan mukainen. Kaavassa on huolehdittu kestävästä liikkumisen toimintaedellytyksistä osoittamalla kävelyn ja pyöräilyn pääreitti taajama-alueen läpi. Osayleiskaavan aluevaraukset luovat tiivistä yhdyskuntarakennetta ja tukevat siten joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä erityisesti kaava-alueelta Lahden, Helsingin ja Riihimäen suuntiin. Yleiskaava tarkentaa sekä alueellisesti että sisällöllisesti maakuntakaavan maaliikenteen aluevarausta. Maakuntakaavan uudelle raideliikennepaikalle ja maakuntakaavan jätteenkäsittelyalueen yhdystielle on tutkittu tarkempi sijainti. Lisäraiteiden aluetarpeeseen otetaan kantaa radan itäpuolta kaavoitettaessa.

Virkistys: Kaavassa on varattu asuinalueiden viereen alueita virkistyskäyttöön. Asuinalueille on mahdollista toteuttaa hyvät kävely- ja pyöräily-yhteydet sekä lyhyet reitit virkistysalueille.

Luontoarvot: Maakuntakaavan luonnonsuojelualuemerkintää on tarkennettu osayleiskaavassa. Uudesta maankäytöstä johtuen luonnonsuojelualueelle on suunniteltava ja toteutettava luontoarvojen turvaamisen kannalta riittävä ulkoilu- ja virkistysreitti sekä kulunohjaus siten, että alueen suojeluarvot eivät vaarannu. Maakuntakaavaan merkityn viheryhteyden säilyminen on huomioitu kaavamerkinnoilla ja -määräyksillä.

Energia: Maakuntakaavassa osoitettu voimalinjan yhteystarve on otettu huomioon osayleiskaavan suunnittelussa. Selvitysten perusteella aluetta palveleva uusi sähköasema on järkevää sijoittaa suunnittelualueen pohjoispuolelle, ja sitä kautta on mahdollista järjestää koko suunnittelualueen sähkönsiirto. Uutta voimajohtoa etelästä ei näin ollen ole nähty tarpeelliseksi.

8. OSAYLEISKAAVAN VAIKUTUKSET

8.1 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön

Nostavan–Tikkakallion osayleiskaava-alue muodostaa rakentuessaan uuden paikalliskeskuksen Hollolaan. Osayleiskaavan mahdollistaman maankäytön muutoksen ja asukasliikenteen myötä alueelle tulee sijoittumaan uusia lähipalveluita, kuten päivähoitoa ja perusopetusta.

Ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön kohdistuvia vaikutuksia aiheutuu sekä alueen rakentamisvaiheessa että alueen valmistuttua. Suurimmat rakentamisen aikaiset vaikutukset aiheutuvat rakentamisen aikaisesta liikenteestä ja kallioalueiden louhinnasta. Alueen valmistuttua merkittävimmät vaikutukset aiheutuvat tie- ja rautatieliikenteestä.

Meluselvityksen (Sitowise, 2026a) mukaan melutason ohjearvot ylittyvät rakentamisvaiheessa useiden lähialueen asuinrakennusten kohdalla. Rakentamisvaiheen vaikutukset ovat väliaikaisia, mutta kestävät kuitenkin useita vuosia. Alueen valmistuttua melutason yöajan ohjearvot ylittyvät laajasti osayleiskaavan asuinalueilla tie- ja rautatieliikennemelun vuoksi (Kuva 8-1).

rajoittaa värinääaltojen leviämistä maaperässä sijoittamalla värinälähteen ja rakennuksen väliin erilaisia värinänkatkorakenteita, kuten ponttiseiniä tai stabiloituja kennorakenteita.

Muita vaikutuksia ovat rakentamisvaiheesta aiheutuva värinä ja pölyäminen. Nämä ovat luonteeltaan väliaikaisia eikä niistä siksi arvioida aiheutuvan merkittäviä vaikutuksia.

LR-2- ja TT-1-alueiden valaistus erottuu lähialueille, mikä voidaan kokea häiritseväksi. Kaavamääräyksen mukaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee edistää viihtyisän ja turvallisen oleskeluympäristön toteutumista, mikä tulee huomioida myös valaistuksen suunnittelussa. Yksityiskohtaisemmalla suunnittelulla voidaan ehkäistä valosaasteen muodostumista asuinalueille ja luonnonympäristöön.

8.2 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön

Osayleiskaava ohjaa merkittävän osan Hollolan väestön ja työpaikkojen lukumääräisestä kasvusta Nostavan–Tikkakallion alueelle, jonka yhdyskuntarakenne muuttuu kaavan toteutuessa kaupunkimaiseksi. Nykyisen pitkälti maaseutumaisen ja harvaan asutun alueen rakenne tiivistyy merkittävästi uusien asuin- ja työpaikka-alueiden myötä.

Suunnittelualue tukeutuu olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen, sillä se sijaitsee nykyisen Lahden–Hollolan taajama-alueen rajalla vilkkaasti liikennöidyn maantien ja rautatien varrella. Suurin osa maanviljely- ja metsätalouskäytössä olevista alueista poistuu lukuun ottamatta lähivirkistys- ja suojaviheralueiksi varattuja alueita sekä suunnittelualan eteläosan metsäalueita.

Kaavan asuin- ja palvelualueiden toteuttaminen on riippuvainen uuden henkilöjunaseisakkeen toteutumisesta. Teollisuus- ja logistiikka-alueen vaikutukset Lahden seudun alue- ja yhdyskuntarakenteeseen ovat myönteiset, kun melua ja raskasta liikennettä aiheuttavia toimintoja voidaan keskittää pääradan läheisyyteen Lahden ratapihalta ja muualta seudulta.

Osayleiskaava toteuttaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita siten, että kaava tukee monikeskuksista ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta. Kaavalla luodaan lisäksi edellytyksiä elinkeinotoiminnan kehittämiseksi.

Osayleiskaava noudattaa voimassa olevan maakuntakaavan alueidenkäyttörajoituksia ja suunnittelumääräyksiä sekä Lahden seudun kaupunkiseutusuunnitelmaa, jossa taajamainen aluerakenne jatkuu Lahden ydinkaupunkiseudulta rautatien suuntaisesti etelään.

Nostavan–Tikkakallion osayleiskaava vastaa hyvin strategisen yleiskaavan tavoitteeseen, jossa aluetta kehitetään teollisuuden, työpaikkojen sekä uuteen raideliikennepaikkaan tukeutuvan tiiviin asumisen alueena. Maakuntakaava on kuitenkin Nostavan–Tikkakallion osayleiskaavaa ohjaava kaava AKL 32 §:n ja 42 §:n mukaisesti. Nostavan–Tikkakallion osayleiskaava tulee uutena aluevarausyleiskaavana kumoamaan osaltaan strategisen yleiskaavan oikeusvaikutuksineen.

