



Nostavan logistiikka-alue, kiviaineksen otto
Ympäristövaikutusten arviointiohjelma

Hollolan kunta

Nostavan logistiikka-alue, kiviaineksen otto

27.4.2007

SISÄLTÖ

1. JOHDANTO	3	7. HANKKEEN EDELLYTTÄMÄT SUUNNITELMAT JA LUVAT	20
2. HANKKEESTA VASTAAVA	3	7.1 Ympäristövaikutusten arviointi	20
3. HANKKEEN TAUSTAA	4	7.2 Maa-aineslaki	20
4. HANKKEEN KUVAUS	5	7.3 Kaavoitus	20
4.1 Hanke ja rajaukset	5	7.4 Rakennusluvat	20
4.2 Tavoitteet	5	7.5 Rata- ja tiejärjestelyjen luvat	20
4.3 Hankesuunnitelma ja vaihtoehdot	5	7.6 Ympäristölupa	21
4.4 Suunnittelutilanne ja toteutusaikataulu	11	7.7 Suunnitelmat	21
4.5 Liittyminen muihin hankkeisiin ja suunnitelmiin	11	8. ARVIOINTIMENETTELYN JA OSALLISTUMISEN JÄRJESTÄMINEN	22
4.6 Hankkeen toteuttamatta jättäminen	11	9. ARVIO YVA-MENETTELYN AIKATAULUSTA	23
5. ALUEEN YMPÄRISTÖN NYKYTILAN YLEISKUVAUS	12	LÄHTEITÄ	24
5.1 Sijainti ja maankäyttö	12		
5.2 Kaavoitus- ja suojelutilanne	12		
5.2.1 Seutu- ja maakuntakaava	12		
5.2.2 Yleiskaava	14		
5.2.3 Asemakaava	14		
5.2.4 Suojelutilanne	14		
5.3 Maa- ja kallioperä	15		
5.4 Pohja- ja pintavedet	15		
5.5 Kasvillisuus ja eläimistö	15		
5.6 Maisema	15		
5.7 Liikenne, ilmanlaatu ja melu	15		
6. ARVIOITAVAT YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET	16		
6.1 Arviointitehtävä	16		
6.2 Arvioitavat ympäristövaikutukset	16		
6.3 Vaikutusalueen rajaus	16		
6.4 Olemassa olevat selvitykset	16		
6.5 Suunnitellut selvitykset	17		
6.5.1 Vaikutukset ihmisen terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen	17		
6.5.2 Vaikutukset luontoon sekä pinta- ja pohjavesiin	18		
6.5.3 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, maankäyttöön ja maisemaan	18		
6.5.4 Vaikutukset luonnonvarojen hyödyntämiseen	18		
6.5.5 Arvio ympäristöriskeistä	18		
6.5.6 Logistiikkakeskuksen toiminnan aikaiset vaikutukset	19		
6.6 Epävarmuustekijät ja oletukset	19		
6.7 Haitallisten vaikutusten vähentämiskeinot	19		
6.8 Vaikutusten seuranta	19		

Hollolan kunta

Nostavan logistiikka-alue, kiviaineksen otto

1. JOHDANTO

Nostavan logistiikkakeskushankkeen lähtökohtana on sijoittaa tavaraliikenteen keskus ja Vuosaaren suursatamaa täydentävä sisämaan terminaali Lahti – Kerava oikoradan ja valtatie 12 uuden linjauksen välittömään tuntumaan. Hanke tulisi olemaan Lahden seudun sisämaaterminaali, joka palvelee Venäjän, Kaukoidän ja Euroopan Unionin välisiä rata- ja merikuljetuksia. Aluetta kehitetään tulevaisuuden logistiikka-alueena ajoittuen noin vuosiin 2010-2015.

Hankkeen toteuttaminen edellyttää mm. mittavaa kiviainesten louhintaa ja käsittelyä sekä maa-ainesten siirtotoita. Nämä esirakentamisvaiheet ovat laajuudeltaan (pinta-ala, tilavuus) sellaisia, joista tulee YVA-lainsäädännön mukaan laatia ympäristövaikutusten arviointi. Suunnittelualueen kokonaispinta-ala on noin 200 hehtaaria.

Kiviainekset murskataan tarvittaessa ja käytetään sellaisenaan tai jatkojalosteina logistiikkakeskuksen alueella, hankkeeseen liittyvässä tie-, kenttä-, rata-alue-, meluvalli- ym. rakentamisessa tai muilla rakennustyömailla.

Tässä YVA-menettelyssä arvioidaan ensisijaisesti maa-ainesten ottamisesta ja käsittelystä aiheutuvat ympäristövaikutukset. Myös alueen tulevan loppukäytön, logistiikkakeskuksen toiminnasta aiheutuvia vaikutuksia kuvataan. Niitä käsitellään tarkemmin maankäyttö- ja rakennuslain mukaisessa asemakaavoitusmenettelyssä, joka on käynnistetty YVA-menettelyn rinnalla.

Arviointi alkaa tällä arviointiohjelmalla, joka on suunnitelma arvioinnin toteuttamisesta. Arviointiohjelma asetetaan julkisesti nähtäville ja siitä pyydetään lausunnot. Ympäristövaikutusten arvioinnin yhteysviranomaisen, Hämeen ympäristökeskus, antaa lopuksi lausunnon arviointiohjelmasta.

Varsinainen arviointi tehdään arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen lausunnon mukaisesti. Tavoitteena on toteuttaa arviointi syksyyn 2007 mennessä. Arvioinnin tulokset julkistetaan arviointiselostuksessa, joka asetetaan myös nähtäville ja siitä pyydetään lausunnot.

Ympäristövaikutusten arviointi päättyy yhteysviranomaisen lausuntoon arviointiselostuksesta. Sen jälkeen on mahdollista hakea lupia koko hankkeen laajuiselle maa-ainestenotolle ja maa-ainesten käsittelylle.

Logistiikkakeskuksen alueen maarakentaminen vaiheistetaan ja se tulee kokonaisuudessaan kestäämään useita vuosia.

2. HANKKEESTA VASTAAVA

Hankkeesta vastaava on Hollolan kunta. Sen kunnanvaltuusto päätti Nostavan tavoiteprofiilista maaliskuussa 2006 ja hyväksyi Nostavan osayleiskaavan marraskuussa 2006. Hollolan kunnan nimittämä Nostava-toimikunta päätti alueen asemakaavoittamisesta ja YVA:n laatimisesta kokouksessaan joulukuussa 2006.

3. HANKKEEN TAUSTAA

Hollolan kunnanhallitukselle jätettiin elokuussa 2003 valtuustoaloite (Seppälä ja Mantere). Siinä esitettiin, että "Hollolan kunta olisi aloitteellinen ja lisäisi maakunnan oikoradan oheishankkeiden joukkoon konttipihan Nostavan – Hakosillan alueelle sekä esittäisi suunnitellun Nostavan aseman kohdalle varattavaksi alueen toimintapuistolle, jollaisten tarjoamista tiloista pääkaupunkiseudulla on pula ja jollaisen mahdollistaminen Lahden aseman välittömään läheisyyteen on hankalaa".

Kunta ryhtyi selvittämään Nostavan logistis-teollisen alueen kehittämistä. Ratahallintokeskuksen kanssa neuvoteltiin raideyhteyden toteuttamisesta alueelle. VR-Rata teki selvityksen vaihtoehdoista Nostavan logistiikka-alueen raideyhteyksiksi. Ratahallintokeskus päätyi esittämään kolmatta sähköistettyä raidetta välille Lahti – Hakosilta siten, että raiteelle on yhteydet sekä Oikoradalta että Riihimäen suunnasta. Tässä yhteydessä nousivat esille radan välityskyvyn ongelmat (ruuhkautuvuus) ja Lahden ratapihan ongelmat (ahtaus, pohjavesialue). Näin hankkeella nähtiin laajavaikutteisempi seudullinen kehittämissuunnitelma.

Vuonna 2008 valmistuva Vuosaaren satama kaksinkertaistaa kuljetusten määrän Helsingin ja Lahden välillä. Logistisia alueita tulee syntymään hyvien yhteyksien päähän Vuosaaresta. Paras asema on niillä alueilla, joiden sijainti Helsingin itäpuolella sijaitsevaan satamaan on nopea ja suora. Nostavan alueen sijainti kolmeen suuntaan risteävän rautatien solmukohdassa ja moottoritien läheisyydessä on hyvä.

Nopeasti lisääntyvän kontti- ja transitoliikenteen katsotaan luovan Nostavan alueelle edellytykset kasvaa merkittäväksi Etelä-Suomen sisäsatamaksi. Nostavan alueeseen panostaminen tukee maakunnan kehitysvisiona, jossa kehätien ympärille syntyy taloudellisesti aktiivinen vyömäinen alue, joka sitoo taloudellisia toimintoja yhteen Lahden ja ympäristökuntien kesken.

Aloitevaiheessa hankkeeseen liittyen oli tunnistettu useita merkittäviä, selvitettäviä kysymyksiä kuten tieyhteydet, ympäristönsuojelulliset rajoitteet sekä rataratkaisumalli ja sen rahoitus. Alustavien selvitysten pohjalta esiin nousseet seikat (yrityselämän logistisen tehokkuuden lisäämispaineet, Vuosaaren sataman luomat mahdollisuudet, Ratahallintokeskuksen näkemys kolmannesta raiteesta alueelle) nähtiin kuitenkin niin rohkaisevina, että hankkeen toteuttamismahdollisuudet päätettiin selvittää tarkemmin. Selvitystyötä on tehty yhteistoiminnassa Ratahallintokeskuksen, ympäristöviranomaisten, tiehallinnon ja Lahden seudun yrityskeskuksen kanssa.

Kunnanhallitus toimi asiassa aloitteellisesti ja nimesi neuvotteluedustajansa selvittämään hanketta ja maa-alueiden hankintamahdollisuuksia. Päädyttiin ratkaisuun, jossa kunta sopii maa-alueen hankintaehdoista ja hankkii maan myöhemmin omistukseensa, mikäli laadittavien selvitysten pohjalta alue voidaan ottaa yritystoimintakäyttöön kohtuullisessa ajassa. Esisopimus allekirjoitettiin neuvottelujen pohjalta helmikuussa 2004. Esisopimuksen pohjalta kunnalla oli oikeus tehdä maankäyttöön, kaavoitukseen sekä tiestön ja kunnallistekniikan rakentamiseen liittyviä selvityksiä määräaloilla.

Hollolan kunta osti Nostavasta n. 110 hehtaaria maa-alueita. Maakaupasta päätti kunnanvaltuusto 25.4.2005.

Hollolan kunnan Nostava-toimikuntaan kuuluvat vuosina 2007-2008 kunnanhallituksen pj Heikki Mantere, kunnanhallituksen vpj Kari Tamminen, valtuuston pj Juha Rehula, valtuuston II vpj Marjaleena Tuliainen, kunnanhallituksen jäsen Asko Raita, kunnanhallituksen jäsen Kari Valonen, valtuutettu Timo Seppälä, kunnanjohtaja Päivi Rahkonen, tekninen johtaja Mika Räsänen ja vs. kaavoitusinsinööri Eero Manerus.

4. HANKKEEN KUVAUS

4.1 Hanke ja rajaukset

Hankkeena tässä ympäristövaikutusten arviointimenetelyssä (YVA) arvioidaan kiven, soran ja hiekan ottoa, joka tarvitaan Nostavan logistiikkakeskuksen rakentamiseksi.

Hankkeeseen sisältyy mm.

- pintamaiden poistoa/siirtämistä
- kallion louhintaa
- louheen murskausta ja laitteiden seulontaa
- maa-ainesten kaivuuta, siirtoa ja sijoittamista
- ainesten välivarastointia
- ainesten toimittamista käyttökohteisiin

Varsinaisen logistiikkakeskuksen toiminnan vaikutuksia kuvataan mahdollisuuksien ja käytettävissä olevien tietojen mukaan. Logistiikkakeskuksen vaikutuksia käsitellään lisäksi käynnistetyn asemakaavoituksen yhteydessä.

