

## Lausunto Nostavan-Tikkakallion osayleiskaavan luonnoksesta

Maakuntahallitus 13.04.2026  
163/15.01.02/2024

Hollolan kunta pyytää lausuntoa Nostavan-Tikkakallion osayleiskaavan luonnoksesta, joka on nähtävillä 19.3.-30.4.2026 välisenä aikana. Kaava-aineistoon voi tutustua [Hollolan kunnan verkkosivuilla](#).

Osayleiskaava-alue sijaitsee Nostavan alueella rajoittuen idässä Kerava-Lahti oikorataan, pohjoisessa vt12 kehätiehen, lännessä Koivusillanjokeen ja etelässä Koskimyllyntiehen. Alueen pinta-ala on noin 455 hehtaaria. [Linkki sijaintikarttaan](#).

Kaavalla tarkastellaan edellytyksiä sijoittaa kaava-alueelle Euroopan laajuisen liikenneverkon TEN-T-asetuksen mukainen multimodaaliterminaali (raide-rekkaterminaali), tavararatapiha, henkilöjunaseisake ja tiivis asemataajama.

Voimassa olevassa Päijät-Hämeen maakuntakaavassa 2014 suunnittelualue on varattu pääosin merkittävän tavaraliikenteen alueeksi ja työpaikka-alueeksi sekä osin taajamatoimintojen alueeksi. Alueen länsipuolelle on osoitettu pohjois-eteläsuuntainen viheryhteystarve. Koillisosaan sijoittuu luonnonsuojelualue. Alue kuuluu lähes kokonaan kehittämisen kohdealueeseen Nostava-Vt12 eteläpuoli.

Päijät-Hämeen jätteenkäsittelyalueen vaihemaakuntakaavan ohjeellinen tieyhteys seudulliselle kierrätyspuistolle sijoittuu osittain suunnittelualueelle.

Laadittavana olevan Päijät-Hämeen maakuntakaavan 2060 luonnos on ollut nähtävillä 29.9.–4.11.2025. Maakuntakaavaluonnoksessa suunnittelualue on osoitettu pääosin työpaikka-alueeksi ja maaliikenteen alueeksi. Alueelle on osoitettu myös taajamatoimintojen alue, luonnonsuojelualue, kehitettävä päärata, uusi tai kehitettävä liikennepaikka ja päästöttömien käyttövoimien jakelupiste. Länsiosaltaan suunnittelualue rajautuu siniviheryhteyteen.

Hollolan strategisessa yleiskaavassa 2020 alue on osoitettu pääosin asumisen sekä työ- ja elinkeinojen alueeksi. Lisäksi alueella on uusi raideliikennepaikka, uuden katuyhteyden yhteystarve ja ekologisia yhteyksiä.

Suunnittelualueella on voimassa Nostavan logistiikka-alueen asemakaava (2008) ja logistiikka-alueen yhteyden kehätielle määrittävä Nostavan katuyhteyden asemakaava (2019).

Suunnittelualueen länsipuolella vireillä oleva Kierrätysalueen osayleiskaava on luonnoksena nähtävillä samanaikaisesti Nostavan-Tikkakallion osayleiskaavan kanssa.

Valmistelija	Erityisasiantuntija Mari Lång-Kauppi, aluesuunnittelujohtaja Niina Ahlfors, erityisasiantuntija Petra Isotalo ja suunnittelupäällikkö Kaisa Torri
Esittelijä	Vt. maakuntajohtaja Juha Hertsi
Päätösehdotus	Maakuntahallitus päättää antaa seuraavan lausunnon:

Päijät Hämeen liitto pitää hyvänä, että maakunnallisesti merkittäväksi elinkeino- ja logistiikka-alueeksi tunnistetun alueen sekä TEN-T -asetuksen mukaisen multimodaaliterminaalin toteutumista edistetään osayleiskaavalla. Kaavan tueksi on laadittu runsaasti selvityksiä, mikä kaavaan sisältyvät toiminnot huomioon ottaen on tarpeellista.