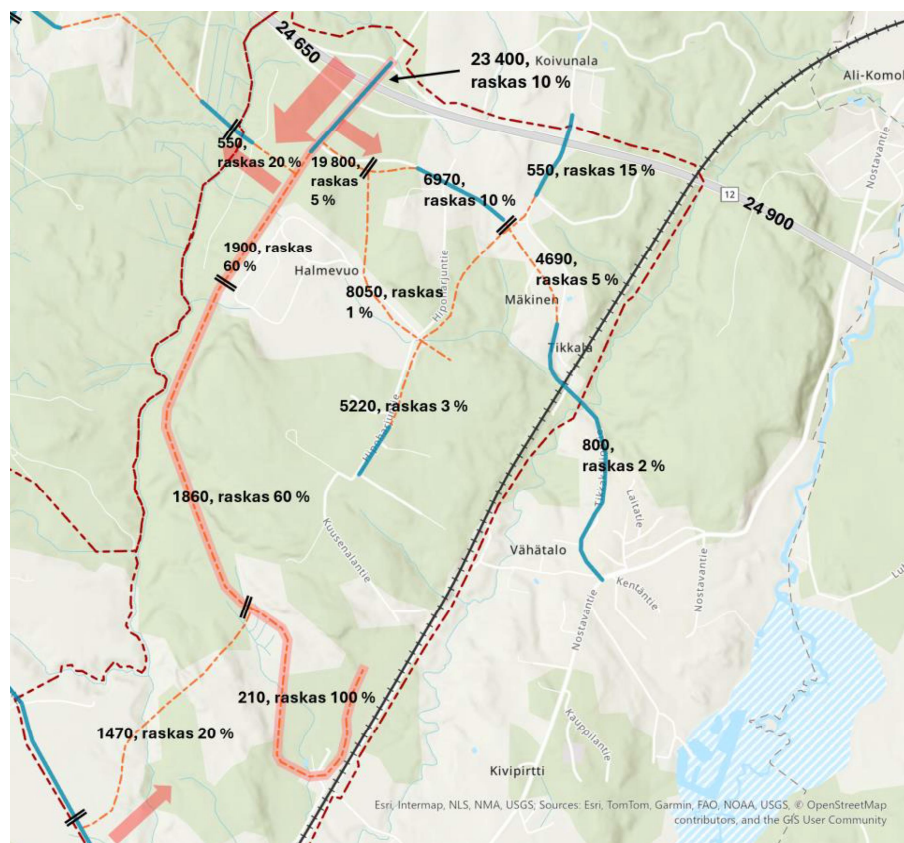
Suunnittelualueella on voimassa kaksi asemakaavaa, joista toisessa osayleiskaavassa TT-1-alueeksi osoitettu alue on kaavoitettu pääosin tavaraliikenneterminaalin korttelialueeksi (LTA-1). Alueen toteuttaminen osayleiskaavan mukaiseen käyttötarkoitukseen edellyttää asemakaavamuutosta.

8.3 Vaikutukset liikenteeseen

Osayleiskaavan toteutuminen parantaa merkittävästi suunnittelualan, Salpakankaan taajaman ja läntisen Lahden saavutettavuutta. Tiiviin maankäytön ohjaaminen henkilöjunaseisakkeen ympäristöön vähentää liikennetarvetta maantiellä, ehkäisee niiden ruuhkautumista sekä parantaa liikenteen ja liikkumisen turvallisuutta. Maankäytön keskittäminen raideyhteyteen tuottaa Hollolassa täysin uudenlaista, kestäviin liikkumismuotoihin (kävely, pyöräily ja joukkoliikenne) perustuvaa, kestävästä yhdyskuntarakennetta.

Alueen toteuttamisen myötä muodostuu huomattava määrä uutta katuverkkoa. Kaava-alueen liikenneverkon toimivuus ja sujuvuus edellyttävät erityisesti pääväylien liikenteen hyvää toimivuutta ja sujuvuutta myös osayleiskaava-alueen ulkopuolella. Seudullisesta näkökulmasta Nostavan–Tikkakallion uusi asuin- ja työpaikka-alue muodostaa painetta nykyisessä tieverkossa etenkin valtatielle 12. Vaikutusta kuitenkin hillitsee asutuksen keskittyminen junayhteyden ympärille.

Osayleiskaavan liikennevaikutuksia on arvioitu erilliselityksessä (Sitowise, 2025b). Osayleiskaava-alueen liikennetuotokseksi on arvioitu n. 23 000 ajoneuvoa vuorokaudessa (raskas liikenne 9 %). Mikäli myös kaava-alueen länsipuolelle suunnitella oleva kierrätysalue toteutuu, molempien alueiden yhteinen kokonaistuotos on arviolta 30 000 – 38 000 ajoneuvoa vuorokaudessa riippuen kierrätysalueen toimintojen luonteesta. Liikennemääräarviot tulee huomioida erityisesti alueen pääkatujen ja liittymien mitoituksessa sekä liikennöitävyyden että pysäköintimahdollisuuksien näkökulmasta. Alustavien toimivuustarkasteluiden perusteella esimerkiksi valtatie 12 eritasoliittymän kapasiteetissa ei ole puutteita eikä jonoutumista aiheudu. (Sitowise, 2025b)



Kuva 8-2. Arvio Nostavan–Tikkakallion osayleiskaavan liikennetuotoksen jakaantumisesta liikenneverkolla kaavan tavoitetilanteessa (Sitowise, 2025b).

Uuden henkilöjunaseisakkeen toteutuminen mahdollistaa pendelöinnin mm. Lahden ja Helsingin suuntiin ja toimii Salpakankaan ja läntisen Lahden asuinalueiden liityntäasemana pääradan varrella. Uuden asemanseudun toteuduttua junaliikenne muodostaa Hollolassa joukkoliikenteen runkoyhteyden, jota paikallinen linja-autoliikenne täydentää. Raideyhteyteen perustuvan joukkoliikenteen toiminta edellyttää tehokkaita ja sujuvia liityntäliikenteen järjestelyjä sekä laadukasta ympäristöä seisakkeen yhteydessä.