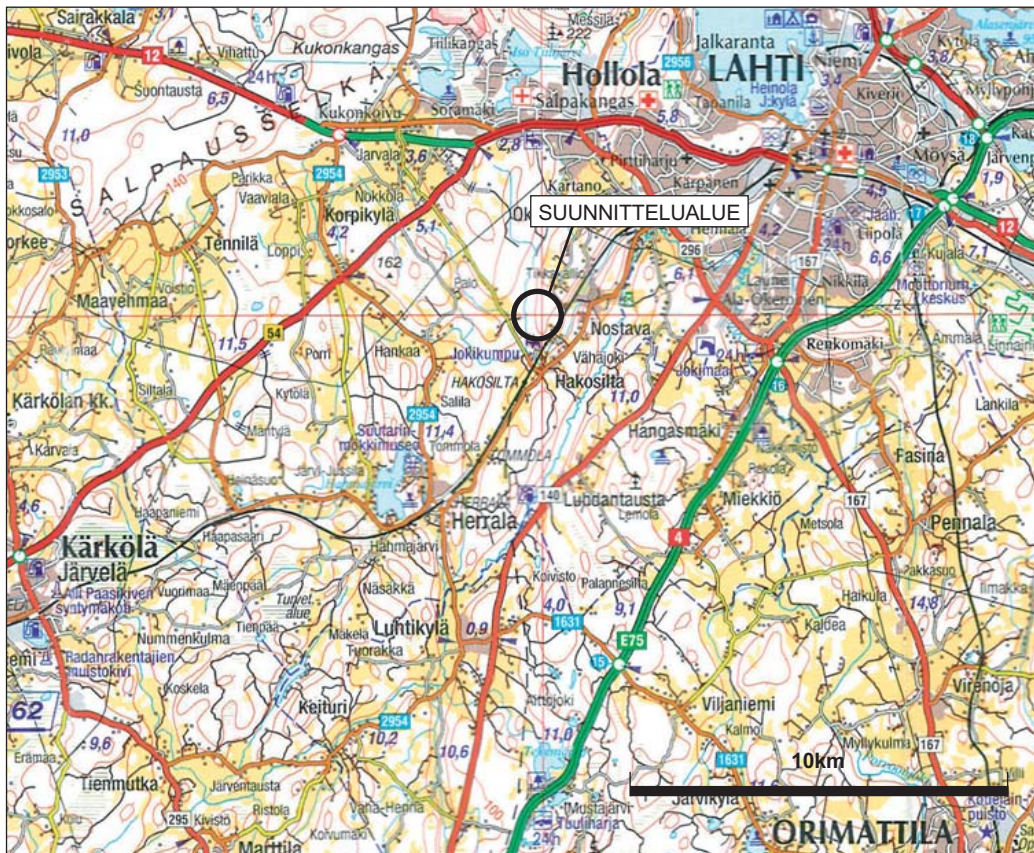
4.2 Tavoitteet

Vuosiin 2010-2015 tähdäten logistiikkakeskus voi hyödyntää täysimittaisesti Lahden eteläisen ohitien, oikoradan ja uuden teknologian mahdollisuudet. Logistiikka-alue on tulevaisuudessa monipuolisten rata- ja tieyhteyksien solmupiste, jota kehitetään I-vaiheessa noin 100 hehtaarin osalta, mutta samalla varaudutaan alueen kaksinkertaistamiseen.

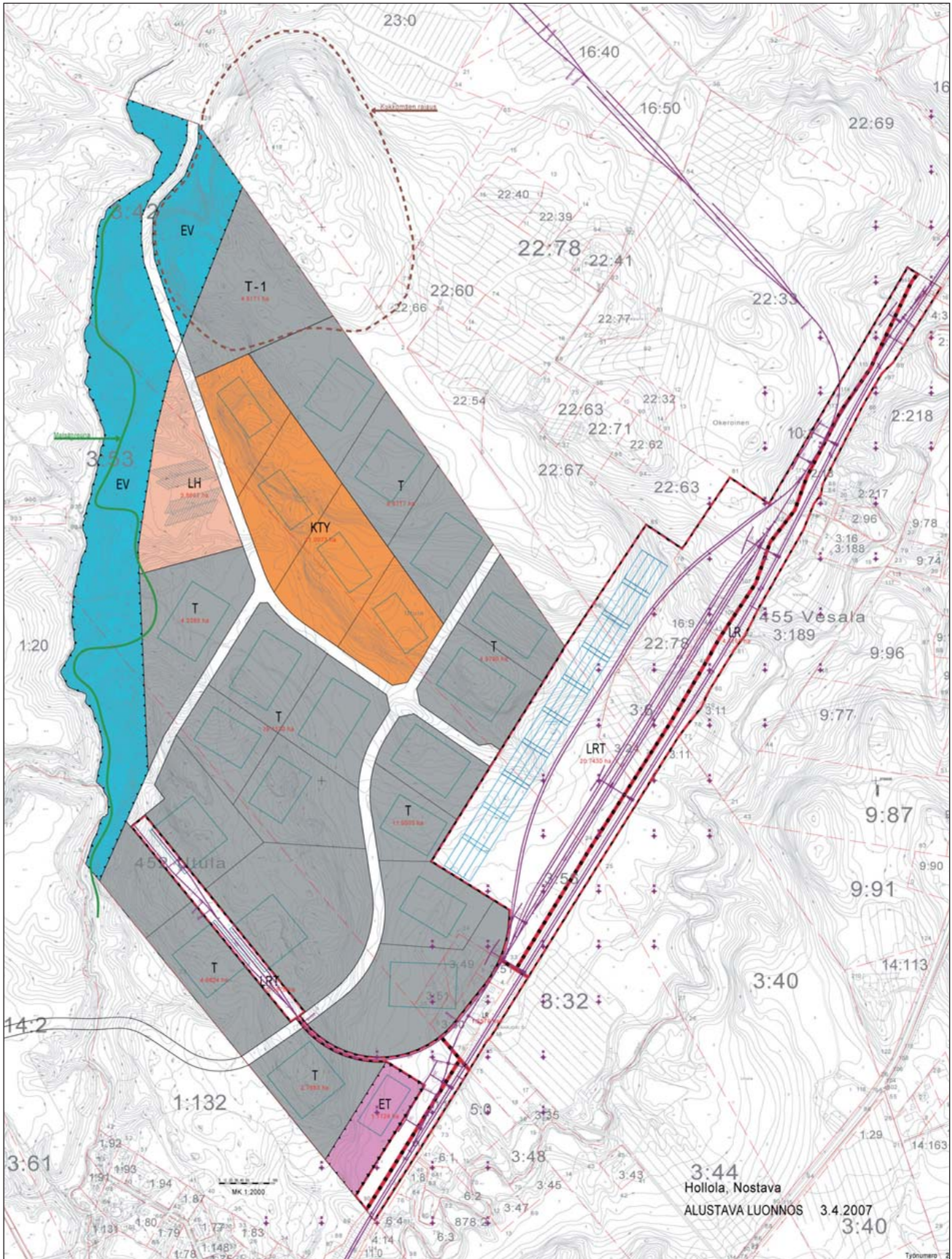
Maa-ainesten oton tarkoituksena on mahdollistaa logistiikkakeskuksen rakentaminen alueelle. Rakentaminen vaiheistetaan.

4.3 Hankesuunnitelma ja vaihtoehdot

Logistiikkakeskuksesta on laadittu alustava aluesuunnitelma (Havas – Rosberg 2006), jonka jälkeen suunnittelua on jatkettu laatimalla raideliikenneselvitys (VR-rata 2007) sekä tutkivalta alueen maaperää ja laatimalla alustavia laskelmia alueen tasauksesta ja massoista (Ramboll 2006 – 07). Asemakaavan suunnittelu on aloitettu (Ramboll 2007).



■ Kuva 4.1. Nostavan logistiikka-alueen sijainti



■ Kuva 4.2. Alustava luonnos alueen maankäytöstä.

Rakentamisalueet

Suunnittelualue on jaettu 4 alueeseen. Alueen rakentaminen aloitetaan ratapiha-alueen (A) sekä eteläisimmän alueen B rakentamisella. Tässä yhteydessä alueelle rakennetaan huoltotieyhteys Koskimyllyntielle. Tämän jälkeen rakentaminen etenee alueelle C. Myöhemmin rakentaminen voi edetä osayleiskaavassa reservialueeksi merkitylle alueelle D.

Rautatierakentamisen ensimmäinen vaihe käsittää ratapihan, kytkennät päärataan ja eteläisen asiakasraiteen toteutuksen. Jatkossa voidaan toteuttaa raideliikenneselvityksen mukainen pohjoinen asiakasraide ja maankäyttö suunnitellaan sen mukaisesti.

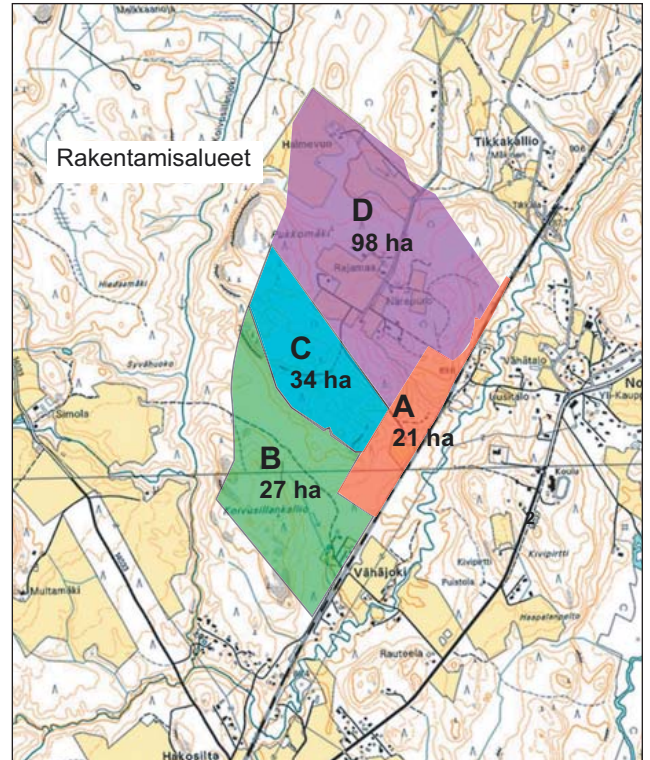
Logistiikka-alueen käyttöön otto voi tapahtua sen jälkeen kun valtatie 12 on rakennettu uuteen paikkaan maakuntakaavan mukaisesti. Valtatiehen kuuluu eritasoliittymä ja sieltä logistiikka-alueelle johdettu tieyhteys.

Rakentamisalueiden pinta-alat ovat seuraavat:

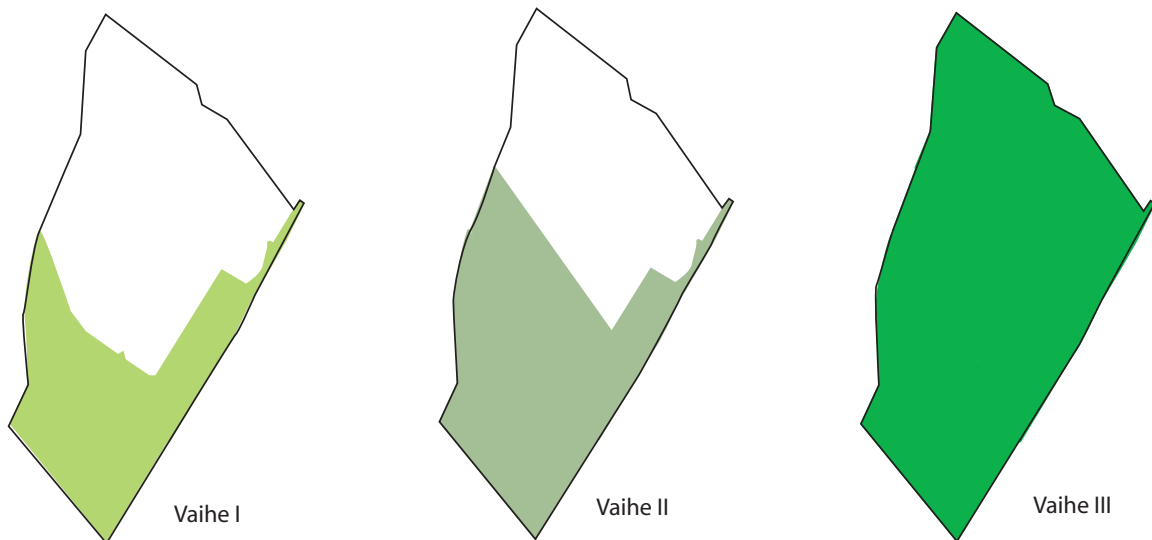
Vaihe	Pinta-ala (ha)
Alue A (ratapiha)	21 ha
Alue B	57 ha
Alue C	34 ha
Alue D	98 ha
Yhteensä	210 ha

Rakentamisen vaiheet

Vaiheessa I toteutetaan alue A (ratapiha) sekä alue B. Vaiheessa II rakentaminen jatkuu alueelle C. Vaiheessa III rakentaminen ulottuu yleiskaavan reservialueelle D.



■ Kuva 4.3. Rakentamisalueet.



■ Kuva 4.4. Alueen rakentamisen vaiheet.