Nostavan–Tikkakallion osayleiskaavan tavoitteena on osoittaa alueelle noin 7000 asukkaan asuinalue. Herkkien toimintojen kuten asumisen, päiväkodin ja virkistysalueiden sijoittaminen kierrätysalueen, multimodaaliterminaalin ja kehitettävän radan läheisyyteen sisältää merkittäviä toteuttamiskeskeisiä riskejä. Ympäristöhäiriöiden torjuminen herkkien toimintojen ympärillä on kustannuksiltaan huomattavaa, eikä se lisää toteutumisen todennäköisyyttä. Vaikka asuinalue ei toteutuisi, jo kaavassa esitetty varaus asuinalueelle muodostaa huomattavan riskin elinkeino- ja logistiikka-alueiden toteuttamiselle esimerkiksi sijoittumisedellytysten, lupaharkinnan sekä häiriövaikutusten hallintatarpeiden kautta. Nostavan-Tikkakallion ja Kiertotalousalueen osayleiskaavan tavoitteet näyttävät siten osin poissulkevin ja keskenään ristiriitaisina.

Osayleiskaavaa varten on laadittu useita vaikutusten arviointia tukevia selvityksiä. Kaavaehdotusvaiheessa tulee varmistaa, että selvitysten johtopäätökset on kytketty kaavan merkintöihin ja määräyksiin siten, että ne ohjaavat alueen toteutusta ja haitallisten vaikutusten lieventämistä. Kuten esimerkiksi meluntorjunta asuin- ja virkistysalueille kehitettävän radan ja multimodaaliterminaalin suuntaan.

On hyvä, että kaavassa tarkastellaan vaarallisten aineiden kuljetuksiin (VAK) liittyvän ratapihan sijoittamista ja että sen tueksi on laadittu onnettomuustilanteiden arviointi. Päijät-Hämeessä ei ole VAK-ratapihaa, vaikka alueen elinkeinoelämä, teollisuus ja logistiikka sekä kasvavat kuljetusvirrat edellyttävät toimivia ja turvallisia järjestelyjä vaarallisten aineiden kuljetusten käsittelyyn, järjestelyyn ja varastointiin. Päijät-Hämeen liitto esittää, että kaavaehdotusvaiheessa onnettomuustilanteiden arviointiselvityksessä esitetyt tarkistukset tehdään kaavaratkaisuun sekä ratapihan ympärille osoitetaan huomiointivyöhykkeet, jotka ohjaavat maankäyttöä ja herkkien toimintojen sijoittumista.

Päijät Hämeen maakuntakaavan 2060 luonnosvaiheessa Traficom esitti, että uusiin asemapaikkoihin ja niitä ympäröivien taajama alueiden suunnittelumääräyksiin lisätään ajoitusmääräys, jonka mukaan uusia taajama alueita ei tule ottaa käyttöön ennen kuin aseman toteuttamisesta on tehty sitova päätös. Vastaava periaate sisältyy myös voimassa olevaan Päijät Hämeen maakuntakaavaan 2014: Nostavaa koskevan kehittämisen kohdealuemerkinnän aluekohtainen suunnittelumääräys edellyttää, että henkilöjunaseisakkeeseen tukeutuva maankäyttö ajoitetaan siten, että seisakkeen toteutuminen on varmistettu. Asuin- ja palvelualueiden toteuttaminen edellyttää henkilöjunaseisakkeen toteutumista, ja ilman ajoitusmääräystä alueen autoriippuvuus ja siitä seuraavat ilmastovaikutukset kasvavat. Päijät Hämeen liitto esittää, että seisakkeen toteutumiseen kytkeytyvä ajoitusmääräys lisätään osayleiskaavan oikeusvaikutteiseen karttaan kaavamääräyksinä, jotta kaavan tulkinta ja ohjausvaikutus ovat yksiselitteiset.