Osayleiskaava-alueen sisäisessä liikenteessä kävely ja pyöräily ovat ensisijaisia liikkumismuotoja, minkä lisäksi ne tukevat junaliikenteen käyttöä. Kaavamääräys edellyttää, että

seisakkeen yhteyteen luodaan riittävästi pyörä- ja autopysäköintipaikkoja siten, että matkaketjut toimivat mahdollisimman sujuvasti.

Osayleiskaavan LR-2-alue mahdollistaa seudullisen multimodaaliterminaalin rakentamisen Lahden oikoradan varteen. Multimodaaliterminaali yhdistää maanteiden ja rautateiden tarvaliikenteen ja siirtää liikennettä kumipyörien ja raiteiden välillä, mikä edistää koko Lahden kaupunkiseudun kuljetusten tehokkuutta, turvallisuutta ja vähäpäästöisyyttä. Multimodaaliterminaalin toteuttaminen LR-2-alueelle on raideliikenneselvityksen perusteella mahdollista, mutta sen toteuttaminen edellyttää merkittäviä muutoksia nykyisen raiteen raidegeometriaan ja rakenteisiin (Welado, 2025).

8.4 Vaikutukset maisemaan, kulttuuriympäristöön ja muinaisjäänneksiin

Suunnittelualue ei sijoitu valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaille maisema-alueille. Maisemaltaan alue koostuu nykytilanteessa metsäisistä alueista, joiden väliin sijoittuu melko tasaisia peltoalueita. Toteuttamisen jälkeen alue muuttuu merkittävästi, kun alueesta tulee kaupunkimainen taajama- ja teollisuusalue. Alueelle toteutetaan asuinalueiden ohella sekoittunutta kaupunkirakennetta, uusia ainakin osittain rakennettuja viheralueita, katuja ja ulkoilureittejä. Kaava-alueen pohjoisosassa nykyisestä maaseutuympäristöstä muodostuu pienipiirteisempiä kokonaisuuksia, jossa rakennusten väliin jää katutiloja, aukioita ja viheralueita.

TT-1- ja LR-2-alueilla puolestaan muodostuu suurimittakaavaisempaa ympäristöä suurempine rakennuksineen, lastauskenttineen ja ratapihoineen. Tulevaan maisemakuvaan ja kaupunkitilaan vaikutetaan oleellisesti myöhemmillä asemakaavaratkaisuilla. Osayleiskaava mahdollistaa erilaiset toteutukset rakentamisen tiiveyden, korkeuden ja muiden arkkitehtonisten ratkaisujen suhteen. Asukastavoite ja ohjeelliset aluetehokkuudet johtavat kuitenkin siihen, että alueesta tulee varsin tiivis erityisesti henkilöjunaseisakkeen läheisyydessä. Lisäksi monet kaavamääräykset ohjaavat tulevaa kaupunkikuvaa. Esimerkiksi yksityiskohmaisemmassa suunnittelussa tulee edistää viihtyisän ja turvallisen oleskelu-, kävely-, pyöräily- ja joukkoliikenneympäristön sekä korkealaatuisen taajamakuvaan toteutumista. Valtatien ja kokoojakatujen varrella sekä muutoin näkyvillä paikoilla on puolestaan kiinnitettävä erityistä huomiota taajamakuvallesiin seikkoihin, kuten rakennuksen julkisivun jäsentelyyn ja suojaistutuksiin.

Osayleiskaava-alueen kulttuuriympäristöselvityksessä (Ark-byroo Oy, 2025) tunnistetut paikallisesti arvokkaat kulttuuriympäristökohteet on osoitettu kaavakartalla mahdollisina rakennusperintökohteina. Rakennusperintömerkinnät turvaavat paikallisesti arvokkaiden rakennusten ja miljöiden säilymisen tulevaisuudessakin. Kohteiden rakennushistoria ja kulttuuriympäristöarvot on kaavamääräyksen mukaan syytä tutkia tarkemmin asemakaavavaiheessa tai kohteisiin kohdistuvien muutos- tai korjaustöiden yhteydessä.

Osayleiskaava ei aiheuta vaikutuksia muinaisjäänneksiin tai muihin kulttuuriperintökohteisiin, sillä alueelta ei ole inventoinnissa (Maanala, 2024) tunnistettu arkeologisia kohteita.

8.5 Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonarvoihin

Osayleiskaavan luontovaikutuksia on arvioitu erillisselvityksessä (Luontoselvitys Metsänen, 2026). Suunnittelualueen luonnonympäristöön kohdistuu suoria ja välittömiä vaikutuksia, kun puita kaadetaan ja muuta kasvillisuutta raivataan. Rakentamisen seurauksena osa kaava-alueen nykytilassa metsäisestä alueesta muuttuu pysyvästi rakennetuksi alueeksi ja elinympäristö tuhoutuu täysin. Rakentamisvaiheessa tehtävä maanmuokkaus lisää hulevesien mukana kulkeutuvaa kiintoaine- ja ravinnekuormitusta hetkellisesti. Kasvillisuuden raivaamisesta aiheutuu elinympäristöjen tuhoutumisen lisäksi myös välillistä ja pysyvää

reunavaikutusta, joka muuttaa elinympäristöjen reuna-alueiden olosuhteita ja vähentää elinympäristöstä riippuvaisten lajien elintilaa.

Kaavaratkaisussa on osoitettu luontovaikutuksia lieventävinä toimenpiteinä muutamia kaavamääräyksiä. Arvokkaan Koivusillanjoen ympäristö on merkitty EV-2-merkinnällä, jossa määrätään säilyttämään toimiva seudullinen siniviheryhteys. Jokeen laskevat norot ja muut virtavedet sekä lähteet on merkitty luo-1-merkinnällä, jolla määrätään huomioimaan niiden säilymisen edellytykset. Useat näistä luo-1-alueista tai -kohteista sijoittuvat kaavaratkaisussa M-1- ja VL-1-alueille, joista jälkimmäisessä määrätään säilyttämään metsän peitteisyys. Osayleiskaavan vaikutusten arviointi on yleispiirteistä ja useimmat vaikutukset tarkentuvat asemakaavoituksen yksityiskohtaisessa tarkastelussa, jossa yksittäisiä kohteita huomioidaan ja mahdollisuuksien mukaan kierretään.

Alueen vesiluontotyypeistä ja huomionarvoisista metsistä suuri osa säilyy, mutta niiden luonnontila heikkenee väistämättä reunavaikutuksen lisääntyessä, mikä näkyy etenkin vesivaikutteisten kohteiden pienilmaston muuttumisena kuivemmaksi. Myös muutokset virtavesien valuma-alueiden maanpeitteessä voi aiheuttaa näille vesiluontotyypeille vesitalouden muutoksia. Kaava-alueen valkolehdokit todennäköisesti häviävät. Osayleiskaavaluonnoksen selvin kielteinen vaikutus kasvillisuuden osalta kohdistuu ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teollisuustoimintojen alueen (TT-1) ja asuntoalueiden (A- ja AP-) noroihin, joiden alueelle on kaavassa osoitettu rakentamista. Kyseisessä asiassa tullaan TT-1- ja LR-2-alueilla etenemään poikkeamiseen vesilaista.