Vaihtoehdot

Vaihtoehtoina YVA:ssa tarkastellaan ratkaisuja, joissa

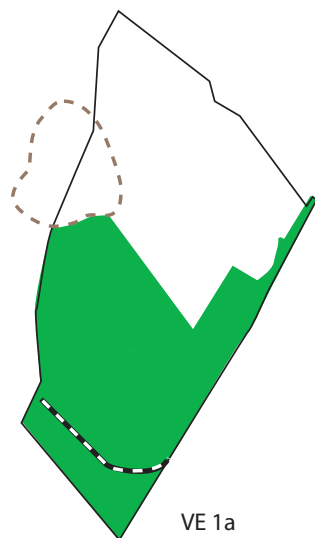
Vaihtoehto	Kuvaus
0	Hanketta ei toteuteta
1a	Hanke vaiheeseen II saakka, mutta Pukkomäkeä ei louhita
1b	Hanke vaiheeseen II saakka
2a	Hanke vaiheeseen III saakka, mutta Pukkomäkeä ei louhita eikä pohjoista asiakasraidetta rakenneta
2b	Hanke vaiheeseen III saakka, mutta Pukkomäkeä ei louhita
2c	Hanke vaiheeseen III saakka

Jos Pukkomäkeä ei louhita, voidaan sen alueelle suunnitella kuitenkin esim. kalliovarastointia.

Maa-ainemäärät

Alustavan laskelman mukaan louhittavien ja pengerrättävien maa-ainesten määrät on esitetty alla olevissa taulukoissa. Massalaskelmassa on leikkauspinta laskettu 1 m valmiin pinnan alapuolelle.

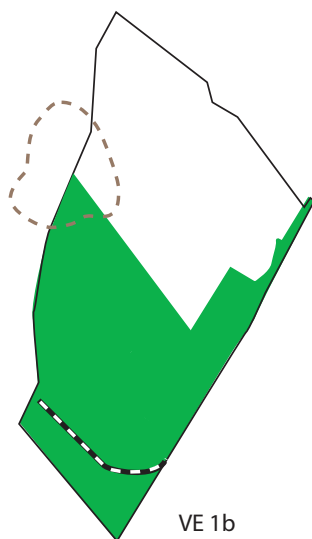
Logistiikkakeskuksen rakentamisessa voidaan käyttää alueella syntyviä kiviaineksia useita miljoonia m³. Kiviainesten käyttökohteita tulevat olemaan mm. rakennekerrokset, meluvallit, maaston muotoilut jne.



VE 1a

■ Kuva 4.5. Kaaviokuva vaihtoehdosta 1 a

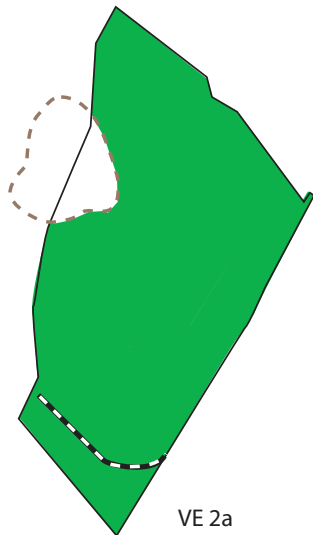
Vaihtoehto	Alue	Louhinta ja maanleikkaus milj. m ³	Pengerrys milj. m ³	Netto milj. m ³
Vaihtoehto 1a (ei Pukkomäkeä)	A	0,6	0,2	+ 0,4
	B	2,5	1,2	+ 1,3
	C	3,3	0,1	+ 3,2
Yht		6,4	1,5	+ 4,9



VE 1b

■ Kuva 4.6. Kaaviokuva vaihtoehdosta 1 b

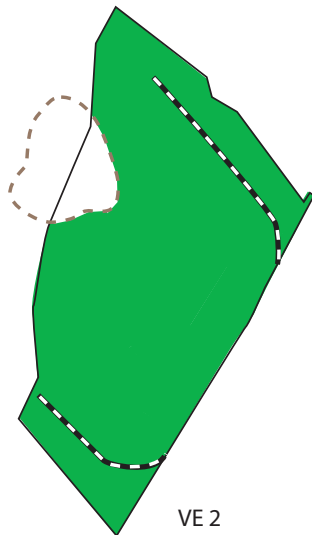
Vaihtoehto	Alue	Louhinta ja maanleikkaus milj. m ³	Pengerrys milj. m ³	Netto milj. m ³
Vaihtoehto 1b	A	0,6	0,2	+ 0,4
	B	2,5	1,2	+ 1,3
	C	4,2	0,1	+ 4,1
Yht.		7,3	1,5	+ 5,8



VE 2a

■ Kuva 4.7. Kaaviokuva vaihtoehdosta 2a

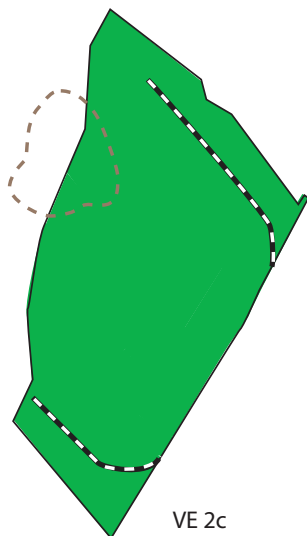
Vaihtoehto	Alue	Louhinta ja maanleikkaus milj. m ³	Pengerrys milj. m ³	Netto milj. m ³
2a (ei Pukko-mäkeä ei pohj. raidetta)	A+B+C	6,4	1,5	+ 4,9
	D	6,1	1,0	+ 5,1
Yht.		12,5	2,5	10,0



VE 2

■ Kuva 4.8. Kaaviokuva vaihtoehdosta 2 b

Vaihtoehto	Alue	Louhinta ja maanleikkaus milj. m ³	Pengerrys milj. m ³	Netto milj. m ³
2b (ei Pukko-mäkeä)	A+B+C	6,4	1,5	+ 4,9
	D	8,8	0,2	+ 7,6
Yht.		15,2	1,7	+ 13,5



VE 2c

■ Kuva 4.9. Kaaviokuva vaihtoehdosta 2c.

Vaihtoehto	Alue	Louhinta ja maanleikkaus milj. m ³	Pengerrys milj. m ³	Netto milj. m ³
2c	A+B+C	7,3	1,5	+ 5,8
	D	9,7	0,2	+ 9,5
Yht.		17,0	1,7	+15,3

Maa-ainesten käsittely ja sijoittaminen

Alueelle tulee rakentamisaikana kiviaineksen murskaus- ja seurlontalaitteistot. Ensi vaiheessa aineksia pystytään käyttämään alueen tasauksessa sekä tiestön ja mahdollisten meluvallien rakentamisessa. Jatkossa kiviaineksia ohjataan muihin alueen ulkopuolisiin rakentamiskohteisiin. Huoltotie Koskimyllyntielle tarvitaan ensi vaiheessa

Tieyhteydet

Työnaikainen yhteys alueelle toteutetaan aluksi etelästä Koskimyllyntieltä. Näin alueen rakentaminen voidaan aloittaa ennen eteläisen kehätien käyttöönottoa. Itse logistiikkakeskus tukeutuu kehätiehen.

Ennen kehätien rakentamista vaihtoehtoiset tieyhteydet maa-massojen siirtämiseen ovat:

- Nostavantie
- Koskimyllyntie
- Uusi tieyhteys Ala-Okeroistentielle

Kaikkiin tieyhteyksiin liittyy epävarmuustekijöitä sekä olemassa oleviin teihin parantamistarpeita. Ala-Okeroisten tielle suunniteltavan vaihtoehdon sijoitusta ja toteutusmahdollisuuksia tutkitaan meneillään olevassa Lahden ja Hollolan yhteisessä Okeroisten osayleiskaavassa.

Ratayhteydet, ratapiha

Raiteistosuunnittelun lähtökohtina ovat olleet seuraavat asiat:

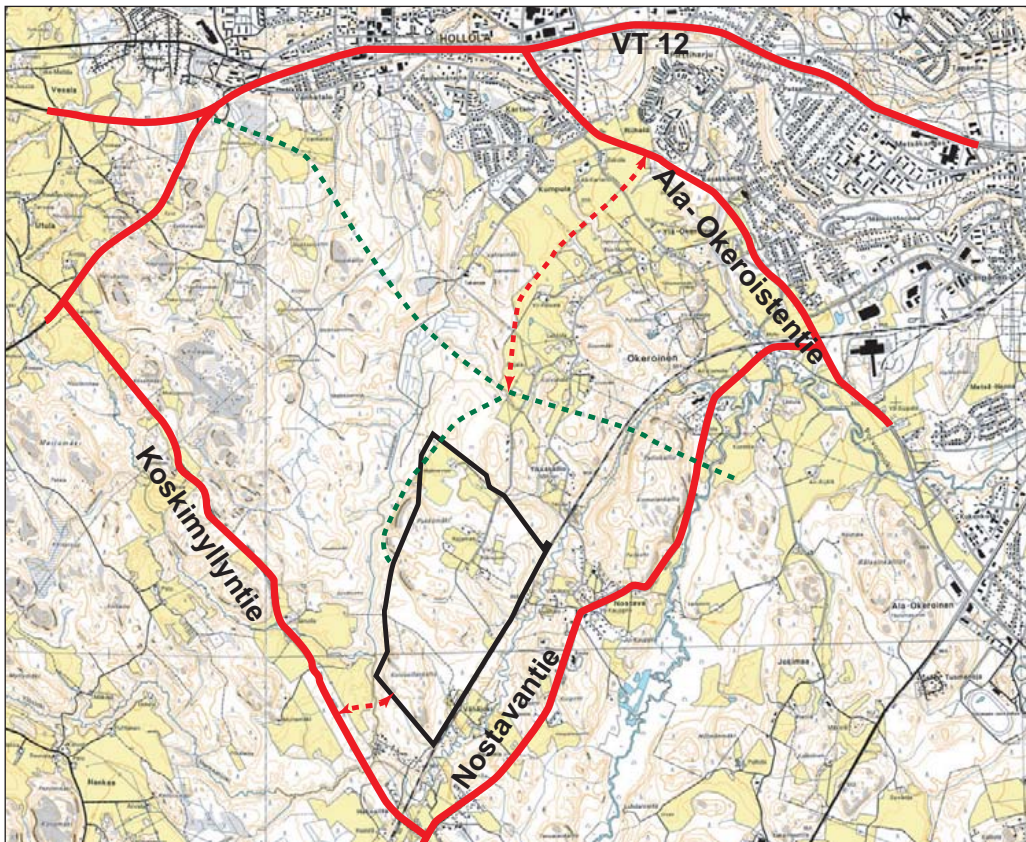
- Mitoitusjunapituus Nostavan ratapihalla on 725 m
- Suurin pituuskaltevuus yhdysraiteessa pääraiteiden ja Nostavan ratapihan välillä on 11 ‰
- Pituuskaltevuus ratapihalla 0 ‰
- Henkilöliikenteen laiturin myöhemmin toteuttaminen on huomioitu raideväleissä
- Lisäraiteen Tommola – Lahti myöhempään toteuttamiseen on varauduttu.

Asiakasraiteissa on varauduttu raideyhteyteen yhteensä 10 varastorakennukselle. Näistä neljä sijaitsisi alueen etelälaidalla ja 6 pohjoislaidalla. Niiden väliin jäisi konttikenttä, jonka laajuudeksi on hahmoteltu 200 m · 800 m.

Työn aikana tutkittiin mahdollisuutta erillisten asiakasraiteiden yhdistämiseen ratalenkiksi, mutta suunnitelma todettiin kustannuksiltaan kalliiksi alueen vaikeiden pinnanmuotojen vuoksi. Sen liikenteellinen hyödyllisyys arvioitiin myös vähäiseksi.

Pintavesien johtaminen

Alue rakennetaan vaiheittain. Kestopäälystetyt terminaali-alueet aiheuttavat pintavesiolosuhteiden muutoksia, joiden takia suunnitellaan tarvittavat viivästys- ja laskeutusaltat ennen pintavesien johtamista luonnonvesistöön.



■ Kuva 4.10. Kaaviokuva vaihtoehtoisista tieyhteyksistä

Alueen jatkokäyttö maa-ainesten oton jälkeen

Maa-ainesten otto tehdään logistiikkakeskuksen rakentamista varten. Alueelle laaditaan samaan aikaan asemakaavaa, aluksi koskien ratapihaa (alue A) sekä alueita B ja C.

4.4 Suunnittelutilanne ja toteutusaikataulu

Logistiikkakeskuksen toiminnan alkaminen on sidoksissa Lahden eteläisen kehätien rakentamiseen. Alueen maarakentaminen voi alkaa sen jälkeen kun maa-ainesten otolle on myönnetty tarvittavat luvat. Maanrakennustyöt aloitetaan hyvissä ajoin ennen eteläisen kehätien rakentamista, jotta alueelta louhittavia kiviaineksia voidaan käyttää valtatie rakentamisessa.

4.5 Liittyminen muihin hankkeisiin ja suunnitelmiin

YVA:ssa arvioitava kiviainesten otto on edellytys Nostavan logistiikkakeskuksen toteuttamiseen. Logistiikkakeskus puolestaan kytkeytyy olennaisesti maakuntakaavan ja Lahden eteläisen kehätien toteutumiseen.