Multimodaaliterminaalin sijaintipaikan keskeinen valintakriteeri on ollut hyvä liikenteellinen sijainti ja saavutettavuus. Alue sijaitsee logistisesti erinomaisessa solmukohdassa Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon (TEN T) kuuluvan valtatie 12 sekä Lahden oikoradan ja Lahti–Riihimäki-radon varrella. Kaavaluonnoksessa esitetty alueen sisäinen liikenneverkko ei kuitenkaan kaikilta osin tue seudullisesti merkittävien kiertotalous- ja terminaalitoimintojen tehokasta logistiikkaa. Erityisesti pohjoisen ja idän suuntaan kuljetusreitit pitenevät, mikä lisää kuljetussuoritetta sekä siitä aiheutuvia päästö- ja meluvaikutuksia. Nostavan ekoteollisuus- ja logistiikka-alueen kehittämishanke ulottuu sekä Nostavan–Tikkakallion osayleiskaavan suunnittelualueelle että sen länsipuolella vireillä olevan Kierrätysalueen osayleiskaavan alueelle. Näiden alueiden välisten yhteyksien sujuvuus on keskeistä sekä tehokkaan logistiikan että liikenteen ympäristövaikutusten minimoinnin kannalta.

Ilmastovaikutusten arvioinnissa todetaan, että jatkosuunnittelun keskeinen haaste on varmistaa palveluiden saavutettavuus sekä autoilulle kilpailukykyiset kestävä liikunnan yhteydet. Kaavaluonnoksessa on osoitettu kävelyn ja pyöräilyn pääreitit taajama-alueen läpi Nostavan eritasoliittymän ja suunnitellun seisakkeen välille. Alueen sisäisten yhteyksien lisäksi tulee varmistaa kytkentä seudulliseen sekä kuntien jalankulun ja pyöräliikenteen verkkoon. Päijät Hämeen pääpyörätieverkkoselvityksessä tunnistetuista seudullisista pyöräilyreiteistä lähin kulkee Nostavantiellä radan itäpuolella Herralan ja Lahden keskustan suuntaan. Tällä hetkellä kaava-alueelta puuttuvat kuitenkin jalankulun ja pyöräilyn yhteydet länteen ja pohjoiseen, esimerkiksi kuntakeskuksen suuntaan, mikä tulisi ratkaista jatkosuunnittelussa.

Kaavaselvityksessä on kuvattu kuntatason ekologisia yhteyksiä. Koivusillanjoki lukeutuu maakunnallisesti merkittäviin siniviheryhteyksiin, joka on osoitettu myös Päijät-Hämeen maakuntakaavan 2060 kaavaluonnoksessa. Tämä olisi aiheellista mainita myös yleiskaava-alueen luontoarvoja kuvaavissa teksteissä. Koivusillanjoen suojavyöhykkeen

osalta tulisi vielä tarkastella riittävän suojavyöhykkeen leveyttä. Kaavaluonnoksessa osoitettu TT-1 alue ulottuu lähimmillään noin 30 metrin etäisyydelle Koivusillanjoesta, mitä ei voida pitää riittävänä etäisyytenä ekologisen yhteyden turvaamisen kannalta. Tältä osin kaavaratkaisu on myös ristiriidassa kaavaselostuksen kuvauksen kanssa, jossa on todettu, ettei kaavaratkaisu aiheuttaisi suoria vaikutuksia Koivusillanjokeen ja että joen lähiympäristö säilyisi nykytilassa.

Laadittavana olevaan Päijät-Hämeen maakuntakaavaan 2060 huomattava osa osayleiskaavan suunnittelualueesta tullaan osoittamaan selvitysalueena, kunnes alueelle laaditut selvitykset ja vaikutusten arvioinnit varmistavat tavoiteltavan maankäytön.

Lopuksi esitämme, että Päijät-Hämeen liiton osayleiskaavan OAS vaiheessa antama lausunto lisättäisiin kirjallisen palautteen koontitaulukkoon.

Päätös