

HOLLOLAN STRATEGISEN YLEISKAAVAN PÄIVITYS

LIIKENNE-ENNUSTEEN PÄIVITYS

TAVOITTEET JA LÄHTÖKOHDAT

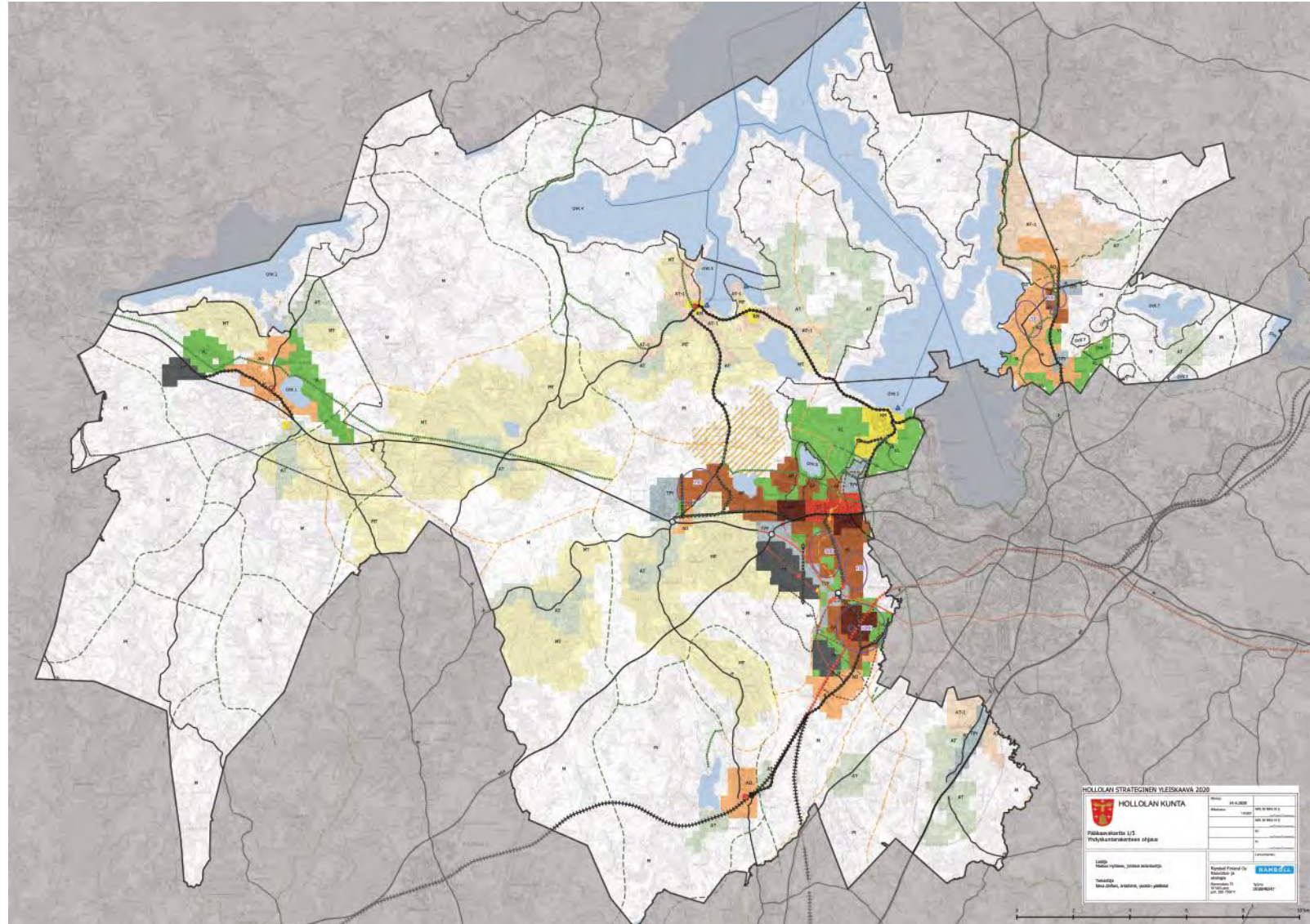
- Työssä selvitettiin Hollolan strategisen yleiskaavan vaikutuksia alueen liikenteelle.
 - Alueella on voimassa oleva strateginen yleiskaava, johon laaditaan päivitystä.
 - Työssä arvioitiin vaikutuksia nykytilanteen ja päivitettävän strategisen yleiskaavan välillä. Tämä siksi, että yleiskaavoissa liikenteellinen ratkaisu on lähes sama ja strategista yleiskaavaa ei oltu aiemmin viety liikennemalliin.
 - Tarkastelun keskiössä oli liikenneverkon kuormitus ja kapasiteetin riittävyys vuoden 2050 liikennemäärille.
 - Lisäksi pyrittiin arvioimaan eri kulkutapojen osuuksien muutoksia.
 - Ennusteen taustaksi arvioitiin väestön sijoittumista jalankulku- ja joukkoliikennevyöhykkeille sekä taajama-alueille.
- Varsinainen tarkastelualue oli Hollolan kunnan alue, mutta liikennemalli kattaa koko Lahden seudun.
- Tarkastelu laadittiin Ramboll Finland Oy:ssä, jossa työhön osallistuivat Jukka Räsänen, Markus Hytönen, Ilpo Ratinen ja Teemu Tontti