4.6 Hankkeen toteuttamatta jättäminen

Mikäli Nostavan logistiikkakeskusta ei toteuteta, kiviainesten otto ei toteuteta täysimääräisenä. Muista alueen käyttövaihtoehdoista päätetään kaavoitusmenettelyn kautta.

Nostavan logistiikkakeskuksen toteutuksen alustava aikataulu

T=investointipäätös

T=0 v	2v	4v	6v	8v	10v	12v	14v	16v	18v
Huoltotie									
	I vaihe: Maa-ainesten otto, pinnantasaus				II vaihe: Maa-ainesten otto, pinnantasaus				
		Rautatien rakentaminen							
			Yhdystie VT 12						
			VT 12 rakentaminen						
				Logistiikkakeskuksen I vaihe käyttöön					

■ Kuva 4.11. Alustava toteutusaikataulu.

5. ALUEEN YMPÄRISTÖN NYKYTILAN YLEISKUVAUS

Seuraavassa kuvataan yleispiirteisesti arvioitavan hankealueen ympäristön nykytilaa, suunniteltua maankäyttöä ja suojelukohteita. Tarkempi selvitys tehdään vaikutusten arviointia varten ja julkaistaan arviointiselostuksessa. Tämän yleiskuvauksen tehtävänä on ohjata vaikutusten arviointia tärkeisiin asioihin.

5.1 Sijainti ja maankäyttö

Hankealue sijaitsee n. 1,5 km Helsinki – Lahti pääradan ja oikoradan liittymästä Hakosillassa pohjoiseen Hollolan Nostavan kunnan osassa. Alue sijaitsee Hakosillan alueen pohjoispuolella ja Koivusillanjoen itäpuolella. Alue rajautuu idässä Helsinki – Lahti päärautaan. Alueen pohjoiskulmalla on kohoava Pukkomäki.

Hankealue on noin 200 hehtaaria ja käsittää suunnitellun tavaraliikenteen terminaalialueen I- ja II- vaiheet. Alueelle tullaan osoittamaan I-vaiheen asemakaavoituksessa tieyhteys Koskimyllyntieltä. Jatkossa alue tukeutuu tulevaan Lahden eteläiseen kehätiehen.

5.2 Kaavoitus- ja suojelutilanne

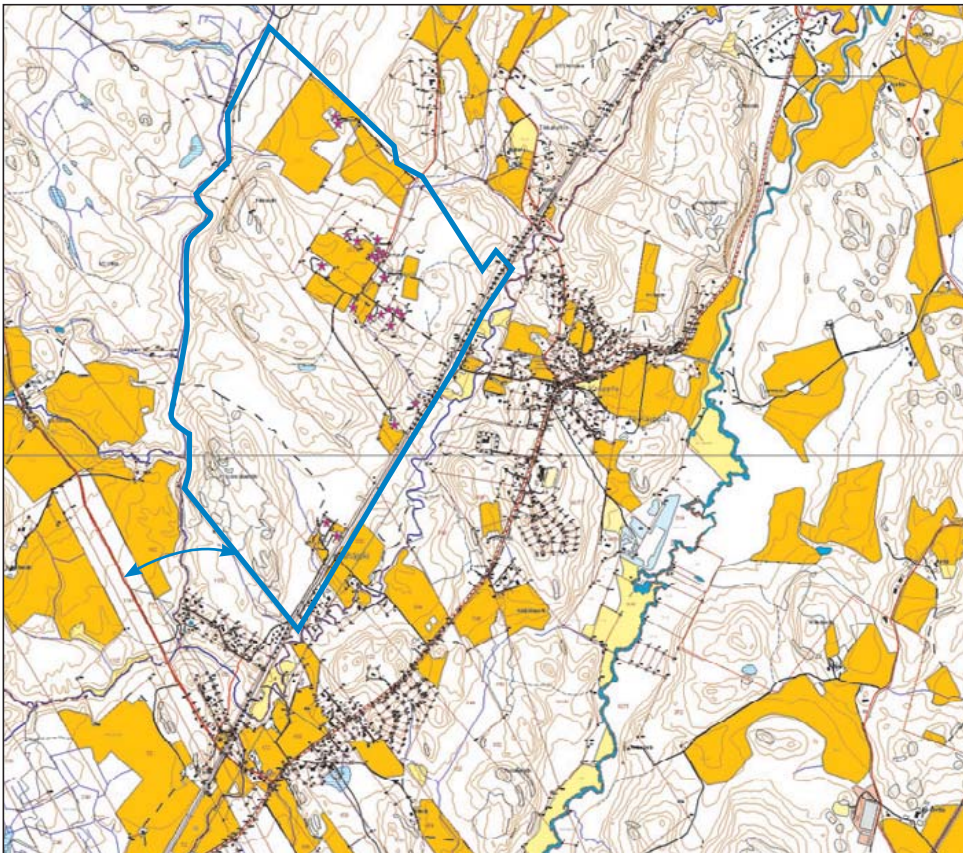
5.2.1 Seutu- ja maakuntakaava

Ympäristöministeriö on vahvistanut Päijät-Hämeen seutukaavan 8.2.1999. Seutukaavassa kaava-alue on osoitettu maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi (M). Itäpuolella alue rajautuu päärautaan ja raideliikenteen raidepaikkaan.

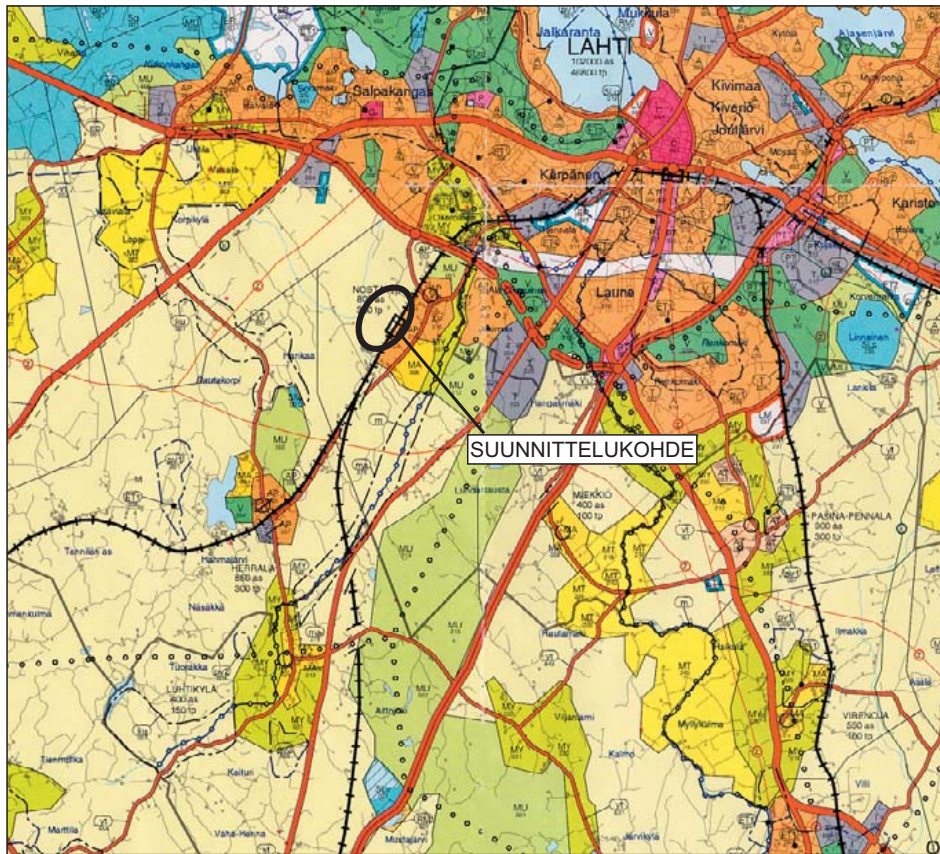
Päijät-Hämeen maakuntakaava on vahvistettavana. Maakuntavaltuusto on hyväksynyt maakuntakaavaehdotuksen 20.2.2006. Kaava tulee voimaan sen jälkeen, kun ympäristöministeriö on sen vahvistanut.

Maakuntakaavan mukaan suunnittelualaue on maaliikennealuetta (LM), jonka määräyksissä sanotaan: alueen suunnittelussa tulee varautua riittäviin oheisalueisiin erilaisiin kuljetuksen ja jatkojalostukseen liittyville toiminnolle. Lisäksi suunnittelualueella on merkintä (kk13) Nostavan – keskustan – Messilän kehittämisen kohdealueesta sekä suunnittelumääräys: aluetta kehitetään hyviin liikenneyhteyksiin tukeutuvana elinkeinoelämän, matkailun, asumisen sekä kulttuuri- ja maisema-arvojen alueena.

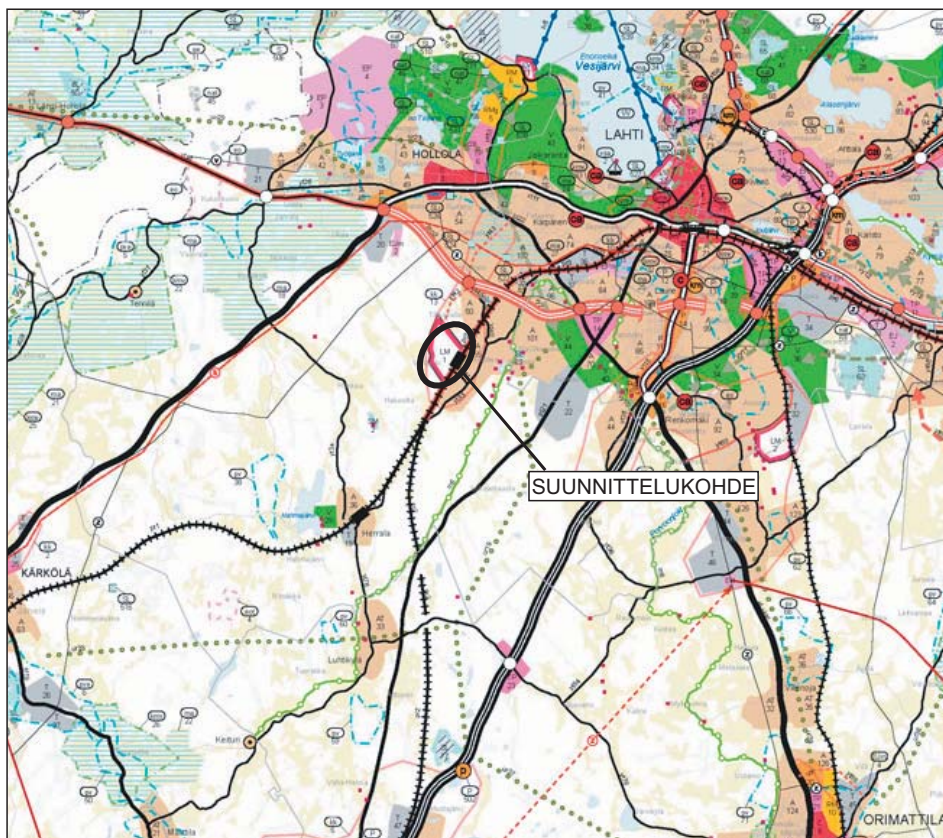
Suunnittelualaue rajautuu idässä päärautaan ja liikennepaikkaan. Päärata on osoitettu merkittävästi parannettavaksi rataosaksi. Alueen koillispuolelle on osoitettu vaihtoehtoinen tai ohjeellinen yhdystie (yt 42), joka liittyy moottoritiehen.



■ Kuva 5.1. Hankealueen sijainti peruskartalla.



■ Kuva 5.2. Ote seutukaavasta.



■ Kuva 5.3. Ote maakuntakaavaehdotuksesta.