Suunnittelualueen länsirajalla sijaitseva liito-oravan tunnettu elinympäristö on merkitty osa-aluemerkinnällä luo-2, jolla määrätään, että alueen käyttöä suunniteltaessa on otettava huomioon eliölajin ja sen esiintymisalueen säilymisedellytykset. Lähes kaikki liito-oravan soveltuvat elinympäristöt ja mahdolliset yhteydet niiden välillä sijoittuvat kaavassa metsäalueille, joille ei kohdisteta rakentamista. Puiden kaatamisen seurauksena metsäisiä alueita kuitenkin tuhoutuu, jolloin liito-oravan mahdollinen elintila suunnittelualueella pienenee. Liito-orava ei ole erityisen häiriöherkkä laji ja se pesiikin esimerkiksi tiheään liikennöityjen teiden läheisyydessä. Siispä liito-oravan pesiminen Koivunsillanjoen varrella on jatkossakin mahdollista eikä hankkeesta aiheudu liito-oravaan merkittäviä kielteisiä vaikutuksia.

Kaavan osoittamasta maankäytöstä ja rakentamisesta voi aiheutua suoria ja epäsuoria vaikutuksia alueen linnustoon. Suoria vaikutuksia aiheutuu pääosin metsäisen elinympäristön häviämisestä. Epäsuoria vaikutuksia syntyy etenkin rakentamisen ja toiminnan aikaisesta melusta sekä virkistystoiminnan aiheuttamasta häiriöstä. Metsäisten elinympäristöjen tuhoutuminen vähentää metsätaidoille ja muille metsäisten elinympäristöjen linnuille soveltuvaa elinaluetta. Tiaisille soveltuvaa metsikköä myös säilytetään. Rakentamisen aikaista pesimälinnustoon kohdistuvaa häiriötä on mahdollista lieventää ajoittamalla puuston raivaus ja maanmuokkaustoimet lintujen pesimäkauden (1.4.–30.7.) ulkopuolelle.

Kaavan osoittama maankäyttö ei aiheuta suoria vaikutuksia Koivusillanjokeen, joten tämä saukon käyttämä kulkuyhteys ja sen lähiympäristö säilyvät nykytilassa. Koivusillanjoen varsi on merkitty kaavaan ekologisena yhteytenä, jonka osalta määrätään, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja toteutuksessa tulee turvata metsäisen yhteyden jatkuvuus, ekologinen kytkeytyneisyys ja riittävä leveys sekä tarvittaessa kehittää yhteyden toimivuutta. Yhteyden suositeltava vähimmäisleveys on 200 metriä. Kaavaratkaisu ei siten vaikuta saukon kulkuyhteyteen.

LR-2- ja TT-1-alueiden valaistus erottuu lähialueille, mikä muuttaa eliöiden, eläimien ja kasvien elinympäristöä erityisesti pimeänä vuodenaikana. Kaavamääräyksen mukaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee edistää viihtyisän ja turvallisen oleskeluympäristön toteutumista sekä edistää luonnon monimuotoisuuden säilyttämistä rakennetussa ympäristössä, mikä tulee huomioida myös valaistuksen suunnittelussa. Yksityiskohtaisemalla suunnittelulla voidaan ehkäistä valosaasteen muodostumista asuinalueille ja luonnonympäristöön.

Kasvillisuuden raivaamisen ja elinympäristön tuhoutumisen seurauksena syntyy estevaikutusta. Estevaikutuksen seurauksena kahden ekologisen yhteyden rakenteellinen kytkeytyvyys katoaa eli ne katkeavat. Rakenteellisen kytkeytyvyyden katoaminen aiheuttaa myös todennäköisesti ekologisen yhteyden toiminnallisen kytkeytyvyyden heikkenemisen useiden lajien kannalta. Kielteisiä vaikutuksia syntyy myös olemassa olevien ekologisten yhteyksien kaventumisesta. Myös luonnon ydinalue, joka on tunnistettu virkistykselle merkittävaksi, supistuu.

Suunnittelualueen koilliskulman luonnonsuojelualueeseen (SL-1) kohdistuu kaavaratkaisun seurauksena reunavaikutusta rakennettavien alueiden rajautuessa siihen. Myös lisääntyvä virkistyskäyttö voi vaikuttaa SL-1-alueen luonnontilaan, kun maaperä kuluu ja tiivistyy talantumisesta. Tämä voi aiheuttaa pohjakasvillisuuden tuhoutumista.

Vaikutuksia lepakoihin ja sammaliin ei pystytä arvioimaan tiedonpuutteen vuoksi.

8.6 Vaikutukset pohja- ja pintavesiin sekä vesiluontoon

Asutuksella, työpaikka- ja teollisuustoiminnoilla ja multimodaaliterминаalilla voi olla heikentäviä vaikutuksia vesistöjen tilaan.

Hankkeen vaikutuksia pintavesiin ja vesiluontoon on kuvattu osayleiskaavan taustaselvityksissä (Kymijoen vesi ja ympäristö ry, 2025a). Mahdolliset vaikutukset kohdistuvat ensisijaisesti Koivusillanjokeen ja laimenevat alaspäin mentäessä, mutta voivat näkyä pienemmissä määrin myös alapuolisessa Vähäjoessa. Kaavan toteuttamisesta voi aiheutua sekä rakentamisen että toiminnan aikaisia vesistövaikutuksia, jotka voivat ilmetä veden laadullisina ja määrällisinä muutoksina.

Koivusillanjoen virtaama kasvaa, kun hulevesien pidättyminen vähenee ja jokeen tuleva vesimäärä kasvaa. Kaava-alueelta muodostuvien vesien osuus korostuu ja on suurin alivirtaama-aikaan. Virtaamien kasvu lisää uoman eroosioriskiä. Rakentamisesta pohjaveden virtauksiin aiheutuvat vaikutukset voivat toisaalta pienentää Koivusillanjokeen purkautuvan pohjaveden määrää.