TARKASTELU

Tarkastelualueena oli koko strategisen yleiskaavan alue eli Hollolan kunnan alue

- liikennemalli kattaa koko Lahden seudun

Huomio keskitettiin kuitenkin alueisiin, joihin kaava esitti liikenteellisiä muutoksia.



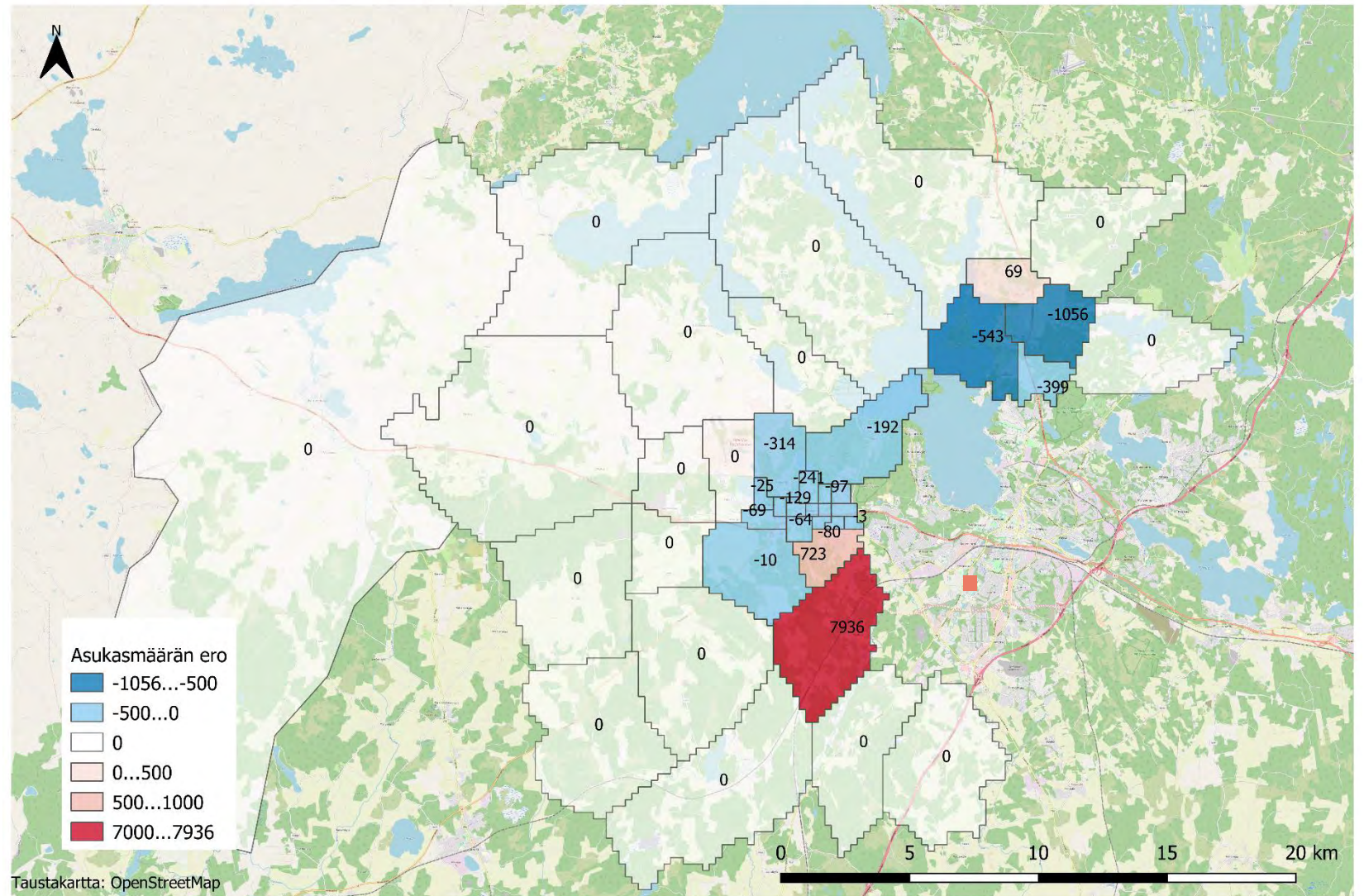
MENETELMÄT

- Aiempia Hollolaa koskevia liikennetarkasteluja oli tehty vuonna 2016 valtatie 24 aluevaraussuunnitelman liikenteellisten lähtökohtien tarkennuksen yhteydessä.
 - Liikennemallissa tarkasteltiin tuolloin vuoden 2040 ennustetilannetta, jossa Hollolaan oli oletettu yhteensä 5 700 asukkaan kasvu (1 700 tasaisesti haja-asutusalueille ja 4 000 taajamiin aiemman rakennemallityön mukaisesti. Liikennemallin päivitys perustui rakennemalleihin 1 ja 5.
- Työssä selvitettiin ne alueet, joilla liikennemallissa oletettu maankäyttö eroaa merkittävästi nyt käsittelyssä olevan strategisen yleiskaavan maankäytöstä ja aiemmista ennusteista.
 - Asukasmäärä, työpaikkamäärä sekä päivittäis- ja erikoistavarakaupan kerrosala