5.2.2 Yleiskaava

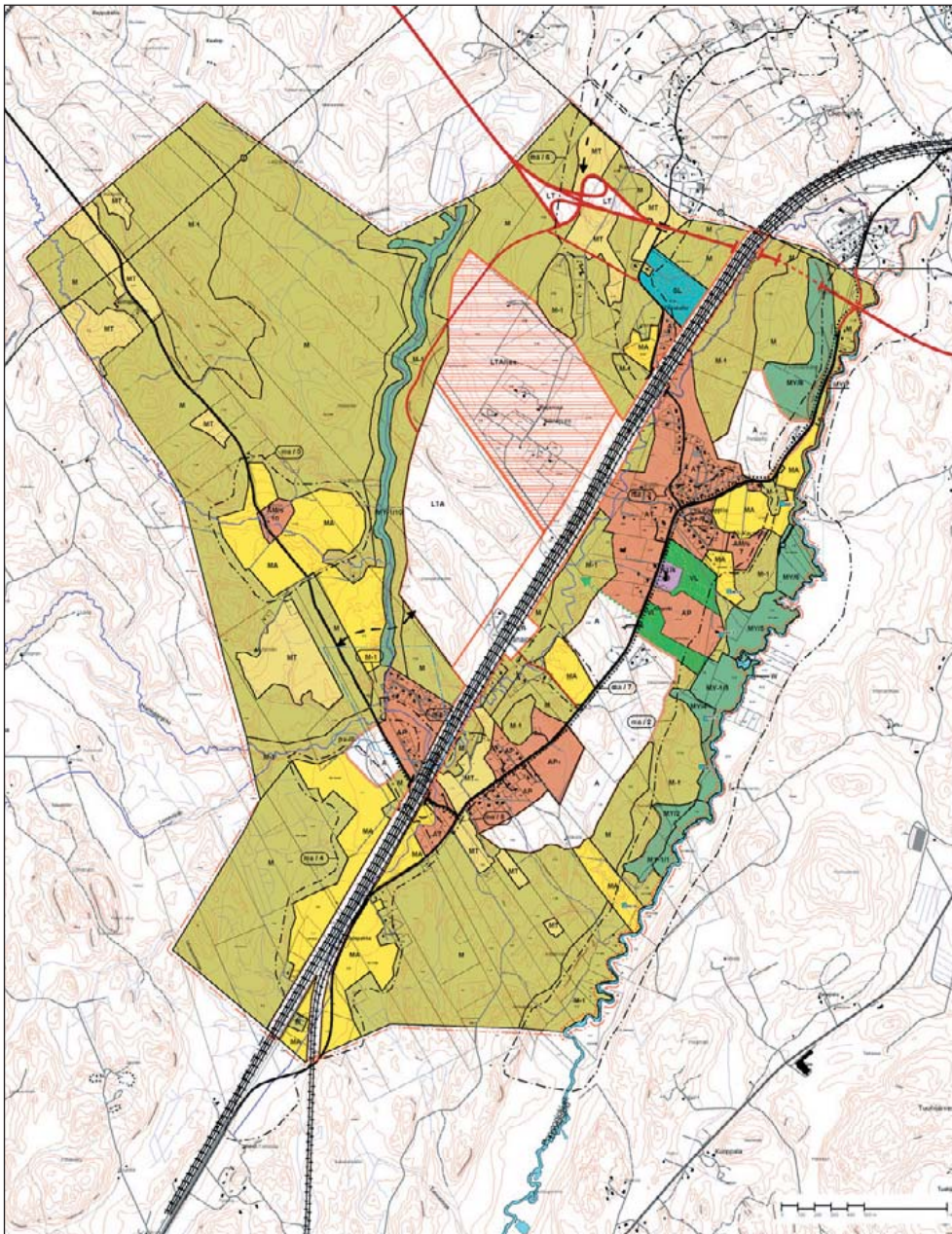
Kunnanvaltuusto hyväksyi Nostavan osayleiskaavan 13.11.2006 71 §. Osayleiskaavassa osa suunnittelualueesta on osoitettu tavaraliikenteen terminaali-alueeksi (LTA) Alueen suunnittelussa tulee huomioida sitä ympäröivän luonnonvaraisen alueen erityisarvot. Osa suunnittelualueesta on osoitettu tavaraliikenteen terminaali-alueen vara-alueeksi (LTA/res). Alue on varattu tavaraliikenteen terminaali-alueen laajennukselle. Siihen asti kun alue otetaan tavaraliikenteen terminaalikäyttöön, sillä sallitaan sen nykyisen käytön edellyttämä toiminta ja alueella olevien rakennusten korjaaminen ja vähäinen laajentaminen. Alueella ei ole uudisrakennusoikeutta.

5.2.3 Asemakaava

Suunnittelualueella ei ole voimassa olevaa asemakaavaa. Alustava asemakaavaluonnos on esitetty aiemmin kuvassa 4.2.

5.2.4 Suojelutilanne

Suunnittelualueella ei ole suojelukohteita tai suojelualueita. Suunnittelualueella ei ole ympäristökeskuksen tiedossa olevia suojeltuja luontotyyppejä tai erityisesti suojeltavien eliölaajien esiintymiä. Valtakunnallisiin suojeluohjelmiin ja Natura 2000 -verkostoon Hollolasta kuuluvat kohteet eivät sijaitse Nostavassa.



■ Kuva 5.4. Ote yleiskaavasta.

5.3 Maa- ja kallioperä

Koivusillanjoen varsi on maaperältään hienoa hietaa, osin hietaa. Pukkomäen ja Koivusillankallion rinteillä esiintyy avokalliota moreenimaaperässä. Mäkien välinen maasto on hiesua.

5.4 Pohja- ja pintavedet

Pennasenmäen 3. luokan pohjavesialue sijaitsee aivan suunnittelun alueen eteläpuolella. Lähimmät muut pohjavesialueet sijaitsevat Herralassa ja Salpakankaalla (1. luokan pohjavesialue) sekä Korpikylä – Lopessa (2. luokan pohjavesialue).

5.5 Kasvillisuus ja eläimistö

Nostavan alueen luonto- ja maisemaselvityksen laati Enviro Oy yhteistyössä Ympäristösuunnittelu Ok:n kanssa kesällä 2004. Suunnittelun alueen länsipuolella virtaa Koivusillanjoki, jonka itäpuolella kallioalueella on nuorempaa männikköä sekä laaja hakkuualue. Koivusillanjokivarso on kosteaa lehtoa. Puuston muodostavat pääasiassa koivu, haapa ja harmaaleppä sekä kuusi hieman kauempana jokiuomasta. Jokivarren mesiangervoaltaisella tulvatasanteella kasvavat mm. kevätlehtoleinikki ja lehtotähtimö sekä Päijät-Hämeessä harvinaiset mukulaleinikki ja keltavuokko. Pystykiurunkannusta, josta on aiempi Esa Lammin havainto, ei havaittu vuoden 2004 maastotöissä myöhäisen ajankohdan vuoksi. Koivusillanjoen keskivaiheilla havaittiin maakunnassa melko harvinaista korpisorsimoa.

Luontodirektiivin liitteen IV(a) lajeista liito-oravan (*Pteromys volans*), joka kuuluu EY:n luontodirektiivin liitteen IV(a) lajeihin, esiintymistä kartoitettiin Nostavassa keväällä 2004, jolloin löydettiin liito-oravan asuttuja elinympäristöjä osoittavia tuoreita jätöksiä Koivusillankallion alueelta joen varresta. Luonnonsuojelulain 49 §:n mukaan lajin yksilöiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen heikentäminen on kielletty. Lisääntymispaikkojen ja ruokailumetsikköjen välisen kulkuyhteyden katkaiseminen on lainvastaista.

Liito-oravalle tyypillisiä elinympäristölaikkuja havaittiin Koivusillanjoen rinteessä avohakkuun kohdalla, johon oli jätetty kaksi erillistä alaa varttunutta/vanhaa kuusikkoa, joen varsi koivua, leppää ja haapaa, osin vanhojakin puita. Liito-oravalle mahdollisesti soveltuvia laikkuja havaittiin tuolloin vain pari erillistä pienialaista kuusten ympäröimää nuorehkoa haavikkoa mäkien ylärinteillä (Nostavan liito-oravaselvitys, Insinööritoimisto Paavo Ristola Oy 2004).

5.6 Maisema

Suunnittelun aluetta ei ole luokiteltu maisemallisesti arvokkaaksi alueeksi. Alueen läheisyydessä on kuitenkin Nostavan osayleiskaavan luonto- ja maisema selvityksen selvitysalueen kannalta (SA) arvokkaita maisema-alueita: Hakosillan peltoaukea (ma/4), Simolan peltomaisema (ma/5), Vähäjoen maisema (ma/7) ja Hakopolun maisema (ma/8).

Suunnittelun alueen eteläpuolella pääradan molemmin puolin avautuu Hakosillan peltoaukea, joka on Nostavantietä Herralasta Nostavaan saavuttaessa arvokas sisääntulomaisema. Simolan erillistila, joka on Nostavan vanhimpia tiloja, sijaitsee joen ja Koskimyllyntien välisellä kumpareella.

Vähäjoen maisema suunnittelun alueen kaakon puolella käsittää peltoaukean, joka avautuu Nostavantieltä ja jolla on arvoa avoimena tilana tiivistyvässä ja metsäisessä taajamassa. Suunnittelun alueen eteläpuolelle jää Hakopolun avoin pelto- ja laidunmaisema.

Kaava-alueen korkein mäki on Pukkomäki kaava-alueen pohjoiskulmassa. Pukkomäen ja Koivusillankallion välistä aluetta halkoo luode-kaakkosuuntaisen notko. Mäkisyryssä on avokalliota.

Suunnittelun alueen keskiosissa on laaja avohakkuualue. Suurin yhtenäinen metsäalue on kaavoitettavan alueen pohjoislaidalla sekä Koivusillanjoen varrella.

5.7 Liikenne, ilmanlaatu ja melu

Liikenne

Suunnittelun alueen itäpuolella ovat Helsinki-Lahti päärata ja raideliikenteen liikennepaikka. Tavaraliikenteen kasvuennuste välillä Hakosilta – Lahti on n. 7,5 % vuosille 2005-2010. Kaukoliikenteen matkustajavirrat välillä Riihimäki – Lahti vuonna 2005 olivat 2 085 000 matkaa ja tavaraliikennevirrat 3 969 000 nettotonnia (Suomen rautatietilasto 2006).

Kaava-alueen läheisyydessä ovat paikallistiet: Koskimyllyntie (Pt 14033) ja Nostavantie (Pt 14037). Vuorokautinen liikennemäärä oli Nostavantiellä vuonna 2003 1 557 henkilöautoa ja 42 raskasta ajoneuvoa sekä Koskimyllyntiellä 116 henkilöautoa ja 7 raskasta ajoneuvoa (Tierekisteri 2004). Arkisin Nostava – Lahti välillä kulkee noin kahdeksan linja-autoa. Kaava-alueen lounaiskulmassa on Pennasantie ja itäkulmauksessa Kuusenalantie.

Ilmanlaatu

Suunnittelun alueen läheisyydessä ei ole merkittäviä ilmapäästöjä aiheuttavia laitoksia. Lähimmät ilmanlaadun tarkkailupisteet sijaitsevat Lahdessa, jossa ilmanlaatua seurataan yhteistarkkailuna. Ilmanlaadun mittauksista ja raportoinnista on vastannut Lahden kaupungin teknisen ympäristötoimialan valvonta- ja ympäristökeskus (Lahden kaupunki 2006).

Melu

Merkittävin melulähde suunnittelun alueen läheisyydessä on oikoradan liikennemelu. Oikoradan melua on arvioitu mm. radan YVA:ssa.

6. ARVIOITAVAT YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET

6.1 Arviointitehtävä

Tehtävänä on arvioida kalliokiviaineksen ja maa-aineksen ottamisesta aiheutuvat ympäristövaikutukset suunnitellun logistiikkakeskuksen alueella ja sen ympäristössä YVA-lain ja -asetuksen edellyttämällä tavalla ja tarkkuudella.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä mm.

- Rajataan tarkasteltavan hankkeen toteutusvaihtoehdot
- Kuvataan hankkeen keskeiset ominaisuudet, tekniset ratkaisut ja vaiheistus
- Kuvataan vaikutusalueen ympäristön nykytila ja ominaispiirteet
- Arvioidaan odotettavissa olevat ympäristövaikutukset
- Selvitetään haitallisten vaikutusten lieventämismahdollisuudet
- Arvioidaan hankkeen toteuttamiskelpoisuus
- Selvitetään mitä lupia hankkeen toteuttamiseksi on haettava
- Esitetään ehdotus hankkeen vaikutusten seurantaohjelmaksi
- Järjestetään osallistuminen sekä kuullaan asukkaita ja muita hankkeen vaikutuspiirissä olevia tahoja

YVA-lain mukainen arviointi tehdään, koska logistiikkakeskuksen rakentaminen edellyttää alueella maa-ainesten ottoa, joka ylittää YVA-asetuksen hankeluettelon 2 b kohdan säädökset. Sen mukaan YVA on tehtävä seuraavissa hankkeissa:

”b) kiven, soran tai hiekan otto, kun louhinta- tai kaivualueen pinta-ala on yli 25 hehtaaria tai otettava ainesmäärä vähintään 200 000 kiintokuutiometriä vuodessa;”

Siten YVA:ssa keskitytään logistiikkakeskuksen rakentamisesta aiheutuviin vaikutuksiin. Näistä tärkeimmät ovat:

- Ihmisiin kohdistuvat vaikutukset (melu, värinä, pöly)
- Maisemalliset muutokset
- Rakentamisen aikainen liikenne ja sen vaikutukset
- Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin sekä maaperään
- Maankäytölliset vaikutukset

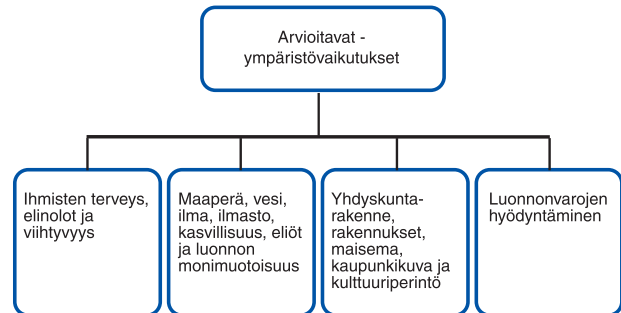
Ympäristövaikutusten arvioinnissa logistiikkakeskus on alueen loppukäyttötoiminto, ei hanke, joka edellyttää YVA:aa.