Mikäli vedenlaadussa tapahtuu heikkenemistä, on sillä vaikutuksia vesieliöihin kuten pohjaeläimiin ja kalastoon. Tutkimuksissa vaikutusalueelta ei havaittu uhanalaisia tai rauhoitettuja pohjaeläinlajeja. Koivusillanjoki ei nykyisellään ole merkittävä taimenen kannalta, mutta Vähäjoen vesistössä lisääntyvä taimenkanta voisi levittäytyä sinne tulevien kunnostusten myötä. Vähäjoessa, suunnittelualueen eteläosassa, sijaitsee tiedossa oleva taimenen lisääntymisalue. Lisääntymisalueet ovat herkkiä kiintoainepitoisuuden nousulle, joka lisää kutosoraikkojen liettymistä. Taimenen olosuhteisiin voi tulla heikennystä myös muun muassa veden lämpenemisen myötä, mikäli uomien varjostus tai viileän ja hapekkaan pohjaveden päätyminen vesistöön pienenee.

Vesistövaikutusta voidaan pienentää hulevesien käsittelyllä ja suunnittelulla, esimerkiksi vettä viivytävillä rakenteilla ja laskeutusalttaila. Vesienhallinta on erityisen tärkeää mahdollisten haitta-aineita sisältävien riskikohteiden, kuten pilaantuneiden maa-ainekasojen lähetyvillä. Vesienhallintaa on käsitelty osayleiskaavan taustamateriaaliin sisältyvässä hulevesisuunnitelmassa (Ramboll, 2026b).

Ympäröiviin vesistöihin kohdistuvia vaikutuksia on pyritty hallitsemaan määräyksillä, joiden mukaan kaava-alueella syntyvät hulevedet tulee pääsääntöisesti käsitellä paikallisesti ja ympäristölle vaarallisten tai haitallisten kemikaalien kulkeutuminen pintavesiin tai maaperään tulee estää. Suositus viherkertoimen käyttämisestä A-1- ja A-2-alueilla edistää hulevesiä viivytävien viheralueiden toteuttamista. Arvokkaaksi tunnistettu Koivusillanjoen ympäristö on merkitty suojaviheralueeksi. Lisäksi Koivusillanjoen ja Vähäjoen luo-1-merkinnoillä määrätään huomioimaan niiden säilymisen edellytykset alueiden käyttöä suunniteltaessa.

Pintavesiin ja vesiluongtoon kohdistuvien vaikutusten arvioidaan jäävän vähäisiksi, kun vesienhallinta toteutetaan laadukkaasti ja huomioidaan kaavaratkaisun mukaiset lieventävät toimenpiteet. Osayleiskaavan toteuttamisella ei ole vaikutuksia luokiteltuihin pohjavesi-alueisiin.

8.7 Vaikutukset maa- ja kallioperään sekä ilmaan

Maaperään kohdistuu vaikutuksia rakentamisen seurauksena. Tieverkoston ja kortteleiden kohdalla maaperää tasataan ja joissain kohdin maata voidaan joutua vaihtamaan kosteilla alueilla. Maaperätarkastelun perusteella maaperä ei kuitenkaan koostu suurilta osin eloperäisistä maalajeista, joten merkittäviä massanvaihtoja ei todennäköisesti tarvita.

Kallioperään kohdistuu osittain suuria vaikutuksia niissä paikoissa, joissa kalliota tarvitsee louhia rakennusmaan tasaamiseksi. Korkeusmalli- ja kallioperätarkastelun perusteella merkittävimmät louhintaa vaativat alueet sijoittuvat TT-1-alueelle.

Ilmanlaatuun kohdistuu vaikutuksia etenkin rakentamisen aikana, jolloin louhinnasta, maansiirrosta ja liikenteestä pääsee ilmaan pölyä. Vaikutus on kuitenkin väliaikainen.

8.8 Vaikutukset tekniseen huoltoon

Verkostoselvityksen mukaan tekniseen huoltoverkostoon kohdistuu suuria vaikutuksia kaa-voituksen seurauksena. Vesihuoltoverkostoa, hulevesi-infrastruktuuria, kaukolämpöverkostoa sekä sähkönjakeluinfrastruktuuria tulee uudistaa ja täydentää alueiden rakentumisen seurauksena.

Vedentarve ja jätevesien määrä kasvaa huomattavasti nykyiseen verrattuna asukasmäärän kasvaessa sekä uusien yritysten ja julkisten palveluiden seurauksena. Tämän johdosta tarve rakentaa uusia yhdysvesijohtoja on suuri. Jäteveden siirtoon tarvitaan investointeja paine- ja viettoviemäriin sekä pumppaamoihin. Lisäksi joitain olemassa olevia paineviemäriä voidaan joutua suurentamaan. Alueen sisäisten muutosten lisäksi saneeraustarvetta kohdistuu myös alueen ulkopuolisiin vesihuoltoverkostoihin. (Ramboll, 2025b)

Osayleiskaavan vaikutukset hulevesiin ovat merkittävät. Maankäytön muutokset tulevat lisäämään vettä läpäisemättömän pinnan osuutta ja hulevesien määrä tulee lisääntymään huomattavasti. Hulevesien lisääntyneen määrän vuoksi hulevesiä varten tulee rakentaa viivytettäviä rakenteita ja muuta hulevesien hallinnan kannalta oleellista kunnallistekniikkaa. Ratapiha-alueella tulee varautua palo- ja onnettomuustilanteiden aikaisiin korkeakuormitteisiin valumavesiin, joiden vapaa purkautuminen purkuvesistöön tulee pystyä estämään. (Ramboll, 2026b)

Maankäytön muutokset aiheuttavat sähkönjakelun mitoittamiseen ja suunnitteluun merkittäviä vaikutuksia. Alueella on nykytilanteessa ainoastaan harvaa asutusta. Uuden osayleiskaavan toteutuessa alueen sähkönkulutuksen käyttöpaikkojen määrä ja sähkön kulutus kasvavat merkittävästi. Sähkönjakelun järjestäminen edellyttää neuvotteluita sähkönjakeluverkkoyhtiöiden välillä, sillä Lahti Energia Sähköverkko Oy:n ja Kymenlaakson Sähköverkko Oy:n sähkönjakelun vastuualueraja kulkee suunnittelualueen halki. (Ramboll, 2025a)

Suunnittelualue sijoittuu noin 2,5–6 kilometrin etäisyydelle Lahti Energian nykyisestä kaukolämpöverkosta. Alueen liittäminen kaukolämpöverkkoon edellyttää siirtojohdon rakentamista alueelle. Siirtojohdon rakentamisessa on huomioitava alueen vaihteellinen kehittyminen, mikä on keskeinen reunaehto sille, että alueen liittäminen nykyiseen kaukolämpöverkostoon on kannattavaa. Kaukolämpöyhtiö tekee alueen suunnitelmien tarkentuessa tarkemmat laskelmat arvioidakseen tarvittavia investointien kannattavuutta. Suunnittelualueen liittäminen kaukolämpöverkkoon saattaa aiheuttaa investointitarpeita olemassa olevaan kaukolämpöverkkoon. Verkostoselvityksessä tätä asiaa ei kuitenkaan tarkasteltu, vaan tarkempi arviointi edellyttää verkoston mallintamista ja arviointia investointitarpeista. (Ramboll, 2025a)

8.9 Vaikutukset ilmastoon

Osayleiskaavan ilmastovaikutuksia on arvioitu erillisselvityksessä (Sitowise, 2026b). Vaikutukset tarkentuvat ehdotusvaiheessa. Liikenteen näkökulmasta kaavalla on sekä positiivisia että negatiivisia ilmastovaikutuksia. Toimintojen on suunniteltu rakentuvan valtatie 12 eritasoliittymän läheisyyteen, mikä on alueelle suunniteltujen teollisuus- ja logistiikka-alueiden logistiikan päästöjen kannalta positiivinen asia. (Sitowise, 2026b)

Kaavoituksen tavoitteena on linkittää hankealue Kerava–Lahti-rautatieteyhteyteen. Ennen korkean palvelutason joukkoliikenteen toteutumista asuminen on autoriippuvaista. Suunniteltu yhdyskuntarakenne ja kaavamääräykset luovat edellytyksiä alueen sisäisen jalan- kulun ja pyöräilyn tukemiselle. Jatkosuunnittelun haasteena on varmistaa palveluiden saatavuus ja autoilulle kilpailukykyiset kestävän liikkumisen yhteydet. (Sitowise, 2026b) Tiiviin asumisen alueiden toteuttaminen on sidottu sitovaan päätökseen henkilöjunaseisakkeen toteuttamisesta, mikä hillitsee liikenteen ilmastovaikutuksia.

Alue muodostuu nykyisellään pääosin talousmetsästä, minkä vuoksi sille suunniteltu rakentaminen synnyttää maaperän ja kasvillisuuden hiilivarastojen menetyksiä. Alueella ei kuitenkaan sijaitse hiilivarastojen kannalta erityisen arvokkaita turvopohjaisia metsiä. Maaperän ja kasvillisuuden hiilivarastojen häviämistä kaava-alueilla ehkäisee se, että merkittäviä osia niistä on osoitettu jatkossakin maa- ja metsätalousvaltaisiksi alueiksi. Lisäksi alueelle on osoitettu suojaviheralueita, laaja lähivirkistyskäyttöön varattu alue sekä luonnonsuojelualue. Jatkosuunnittelussa hiilivarastojen häviämistä saadaan parhaiten estettyä edistämällä puuston ja maaperän säilyttämistä rakennettavilla alueilla, mihin kaavassa annettu suositus viherkertoimen käyttämisestäkin ohjaa. (Sitowise, 2026b)

Merkittävä osa esirakentamisen ilmastovaikutuksista aiheutuu maa-ainesten kuljetuksista. Mikäli TT-1- ja LR-2-alueiden louhinnasta ja tasauksesta syntyvät ylijäämämaamassat saadaan sijoitettua alueelle, pienenevät esirakentamisen ilmastovaikutukset huomattavasti. Alueella on alustavasti arvioitu tarvittavan savimaiden pohjanvahvistusta, jonka päästövaikutukset voivat toteutustavasta ja käytettävistä materiaaleista riippuen olla merkittävät. Alueen tarkempaa pohjanvahvistustarvetta ja sen vähähiilistä toteutustapaa on tarpeen tutkia jatkosuunnittelussa. Liikennealueiden rakentamisen osalta päästövaikutuksia syntyy paikallisen katuverkon ja raideseisakkeen rakentamisesta. Tarvittava infrarakentamisen määrä on kuitenkin kohtuullinen johtuen alueen sijainnista nykyisen liikenneverkon varrella. (Sitowise, 2026b)

Rakentamisvaiheen päästöt tulevat muodostamaan merkittävimmän osan alueen koko elinkaaren aikaisista ilmastovaikutuksista. Esirakentamisen ohella rakennusten rakentaminen on merkittävä päästölähde, ja sen ilmastovaikutuksia voidaan parhaiten hillitä ohjaamalla vähähiilisten rakennusmateriaalien käyttöön. Rakennusten ilmastovaikutusten kannalta olennaista on myös rakennuskannan suunnittelu muuntojoustavaksi etenkin teollisuus- ja varastoalueilla. (Sitowise, 2026b)

Osayleiskaavan suojaviher- sekä lähivirkistysalueiksi jäävät alueet edistävät ilmastonmuutokseen sopeutumista alueella. Kaava takaa ilmastonmuutokseen sopeutumisen ja varautumisen näkökulmasta tarpeeksi laajojen ja yhtenäisten viheralueiden ja -verkostojen säilymisen kaava-alueella. Rakennettavilla alueilla on kuitenkin huolehdittava riittävästä latvuspeittävyyydestä lämpökuormituksen ehkäisemiseksi. (Sitowise, 2026b)

8.10 Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin

Nostavan–Tikkakallion alueen rakentaminen yhdessä uuden henkilöjunaseisakkeen kanssa vaikuttaa merkittävästi Hollolan saavutettavuuteen sekä asukkaiden ja yritysten liikkumiskustannuksiin. Suhteellisen tiiviin, olemassa olevaan liikenneverkkoon ja yhdyskuntarakenteeseen tukeutuvan alueen rakentaminen on yhdyskuntataloudellisesti järkevää. Samalla edellytykset maa- ja metsätaloustoimintaan kaava-alueella heikkenevät.

Osayleiskaavan toteuttaminen vaikuttaa talouteen ja elinkeinoihin sekä rakentamisen aikana että sen päätyttyä. Yleisten alueiden, katujen ja infran rakentamisesta ja kunnossapidosta sekä alueiden esirakentamisesta muodostuu kunnalle merkittäviä kustannuksia. Esirakentamisen kustannuksiin vaikuttavat erityisesti maaperäolosuhteet sekä geomorfologia. Vastaavasti kunnalle muodostuu tuloja mm. rakennusoikeuden myynnistä/vuokraamisesta, liittymismaksuista, maankäytösopimuksista, kehittämiskorvauksista ja kiinteistö- ja kunnallisveroista. Menot muodostuvat etupainotteisesti tuloihin nähden ja asukasmäärän kasvaessa lisääntyy tarve kunnallisten palveluiden järjestämiselle.