Samaan aikaan vireillä olevassa asemakaavoitusprosessissa arvioidaan hankkeen vaikutukset maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti. Tällöin arvioidaan sekä rakentamisen että alueen käytön aikaiset vaikutukset, painotuksen ollessa kuitenkin logistiikkakeskuksen toiminnan, käytön vaikutuksiin.

Arvioinnissa ja kaavoituksessa pyritään siihen, että molempien lakien mukaiset menettelyt yhdistetään mahdollisuuksien mukaan. Näin asukkaat, päätöksentekijät ja muut intressiryhmät voivat ottaa kantaa koko hankkeeseen.

6.2 Arvioitavat ympäristövaikutukset

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä arvioidaan hankkeen vaikutukset YVA-lain ja -asetuksen edellyttämässä laajuudessa. Arvioitavaksi tulevat seuraavat kuvassa esitetyt vaikutukset sekä näiden keskinäiset vaikutussuhteet.



■ Kuva 6.1. Arvioitavat ympäristövaikutukset (lähde: laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain muuttamisesta, 2 §, 1.4.1999).

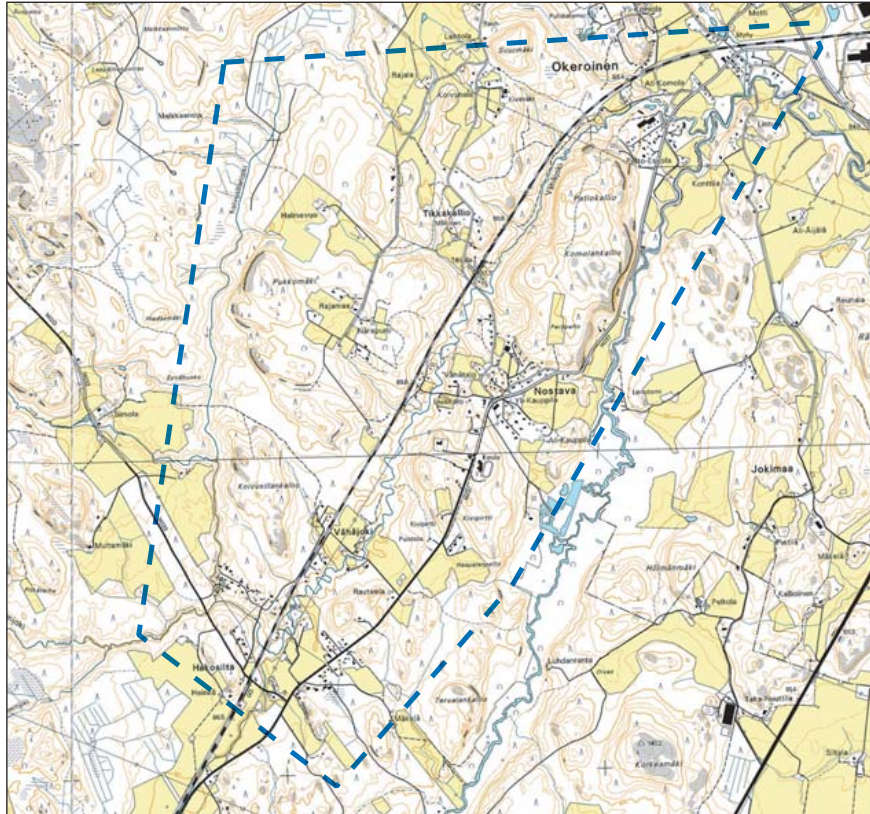
6.3 Vaikutusalueen rajaus

Välittömistä vaikutuksista toiminta-alueen ulkopuolelle ulottuvia ovat todennäköisesti maisema-, maankäyttö-, liikenne- sekä pinta- ja pohjavesivaikutukset. Välillisesti arvioitava hanke vaikuttaa logistiikkakeskuksen rakentumisen kautta tulevaisuuden merkittäviin tavaraliikennevirtoihin.

6.4 Olemassa olevat selvitykset

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä hyödynnetään olemassa oleviin selvityksiin ja suunnitelmiin kerättyä tietoa suunnittelualueesta, sen ympäristöstä sekä hankkeen teknisistä toteutusvaihtoehdoista ja niiden vaikutuksista. Tällaisia selvityksiä ovat mm.:

- alustava aluesuunnitelma (Havas – Rosberg) ja muut hankkeesta laaditut selvitykset
- alustavat tilavuuslaskelmat eri vaihtoehdoista (Ramboll Finland)
- raideliikenneselvitys (VR-Rata)
- Nostavan osayleiskaava, Päijät-Hämeen maakuntakaava
- Nostavan luonto- ja maisemaselvitys, liito-oravaselvitys
- tiedot suojelualueista ja -kohteista sekä pohjavesialueista
- kartta- ja ilmakuva-aineistot
- liikenne-ennusteet



■ Kuva 6.2. Ehdotus välittömien vaikutusten tarkastelualueen rajaukseksi.

6.5 Suunnitellut selvitykset

Aineiston hankinnan ja menetelmien osalta ympäristövaikutusten arviointi tulee perustumaan:

- Arvioinnin aikana tarkennettaviin hankkeen suunnitelmiin
- Olemassa oleviin ympäristön nykytilan selvityksiin
- Meneillään oleviin ja arviointimenettelyn aikana tehtäviin lisäselvityksiin kuten mallilaskelmiin
- Vaikutusarviointiin
- Kirjallisuuteen
- Tiedotus- ja asukastilaisuuksissa ilmeneviin asioihin
- Lausunnoissa ja mielipiteissä esitettäviin seikkoihin.

Arvioinnissa kuvataan toiminnan vaikutukset ja sen tuomat muutokset sijoituspaikan olosuhteisiin ja sen läheisyydessä harjoitettavan nykyisen toiminnan (esim. asutus, liikenne, palvelut, virkistyskäyttö) vaikutuksiin.

Yleissuunnittelua tarkennetaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyn ja asemakaavoituksen ajan ja uusi tieto pyritään ottamaan välittömästi mukaan arviointiin. Vastaavasti arviointi voi tuottaa selvitettäviä kysymyksiä ja suunniteltavia ratkaisuja liittyen esimerkiksi haitallisten ympäristövaikutusten vähentämistöimiin.

Vaikutuksia tullaan arviointiselostuksessa kuvaamaan ja vertailemaan tekstein, teemakartoin, grafiikkana, valokuvien ja havainnekuvin sekä laskelmina.

Seuraavassa on esitetty arvioitavia vaikutuksia ja arviointimenetelmiä vaikutuksittain.

6.5.1 Vaikutukset ihmisen terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen

Melu

Hankkeen toimintojen – kuten louhinta, murskaus, seulpta, siirrot, kuljetus ja maarakentaminen suunnittelualueella – aiheuttama vaikutus logistiikkakeskuksen lähialueiden melutasoihin selvitetään laskennallisesti. Toiminnoissa käytettävien koneiden ja ajoneuvojen lähtömelutasot oletetaan nykyisen, tavanomaisen maarakennuskaluston kaltaisiksi. Meluvyöhykkeiden laskennassa käytetään 3-ulotteista tieliikennemelun laskentamallia. Mallissa voidaan ottaa huomioon mm. maastonmuodot, maaperän vaimennus, rakennusten este- ja heijastusvaikutukset, sekä mahdollisesti tarvittavat esteet ja niiden vaikutus. Laskennallisia melutasoja verrataan melutason yleisiin ohjearvoihin (valtioneuvoston päätös 993/1992).

Laskennallisen tarkastelun jälkeen mahdollisiin melun kannalta ongelmallisiin kohtiin esitetään ratkaisumalleja melun torjumiseksi. Tämä voi käsittää mm. ottotoiminnan vaiheistamista tai meluvallien rakentamista.

Liikenne

Hankeesta aiheutuva raskas liikenne aiheuttaa melua, pölyämistä, pakokaasupäästöjä sekä vaikutuksia olemassa olevaan henkilöliikenteeseen ja kevyeen liikenteeseen. Liikenteen aiheuttamien ilmapäästöjen arvioinnissa huomioidaan hankkeen liikennemääräennusteet sekä liikennöintireittien kunto. Arviointi perustuu saatavilla olevaan tutkimustietoon liikenteen aiheuttamista päästöistä eri käyttöasteen teiden varsilla.

Ilmanlaatu

Maa-ainesten otto- ja käsittelytoiminnot sekä liikenne aiheuttavat pölyämistä. Pölyämisen arvioinnissa hyödynnetään havaintoja ja kokemusta muiden vastaavien nykyisten kohteiden aiheuttamasta pölyämisestä. Pölyleijuman määrään vaikuttavat useat tekijät kuten pölyhiukkasten koko, päästökorkeus, maasto-olosuhteet, kiviaineksen kosteus, säätila (ilman suhteellinen kosteus, alueen tuuliolot) ja vuodenaika.

Maansiirtokuljetuksista aiheutuvat liikenteen päästöjen vaikutukset voidaan arvioida aiheutuvien liikennemäärien perusteella.

Sosiaaliset vaikutukset

Sosiaalisina vaikutuksina tarkastellaan suoranaisia terveysvaikutuksia sekä ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen kohdistuvia vaikutuksia. Useimmat ympäristövaikutukset vaikuttavat joko välittömästi tai välillisesti paikallisten asukkaiden elinoloihin ja viihtyvyyteen. Sosiaalisia vaikutuksia arvioidaan pääosin yleisötilaisuuksien ja kuulemismenettelyn yhteydessä sekä olemassa olevan lähtöaineiston perusteella.

Elinkeinoelämä

Hankkeen vaikutuksia elinkeinoelämään arvioidaan. Nämä käsittelevät mm. vaikutuksia urakointi- ja kuljetusliiketoimintaan sekä näiden oheistoimintoihin ja kiviainesmarkkinoihin yleensä.

6.5.2 Vaikutukset luontoon sekä pinta- ja pohjavesiin

Luonto

Ympäristövaikutusten arviointia varten hankitaan tiedot suunnittelualueen lähiympäristön luonnonsuojelualueista, suoje- luohjelmiin ja Natura 2000 -verkostoon kuuluvista alueista, luonnonsuojelulain mukaisista rajauspäätöksistä sekä muu saatavilla oleva tieto ympäröivän luonnon nykytilasta ja tiedossa olevista luonnonarvoista.

Saatavilla olevia tietoja on tarpeen täydentää maastoinventoinnein. Varsinainen maa-ainesten ottoalue on pääosin hakattua metsää, mutta alueen reunoilla, etenkin länsipuolella, on luonnon kannalta arvokkaita puronotkoja ja rehevän metsän kuvioita. Näiden kohteiden täydentävä liito-oravakartoitus tehdään huhtikuussa ja luontoselvitys kesäkaudella. Määritetään vallitsevat metsä- ja suotyypit sekä arvokkaat kasvillisuus- ja luontokohteet, joista selvitetään tarkemmin puuston laji- ja ikärakenne sekä vallitsevat lajit pensas-, kenttä- ja pohjakeroksessa.

Arviointiselostuksessa tarkennetaan tiedot luonnonympäristön nykytilasta ja kerrotaan miltä osin luonnonympäristöä häviää. Vaikutuksia ympäröivään luontoon arvioidaan mm. päästö-, vaikutus- ja riskiarvioiden perusteella.

Pohjavedet

Työn yhteydessä suunnittelualueen lähivaikutuspiirissä olevat yksityiskaivot kartoitetaan ja selvitetään voiko toiminnasta aiheutua haitallisia vaikutuksia niihin.

Pintavedet

Pintavesiin kohdistuvaa vaikutusta arvioidaan sadanta- ja valuntatietojen, alueiden pinta-alatietojen sekä ottotoiminnasta saatujen kokemusten perusteella. Kuormituksen ja vastaanot- tavien vesien laadun perusteella arvioidaan vaikutukset pinta- vesien nykytilaan ja suojeluarvoihin. Arvioinnissa huomioidaan purkuvesistön ominais- ja erityispiirteet kuten hydrologia ja morfologia, veden laatu, eliöstö ja vesistön käyttö.

Arvioinnin aikana tutkitaan mahdollisuuksia haitallisten vaikutusten vähentämiseen esimerkiksi laskeutusaltailla.