Asuin-, työpaikka- ja teollisuusalueiden rakentaminen osayleiskaavan osoittamalla tavalla edellyttää merkittäviä yksityisen sektorin investointeja. Osayleiskaava mahdollistaa noin 0,8 miljoonan kerrosneliömetrin rakentamisen, mikä merkitsee yksityissektorille suuria investointeja mm. rakennuksiin, sisäiseen verkostoon ja pysäköintialueisiin.

Osayleiskaava-alueen rakentamisen aikaiset talous- ja työllisyysvaikutukset ovat merkittäviä ja kestävät useiden vuosien ajan. Rakentaminen luo työpaikkoja etenkin teknisen suunnittelun, talonrakentamisen sekä infrarakentamisen aloille. Palveluelinkeinoin syntyy kysyntää välillisesti. Myös teollisuuteen syntyy työpaikkoja aloille, jotka toimivat rakentamisteollisuudessa.

Kaava mahdollistaa valmistuttuaan erilaisten yritysten ja julkisten toimijoiden sijoittumisen alueelle. Tyypillisesti yritysten sijoittuminen ja investoinnit houkuttelevat muitakin investointeja. Uudet asukkaat tuovat kysyntää kaupallisiin ja julkisiin palveluihin. Teollisuusyritysten sijoittuminen suunnittelualueelle voi tuoda kymmeniä tai satoja työpaikkoja. Lisäksi teollisuustuotannosta voi syntyä tarvetta alihankintateollisuudelle.

8.11 Yhteisvaikutukset

Nostavan–Tikkakallion osayleiskaavan länsipuolella on vireillä Kierrätysalueen osayleiskaava Y22. Alustavassa kaavaluonnoksessa (4.2.2026) mahdollistetaan alueelle maalogistiikkaa, erityisesti kiertotalousyrityksille suunnattuja yritystontteja, teollisuutta, jolla on ympäristövaikutuksia sekä työpaikkoja, joilla ei ole merkittäviä ympäristövaikutuksia. Kierrätysalueen osayleiskaavalla pyritään ehkäisemään mahdollisesta melusta, tärinästä ja pölystä aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja osoittamalla toimintojen ympärille riittävät suojavyöhykkeet puustoisina säilyvistä maa- ja metsätalousvaltaisista alueista sekä suoja- viheralueista.

Tehtyjen melumallinnusten perusteella Kierrätysalueen osayleiskaavan toteuttamiseen liittyvä louhintamelu tai liikenne louhinta-alueille eivät aiheuta ohjearvojen ylityksiä Nostavan–Tikkakallion osayleiskaava-alueen suunnitelluilla asuinalueilla tai nykyisillä asuinalueilla.

Kierrätysalueen toiminnasta ei Kierrätysalueen osayleiskaavoituksen yhteydessä laaditun ilmanlaatumallinnuksen perusteella arvioida aiheutuvan ilmanlaadun ohje- tai raja-arvojen ylityksiä Nostavan–Tikkakallion osayleiskaava-alueen suunnitelluilla asuinalueilla tai nykyisillä asuinalueilla. Ajoittaiset melu- ja pölypäästöt voivat toisaalta aiheuttaa ajoittaista haittaa maa- ja metsätalousvaltaisina alueina sekä suojaviheralueina säilytettävien alueiden lähivirkistyskäytölle.

Nostavan–Tikkakallion osayleiskaavan ja Kierrätysalueen osayleiskaavan yhteisiä liikennevaikutuksia on kuvattu luvussa 8.3.

9. OSAYLEISKAAVAN TOTEUTTAMINEN

9.1 Toteuttaminen ja ajoitus

Osayleiskaava ohjaa yksityiskohtaisempaa suunnittelua, kuten asemakaavoitusta ja muuta maankäytön suunnittelua. Alueiden käyttöä on jatkossa suunniteltava siten, ettei yleiskaavan toteuttamista vaikeuteta. Alueen tarkempi suunnittelu tapahtuu asemakaavoituksella.

9.2 Toteuttamisen edellyttämät luvat

Osayleiskaava on asemakaavoitusta ohjaava aluevarauskaava, ja se on oikeusvaikutteinen, eli se ohjaa viranomaistoimintaa. Alueidenkäyttölain 42.2 §:n mukaan viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta yleiskaavan toteutumista.

Osayleiskaavan toteuttamisessa tarvitaan ympäristönsuojelulain (527/2014) ja maa-aineslain (555/1981) mukaisia lupia (ympäristölupa, maa-aineslupa), ja asemakaavoitettavilla alueilla rakentaminen tulee vaatimaan asemakaavaan perustuvat, rakentamislain (751/2023) mukaiset rakentamisluvat. Jatkosuunnittelussa lupien tarve tulee selvittää.

Osayleiskaavan toteuttaminen edellyttää lisäksi vesilain (587/2011) mukaista poikkeamislupaa ainakin TT-1- ja LR-2-alueilla. Lisäksi esimerkiksi ojitus voi edellyttää vesilain 2. luvun 11 §:n 2 momentissa tarkoitettua poikkeusta, jolloin ojitusoimituksessa ei saa antaa päätöstä ennen kuin Lupa- ja valvontavirasto on ratkaissut poikkeuksen myöntämistä koskevan asian.

Vesilaki, 2. luku, 11 § – Eräiden luontotyyppien suojelu

Luonnontilaisen enintään kymmenen hehtaarin suuruisen fladan, kluuvijärven tai lähteen taikka muualla kuin Lapin maakunnassa sijaitsevan noron tai enintään yhden hehtaarin suuruisen lammen tai järven luonnontilan vaarantaminen on kielletty.

Lupa- ja valvontavirasto voi yksittäistapauksessa hakemuksesta myöntää poikkeuksen 1 momentissa säädetystä kiellosta, jos momentissa mainittujen vesiluontotyyppien suojelutavoitteet eivät huomattavasti vaarannu. Jos 1 momentissa tarkoitettu seuraus aiheutuisi hankkeesta, johon on haettu tämän lain mukaista lupaa, lupa-asian yhteydessä on viran puolesta tutkittava kysymys poikkeuksen myöntämisestä. Poikkeuksesta on voimassa, mitä Lupa- ja valvontaviraston luvasta säädetään. ([27.6.2025/572](#))

9.3 Seuranta

Osayleiskaava toimii ohjeena laadittaessa alueelle asemakaavoja. Kaavan toteuttamisen seurannasta vastaa Hollolan kunta.