6.5.3 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, maankäyttöön ja maisemaan

Yhdyskuntarakenne

Selostuksessa esitetään arvio pitkäaikaisen kiviainesten otto- alueen soveltumisesta olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen, maankäyttöön sekä tärkeisiin toimintoihin ja teknisiin verkostoihin.

Maankäyttö

Selvitetään ja arvioidaan hankkeen toimintojen vaikutuksia ympäristön nykyisiin ja suunniteltuihin maankäyttömuotoihin. Havainnollistamisessa käytetään kartta- ja ilmakuvaesityksiä. Erityishuomio arvioinnissa kiinnitetään hankealueen läheisyydessä sijaitseviin häiriintymiselle alttiisiin kohteisiin kuten asutukseen ja suojelualueisiin.

Maisemavaikutukset

Hankkeen vaikutuksia maisemaan hahmotetaan alueen nykyisen tilan ja aluesuunnitelmien avulla. Maiseman nykyinen luonne selvitetään maastokäynnein sekä karttojen, ilmakuvi- en ja niistä laaditun virtuaalimallin avulla. Arvioidaan hankkeen aiheuttamat muutokset maisemassa ja selvitetään alue, jolle muutokset tulevat näkymään. Näiden perusteella arvioidaan maisemamuutoksen merkittävyyttä.

Muinaismuistot

Selvitetään olemassa olevat tiedot alueella mahdollisesti olevista muinaismuistoista ja millä todennäköisyydellä niitä olisi alueelta löydettävissä.

6.5.4 Vaikutukset luonnonvarojen hyödyntämiseen

Pohditaan alueelta saatavan kiviaineksen käyttöä alueella it- sessään sekä eri käyttö- ja rakentamiskohteissa. Esitetään kiviaineksen laatu ja mahdolliset käyttökohteet.

6.5.5 Arvio ympäristöriskeistä

Ympäristövaikutusten arvioinnissa tunnistetaan tarkastelta- vaan kiviainesten ottotoimintaan liittyviä mahdollisia häiriöta- pahtumia ja vaikutusketjuja sekä häiriöiden seurauksia. Näitä voivat olla mm. riskit räjäytystöissä, liikenneonnettomuudet, polttoaineiden varastointi alueella, vesienkäsittelyratkaisujen toimivuus jne.

Riskitarkastelu tehdään analysoimalla tapahtumista mahdolli- sesti seuraavat ongelmat ja arvioimalla miten ongelmavaiku- tukset minimoidaan ja esitetään korjaavia toimenpiteitä.

6.5.6 Logistiikkakeskuksen toiminnan aikaiset vaikutukset

Arviointiselostuksessa kuvataan minkälaisia toiminnan aikaisia vaikutuksia logistiikkakeskuksesta aikanaan muodostuu. Vaikutuksia aiheuttavat mm. liikenne (kuorma-, huolto- ja henkilöautoliikenne, junat) ja sen melu. Alueen pintavesivalunnat muuttuvat ja niitä tarkkaillaan. Logistiikkakeskuksen toiminnasta syntyy taloudellisia ja työllisyysvaikutuksia.

6.6 Epävarmuustekijät ja oletukset

Hankkeen suunnitteluun ja ympäristövaikutusten arviointiin vaikuttaa kaikki se epävarmuus, mikä liittyy käytettyyn tietoon ja menetelmiin. Arvioinnissa selvitetään, miten mahdollinen epävarmuus voisi vaikuttaa hankkeen toteuttamiseen ja eri vaihtoehtojen arviointiin.

Oletuksena on, että louhinnassa ja murskauksessa käytetään nykyisenkaltaista, koeteltua tekniikkaa, joiden käytöstä ja ympäristövaikutuksista on vuosien kokemus ja seurantatietoa. Hankkeen toteuttaminen voi viedä useita vuosia. Kalustolle on ollut tyyppillistä, että se kehittyy koko ajan vähäpäästöisemmäksi ja vähemmän melua tuottavaksi.

6.7 Haitallisten vaikutusten vähentämiskeinot

Alueen rakentamisvaiheessa haitallisia vaikutuksia voidaan torjua louhinnan ja murskaimen sijoittelulla. Periaatteina mennä louhinnassa nopeasti alaspäin ja sijoittaa murskain alhaalle, samalla säilyttäen asutuksen suuntaan seinämää tai rakentaa meluvalli. Näillä toimin vaimennetaan merkittävästi melu- ja pölyvaikutusta.

Asemakaavan vaikutusten arvioinnissa keskitytään logistiikkakeskuksen käytönaikaisiin vaikutuksiin ja niiden torjuntaan. Suurin melulähde tulee olemaan ratapiha ja raideliikenne sekä rekka-autoliikenne.

6.8 Vaikutusten seuranta

Toiminnan tarkkailu ja vaikutusten seuranta voidaan yleisesti jakaa seuraaviin:

Käyttötarkkailu

Käyttötarkkailu on normaalia kohteessa tehtävää toiminnan tarkkailua. Sillä pyritään osaltaan minimoimaan haittoja ja riskitilanteita.

Päästötarkkailu

Päästötarkkailu perustuu pääosin itsetarkkailuun eli toiminnanharjoittajan suorittamiin toimiin viranomaisten hyväksymien tarkkailusuunnitelmien mukaisesti. Käytännössä tarkkailututkimukset (näytteenotto, analysointi, tulosten laskenta, raportointi), mikäli niitä tarvitaan, teetetään usein ulkopuolisella asiantuntijalla.

Vaikutusten tarkkailu

Suomessa vaikutustarkkailua suoritetaan pääsääntöisesti toiminnanharjoittajien ja muiden yhteisöjen tekemänä veloitettuna tarkkailuna ja viranomaistarkkailuna. Usein vaikutusten tarkkailu toteutetaan yhteistarkkailuna.

Arviointiselostukseen tullaan laatimaan ehdotus hankkeen vaikutusten seurantaohjelmaksi, joka tarkennetaan lupahakemusvaiheessa ja täsmentyy maa-ainestenotto- ja ympäristölupien ehtojen mukaisesti.

7. HANKKEEN EDELLYTTÄMÄT SUUNNITELMAT JA LUVAT

7.1 Ympäristövaikutusten arviointi

YVA-lain mukainen arviointi tehdään, koska logistiikkakeskuksen rakentaminen edellyttää maa-ainesten ottoa, joka ylittää YVA-asetuksen hankeluettelon 2 b kohdan määrät. Sen mukaan YVA on tehtävä seuraavissa hankkeissa:

”b) kiven, soran tai hiekan otto, kun louhinta- tai kaivualueen pinta-ala on yli 25 hehtaaria tai otettava ainesmäärä vähintään 200 000 kiintokuutiometriä vuodessa;”

7.2 Maa-aineslaki

Ennen louhinnan aloittamista toiminnalle tulee olla myönnetty maa-aineslain ja -asetuksen mukainen maa-ainesten ottolupa. Maa-ainestenottolupaa haetaan Hollolan kunnalta. Ennen luvan myöntämistä on kunnan pyydettävä lupahakemuksesta Hämeen ympäristökeskuksen lausunto.

Lupa aineiden ottamiseen on myönnettävä, jos asianmukainen ottamissuunnitelma on esitetty eikä ottaminen tai sen järjestely ole ristiriidassa maa-aineslain 3 §:ssä säädettyjen rajoitusten kanssa.

Jos hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettua lakia, on lupapäätöksestä käytävä ilmi, miten mainitun lain mukainen arviointi on otettu huomioon.

Maa-aineslain 3 §:n mukaan:

”Tässä laissa tarkoitettuja aineksia ei saa ottaa niin, että siitä aiheutuu:

- 1) kauniin maisemakuvan turmeltumista;
- 2) luonnon merkittävien kauneusarvojen tai erikoisten luonnonesiintymien tuhoutumista;
- 3) huomattavia tai laajalle ulottuvia vahingollisia muutoksia luonnonolosuhteissa; tai
- 4) tärkeän tai muun vedenhankintakäyttöön soveltuvan pohjavesialueen veden laadun tai antoisuuden vaarantuminen, jollei siihen ole saatu vesilain mukaista lupaa.

Alueella, jolla on voimassa asemakaava tai oikeusvaikutteinen yleiskaava, on sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, katsottava, ettei ottaminen vaikeuta alueen käyttämistä kaavassa varattuun tarkoitukseen eikä turmele kaupunki- tai maisemakuvaa.

Maa-aineksia ei saa ilman erityistä syytä ottaa meren tai vesistön rantavyöhykkeellä, ellei aluetta ole asemakaavassa tai oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa osoitettu tätä tarkoitusta varten.

Ottamispaikat on sijoitettava ja aineiden ottaminen järjestettävä niin, että ottamisen vahingollinen vaikutus luontoon ja maisemakuvaan jää mahdollisimman vähäiseksi ja että maa-aineseesiintymää hyödynnetään säästeliäästi ja taloudellisesti eikä toiminnasta aiheudu asutukselle tai ympäristölle vaaraa tai kohtuullisin kustannuksin vältettävissä olevaa haittaa.”

7.3 Kaavoitus

Alue on merkitty Hollolan kunnan oikeusvaikutteiseen Nostavan osayleiskaavaan. Aluetta ei ole aiemmin asemakaavoitettu. Hollolan kunta käynnistää logistiikkakeskuksen alueen asemakaavoituksen.

Kivi- tai maa-aineksen ottoa ei saa sijoittaa niin, että se vaikeuttaa yleis- tai asemakaavan toteuttamista. Toiminta ei saa olla asemakaavan vastaista.

Tällaisia esteitä otton toteuttamiselle ei ole nähtävissä, koska sekä vahvistuneessa osayleiskaavassa että suunnitteilla olevassa asemakaavassa esitetty maankäyttömuoto kohdealueella edellyttää kivi- ja maa-ainesten ottoa.

7.4 Rakennusluvut

Maarakentamishankkeeseen mahdollisesti liittyvät uudisrakennukset tarvitsevat rakennusluvan, joka haetaan Hollolan kunnan rakennusvalvontaviranomaisilta. Ennen rakennusluvan myöntämistä voidaan edellyttää myös suunnittelutarveratkaisua ja poikkeamispäätöstä.

Osayleiskaavassa tavaraliikenteen vara-alueeksi osoitetulla alueella ei ole uudisrakennusoikeutta.

7.5 Rata- ja tiejärjestelyjen luvat

Arvioinnissa tarkasteltava hanke – kiviaineksen otto – ei sinänsä edellytä rata- ja tiejärjestelyjen lupia ja suunnitelmia, mutta ne liittyvät keskeisesti alueen rakentamiseen ja tuovat reuna-ehjoja sekä korkotasoja maa-ainesten otton toteuttamiseen.

Ratajärjestelyt

Hallitus on antanut eduskunnalle esityksen ratalaiksi lokakuussa 2006. Tällä lailla tullaan säätelemään rautatien suunnittelua, rakentamista, kunnossapitoa ja lakkauttamista. Ratalain tarkoituksena on lisätä avoimuutta ja vuorovaikutteisuutta rautateiden suunnittelussa. Ratalain on tarkoitus tulla voimaan vuonna 2007 ja se tulee siten koskettamaan myös Nostavan hankkeeseen liittyviä ratajärjestelyjä, niiltä osin kuin logistiikkakeskuksen teollisuusraide liittyy päätään.

Ratalakiesityksen mukaan ratasuunnitelmia tehtäessä raudanpitäjä toimii yhteistyössä maakunnan liittojen, kuntien ja alueellisten ympäristökeskusten sekä muiden viranomaisten kanssa. Suunnittelun on perustuttava rautatien kehittämisen tarpeisiin, valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin sekä muuhun alueidenkäytön suunnitteluun.

Lakiesityksen mukaan rautatien rakentamista koskevan yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa rautatiealueen sijainti ja suhde muuhun alueidenkäyttöön on selvitetty. Lakiesityksessä määritellään yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman sisältö ja oikeusvaikutus. Ratasuunnitelmat ja yleissuunnitelmat hyväksyy Ratahallintokeskus.

Suomessa YVA tulee tehdä mm. kaukoliikenteen rautateiden, moottoriteiden ja moottoriliikenneteiden rakentamisesta sekä neli- tai useampikaistaisten vähintään 10 kilometrin pituisten uusien teiden rakentamisesta, uudelleenlinjauksesta tai leventämisestä, jos pituus on vähintään 10 kilometriä. Tällaista ratarakentamista hankkeeseen ei liity.

Tiejärjestelyt

Mikäli maarakentamisen aikana tarvittava tieyhteys edellyttää uutta liittymää tai nykyisen parantamista maantiehen, tulee Tiehallinnon Hämeen tiepiiriltä hakea lupa liittymän suunnittelemiseksi. Suunnitelma laaditaan maantielain mukaisesti. Tiepiiri hyväksyy suunnitelman ja antaa luvan liittymän rakentamiseen.

Ottoalueelle johtavan yksityistien parantaminen tai uuden tieyhteyden rakentaminen tapahtuu yksityistielain mukaisesti. Tiejärjestelyistä voidaan päättää myös asemakaavoituksen kautta.

7.6 Ympäristölupa

Otto- ja murskaustoiminnalla tulee olla ympäristönsuojelulain ja -asetuksen mukainen ympäristölupa. Ympäristölupa voidaan myöntää, kun ympäristövaikutusten arviointimenettely on käyty läpi. Edellytyksenä ympäristöluvan antamiselle on, ettei hankkeesta aiheudu terveyshaittaa, maaperän tai pohjaveden pilaantumista eikä muuta merkittävää ympäristön pilaantumista. Toimintaa ei myöskään voi sijoittaa asemakaavan vastaisesti, minkä lisäksi on noudatettava sijoituspaikan valintaa koskevia säännöksiä. Ympäristölupaa haetaan Hollolan kunnalta.

7.7 Suunnitelmat

Ratahallintokeskus on laatinut alueen raideliikenneselvityksen (2007). Keskeistä asemakaavoituksen ja YVA-menettelyn kannalta on aluesuunnitelman kehittäminen ja tarkentaminen. Sen pohjalta laaditaan maa-ainesten oton ja tasauksen yleissuunnitelma.

8. ARVIOINTIMENETTELYN JA OSALLISTUMISEN JÄRJESTÄMINEN

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyyn voivat osallistua kaikki ne kansalaiset, joiden oloihin ja etuihin kuten asumiin, työntekoon, liikkumiseen, vapaa-ajanviettoon tai muihin elinoloihin toteutettava hanke saattaa vaikuttaa.

Kansalaiset voivat lainsäädännön mukaan:

- esittää kannanotonsa hankkeen vaikutusten selvitystarpeista silloin, kun hankkeen arviointiohjelman vireillöolosta ilmoitetaan.
- esittää kannanotonsa arviointiselostuksen sisällöstä kuten tehtyjen selvitysten riittävydestä arviointiselostuksen tiedottamisen yhteydessä.

Ihmisten tavoitteet ja mielipiteet ovat tärkeitä, ja arviointimenettelyssä tavoitteena on näiden mielipiteiden huomioonottaminen. Keskenään ristiriitaiset tavoitteet voidaan siten suunnittelussa nostaa esille niin, että kaikki näkemykset voidaan päätöksenteossa ottaa huomioon.

Arvioinnissa ja asemakaavoituksessa on perustettu seuraavat työryhmät:

Suunnitteluryhmä (YVA ja asemakaava)

Suunnitteluryhmä on vastannut arvioinnin käytännön toteutuksesta, kuten lähtötietojen kokoamisesta, dokumenteista ja tiedottamisesta. Suunnitteluryhmään ovat osallistuneet:

- Hollolan kunta
- Ramboll Finland Oy

Ohjausryhmä (YVA ja asemakaava)

Ohjausryhmään on koottu keskeisiä intressitahoja ja ryhmän tehtävänä on ohjata arviointimenettelyä ja asemakaavoituksen kulkua kaikissa vaiheissaan. Seurantaryhmään kuuluvat edustajat seuraavilta tahoilta:

- Hollolan kunta ja sen Nostava-toimikunta
- Ratahallintokeskus
- Hämeen tiepiiri
- Päijät-Hämeen liitto
- Lahden kaupunki
- Hämeen ympäristökeskus, kaavoitus
- Kokouksiin kutsutaan myös YVA-yhteysviranomaisen Hämeen ympäristökeskus sekä YVA-konsultti Ramboll Finland Oy

Yleisötilaisuudet

Ohjausryhmän lisäksi ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä halutaan tavoittaa vaikutusalueen asukkaita, maanomistajia ja muita intressiryhmiä mahdollisimman laajasti. Tämän vuoksi pidetään yleisötilaisuuksia, joiden tavoitteena on saada kartoitettua konkreettisia vaikutuksia, joita paikalliset asukkaat haluavat päätöksenteossa otettavaksi huomioon.

Yleisötilaisuuksia arvioinnin etenemisestä järjestetään seuraavalla tavalla:

- arviointiohjelman nähtävillä asettamisen yhteydessä
- arviointiselostuksen käsittelyvaiheessa joko ennen selostuksen valmistumista tai sen nähtävillä asettamisen yhteydessä

Tilaisuuksissa kansalaiset voivat tuoda esille näkemyksiään arvioitavista vaikutuksista ja vaihtoehdoista.

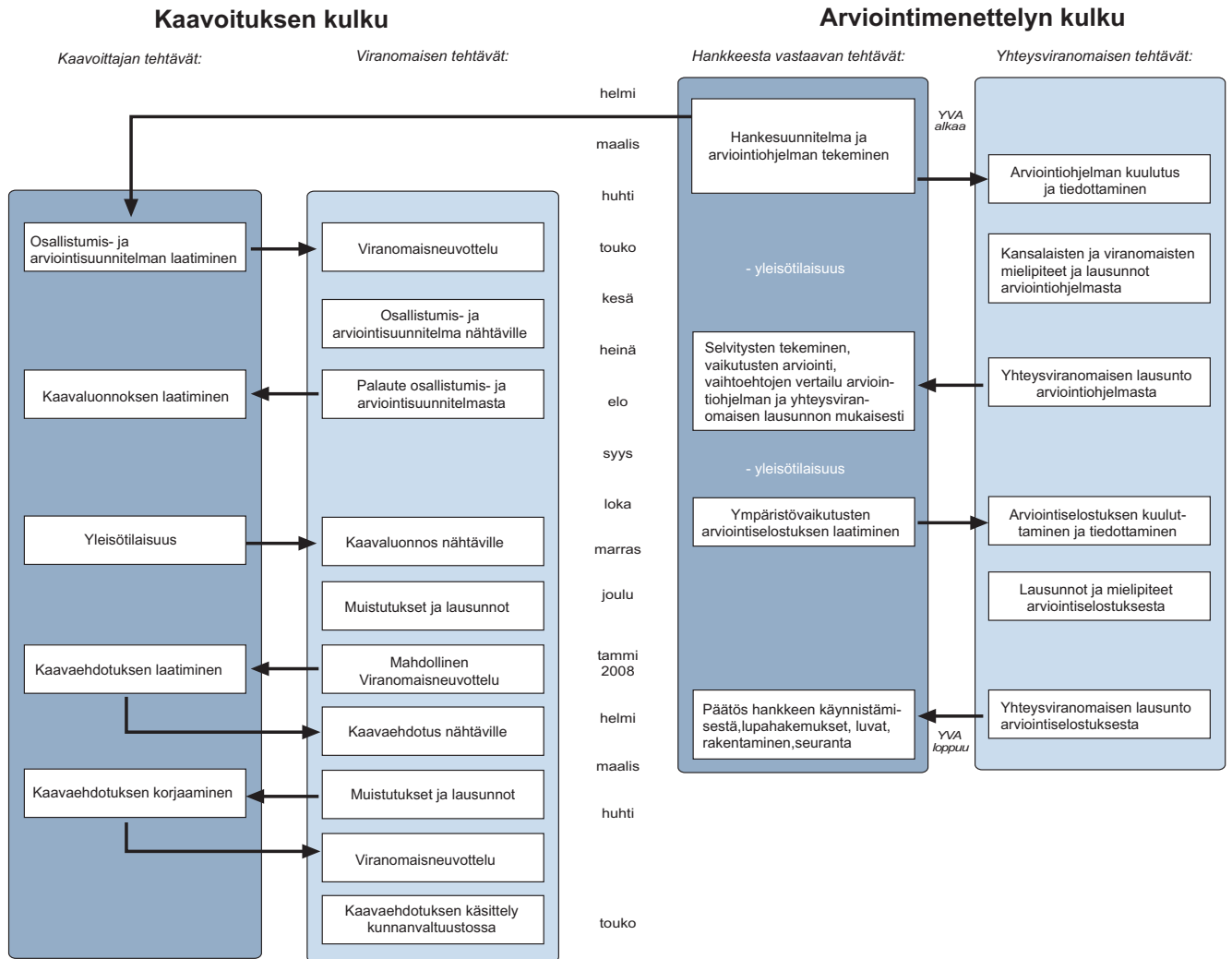
Tiedottaminen

Osallistumisen onnistuminen vaatii tehokasta tiedottamista. Onnistunut viestintä varmistaa, että tieto kulkee hankkeesta vastaavan, osallistujien, päätöksentekijöiden jne. kesken. Tiedonvälitykseen on monia menetelmiä. Paikalliset lehdet ja radiokanavat välittävät tehokkaasti tietoa suurelle joukolle. Hollolan kunnan nettisivuihin www.hollola.fi linkitetään arvioinnin ja asemakaavoituksen internetsivut, joissa esitellään hanketta, asemakaavoituksen etenemistä, ympäristövaikutusten arviointia ja aikanaan sen tuloksia. YVA-menettelyn yhteysviranomaisen lausunnot ovat nähtävillä myös ympäristöhallinnon internetsivuilla www.ymparisto.fi.

9. ARVIO YVA-MENETTELYN AIKATAULUSTA

Taulukossa 9.1 on esitetty arviointimenettelylle sekä asema-kaavoitukselle laadittu alustava aikataulu. Aikatauluun vaikuttavat mm. selvitysten laatimis-, nähtävilläolo- ja lausuntoajat.

■ Taulukko 9.1. YVA-menettelyn ja samaan aikaan meneillään olevan asema-kaavoituksen alustava aikataulu.



LÄHTEITÄ

- Havas-Rosberg, Alustava aluesuunnitelma (2006).
- Hollolan kunnan kasvusuunnat ja mahdollisuudet (1999).
- Hollolan pohjavesialueiden suojeluohjelma (1999).
- Hollolan tieverkko- ja liikenneturvallisuussuunnitelma (1992).
- Lahden kaupungin liikennemeluselvitys. Keskustan ulkopuoliset alueet. 2004. Meluntorjuntatyöryhmä.
- Lahden kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma LASE 2010.
- Lahden kaupunkiseudun rakennemalli (2004).
- Lahden eteläinen ohikulkutie/yleissuunnitelman tarkistus (1991).
- Luonto- ja maisemaselvitys, Enviro Oy (2004).
- Hollolan kunnan arkeologinen täydennysinventointi (2004).
- Lahden kaupunki. Ilmanlaatu Lahdessa vuonna 2005. Tekninen ja ympäristötoimiala. Valvonta- ja ympäristökeskus. 2006.
- Logistiikkakeskuksen liikenteellinen selvitys, JP Transplan 28.1.2005.
- Logistiikkakeskuksen alueen käyttösuunnitelma (2006).
- Logistiikkakeskuksen massatarkastelut (2006).
- Maaperätutkimukset vaiheen I alueella (2006).
- Nostavan luonto- ja maisemaselvitys 15.10.2004.
- Nostavan alueen liito-oravaselvitys, Ins.tsto Paavo Ristola Oy 31.5.2004.
- Natura 2000 tiedot, ympäristöhallinto.
- Okeroisten kulttuurimaiseman historiallinen kehitys, Carita Uronen (2002).
- Porvoojoen yläjuoksun historiallisten kohteiden inventointi (2002).
- Päijät-Hämeen kulttuurihistorialliset kohteet (1984).
- Päijät-Hämeen esihistorialliset kohteet (1979).
- Päijät-Hämeen uhanalaiset ja harvinaiset kasvit (1986).
- Päijät-Hämeen perinnemaisemat (2000).
- Rakennusperinnön inventointi, Teija Ahola (2004).
- Valtakunnallinen lehtojensuojeluohjelma.
- Tiehallinto (2005), Raskaan liikenteen liikennemäärät. Koko maa.
- VR-Rata Oy (2007). Nostavan raideliikenneselvitys.
- VT 12:n yleissuunnitelma ja logistiikka-alueen liittäminen valtatieverkkoon.

Tietoja hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnista on saatavissa seuraavilta tahoilta:

Hankkeesta vastaava

Hollolan kunta

Virastotie 3

15870 Hollola

sähköpostit:etunimi.sukunimi@hollola.fi

Yhteyshenkilöt

Eero Manerus, va. kaavoitusinsinööri

puh. (03) 880 1359

Mika Räsänen, tekninen johtaja

puh. (03) 880 1441

Yhteysviranomainen

Hämeen ympäristökeskus

PL 29 (Kauppakatu 11C)

15141 Lahti

sähköpostit:etunimi.sukunimi@ymparisto.fi

Yhteyshenkilö

Riitta Turunen, kehittämispäällikkö

puh. 020 490 3952

YVA-konsultti

Ramboll Finland Oy

Terveystie 2

15870 Hollola

faksi 020 755 7801

sähköpostit:etunimi.sukunimi@ramboll.fi

Yhteyshenkilöt

Matti Kautto, yksikön päällikkö

puh. 0400 493 709

Antti Lepola, johtava asiantuntija

puh. 040 588 7557