10. LÄHDELUETTELO

- Ark-byroo Oy. (2025). *Nostava-Tikkakallion osayleiskaava-alue, kulttuuriympäristöselvitys*. Hollolan kunta.
- Hollolan kunta. (2022). *Hankesuunnitelma Koivusillanjokeen ja sen alapuolisiin vesistöihin kohdistuvan kuormituksen selvityshankkeesta*.
- Itä-Uudenmaan ja Porvoonjoen vesien- ja ilmansuojeluyhdistys ry. (2025). *Vähäjoen vesistön kalastotarkkailu 2024–2025*.
- Kansallisarkisto. (1874). *Venäläiset topografikartat 1:21 000 (XIV 32 ja XIV 33) 1874–1885*.
- Kansallisarkisto. (1897). *Uudistuskartat ja -asiakirjat, Hollola, H20a:9/58-115*.
- Koski, K. (2011). *Maaseudun kulttuurimaisemat ja maisemanähtävyydet. Ehdotus Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen valtakunnallisesti arvokkaiksi maisema-alueiksi. Hämeen valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden päivitysinventointi 2011*.
- Kymijoen vesi ja ympäristö ry. (2023). *Koivusillanjoen vesistötutkimukset 2022/2023, tutkimusraportti 628*.
- Kymijoen vesi ja ympäristö ry. (2024). *Hollolan Vähäjoen vesistön pohjaeläintutkimus*.
- Kymijoen vesi ja ympäristö ry. (2025a). *Kaupunkiseudun kierrätysalueen ja raide-rekkaterminaalin pintavesipäästöjen vaikutusarvio, tutkimusraportti no 698/2025*.
- Kymijoen vesi ja ympäristö ry. (2025b). *Kaupunkiseudun kierrätysalue ja raide-rekkaterminaali, suuren tulipalon vaikutusarvio vesistöjen kannalta, tutkimusraportti no 699/2025*.
- Lahden museot. (2024). *MAMA 2024-alueiden tarkastelu ja aluetietojen lisäykset museon osalta. Päijät-Hämeen kulttuuriympäristöselvitys 2024 Mary 2*. Lahden museot.
- Luontoselvitys Metsänen. (2025a). *Hollolan Pukkomäentien hankealueen pienvesien luontotyyppiselvitys, 10.11.2025*.
- Luontoselvitys Metsänen. (2025b). *Nostava-Tikkakallion osayleiskaavan eteläosan luontoselvitys, 30.10.2025*.
- Luontoselvitys Metsänen. (2026). *Hollolan kierrätysalueen ja Nostavan-Tikkakallion osayleiskaavojen luontovaikutusten arviointi, 15.1.2026*.
- Maanala. (2024). *Hollola, asemakaavakohteiden arkeologinen inventointi*. Hollolan kunta.
- Maanmittauslaitos. (1963). *Peruskartta 1:20000, karttalehdet LAHTI 311103 ja RENKOMÄKI 311102*.
- Museovirasto. (2026). *Muinaisjäännösrekisteri. Viitattu 1/2026*.
- Ramboll. (2020). *Hollolan kulttuuriympäristöselvitys. Hollola, strateginen yleiskaava. 04/2020*.
- Ramboll. (2025). *Päijät-Hämeen maakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden selvitys, Raportti ja kohdekortit 2025*.
- Ramboll. (2025a). *Nostavan energihuollon verkostaselvitys, luonnos 13.11.2025*.
- Ramboll. (2025b). *Nostavan vesihuollon verkostaselvitys, luonnos 13.11.2025*.
- Ramboll. (2026a). *Nostavan hulevesien hallintasuunnitelma, luonnos 29.1.2026*.
- Ramboll. (2026b). *Nostavan yleiskaavatasoinen hulevesiselvitys, luonnos 29.1.2026*.
- Ramboll. (2026c). *Nostavan VAK-ratapihan onnettomuustilanteiden arviointi*.
- Rekola, T. (2024). *Loppuraportti, Päijät-Hämeen kulttuuriympäristöselvitys 2024 MARY 2*. Lahden Museot.
- Sitowise. (2024). *Hollolan Nostavan ja Tikkakallion yleiskaavan luontoselvitys. Kasvillisuus-, luontotyyppi-, lepakko-, lintu- ja viitasammakkoselvitykset, 15.11.2024*.

- Sitowise. (2025a). *Nostavan alueen tärinäselvitys ja tärinäntorjuntatoimenpiteet*, 19.12.2025.
- Sitowise. (2025b). *Nostava-Tikkakallio ja kierrätysalueen osayleiskaavojen liikenneselvitys*, luonnos 4.12.2025.
- Sitowise. (2026a). *Nostava-Tikkakallion ja Kierrätysalueen osayleiskaava-alueiden yhteinen meluselvitys*, luonnos 21.1.2026.
- Sitowise. (2026b). *Kierrätysalueen ja Nostava-Tikkakallion osayleiskaavat, ilmastovaikutusten arviointi*, luonnos 28.1.2026.
- Syke. (2024). *Yhdyskuntarakenteen aluejako*. Noudettu osoitteesta <https://ckan.ymparisto.fi/dataset/%7BA2CEE8A2-F188-4787-88FC-A393032CA60A%7D>
- Taratest. (2025). *Nostavan uusi raideliikennealue, pohjaolosuhdeselvitys, loppuraportti* 30.6.2025.
- Uronen, C. (2004). *Okeroisten kulttuurimaisema. Historiallinen kehitys ja maiseman kehittämis- ja hoito-ohjeet*. Lahti: Lahden ammattikorkeakoulu.
- Welado. (2025). *Nostavan-Tikkakallion osayleiskaava, raideliikenneselvitys* 3.11.2025.
- Ympäristöministeriö & Suomen ympäristökeskus (Syke). (2021). *Päijät-Häme, Valtakunnallisesti avokkaat maisema-alueet, VAMA 2021*.
- Ympäristöministeriö. (1992). *Maisemanhoito: maisema-alue työryhmän mietintö I. Mietintö 66/1992*.

11. YHTEYSTIEDOT

Hollolan kunta, elinvoiman palvelualue

Tiilijärventie 7 F

PL 66, 15871 Hollola

03880111

www.hollola.fi

Kaavoitus- ja maankäyttöpäällikkö Ilkka Korhonen, 044 780 1379

Yleiskaavoittaja Pentti Klemetti, 044 780 1455

Sähköpostiosoitteet: etunimi.sukunimi@hollola.fi

Kunnan kirjaamo: kirjaamo@hollola.fi

Kaavanlaatija

Ramboll Finland Oy

Projektipäällikkö Juha Riihiranta, 050 312 4770

Sähköpostiosoitteet: etunimi.sukunimi@ramboll.fi