- Näille alueille laskettiin uudet matkatuotokset Ympäristöministeriön julkaiseman Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa -käsikirjan perusteella.
 - Matkatuotoksissa huomioitiin osa-alueiden sijoittumisen autoliikenne-, joukkoliikenne ja keskustavyöhykkeille vaikutus matkamääriin ja kulkutapaosuuksiin.
- Vuonna 2016 laadittuja henkilöautojen ja raskaan liikenteen kysyntämatriiseja korjattiin Laskettujen matkatuotosten perusteella. Korjatut matriisit sijoiteltiin liikenneverkkomalliin.

MAANKÄYTÖN MUUTOSTEN ANALYSOINTI (1)

Asukasmäärän erot suhteessa aiemman liikennemallin maankäyttöön (RM5)

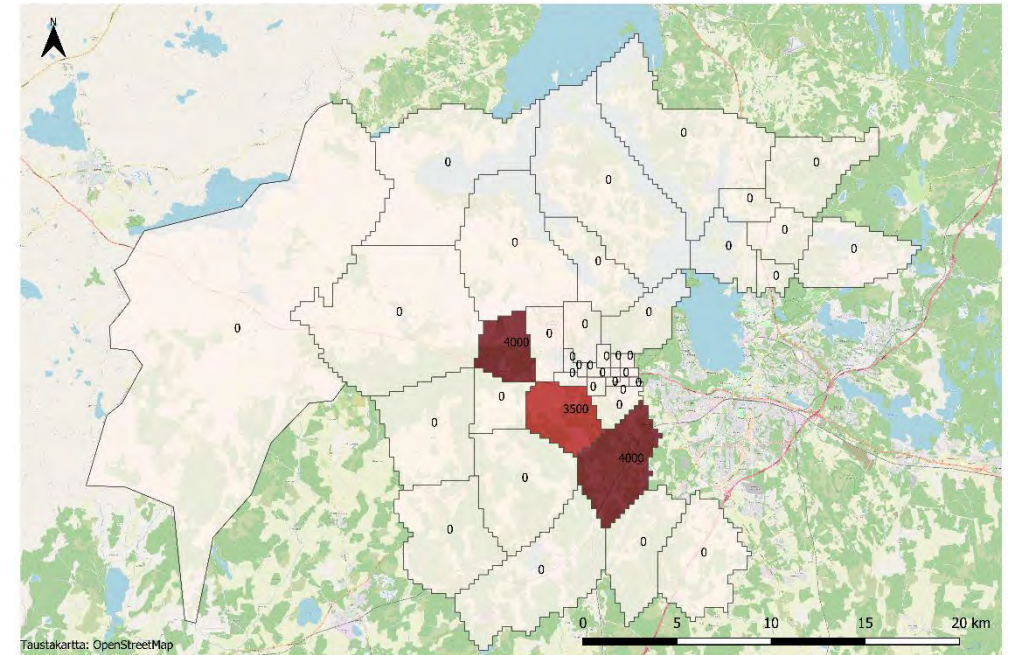
- Väestön matkatuotosten osalta ennusteiden päivitystarve kohdistui muutamille osa-alueilla (kuva).
 - Myös Lahden kaupungin puolella sijaitsevan Hennalan taustaennustetta korjattiin.
- Nostavan osa-alueella ero aiempiin ennusteisiin (ja myös nykytilanteeseen) on selvästi suurin
 - Nostava osoittautui myös työpaikkojen suhteen eniten muuttuvaksi osa-alueeksi.



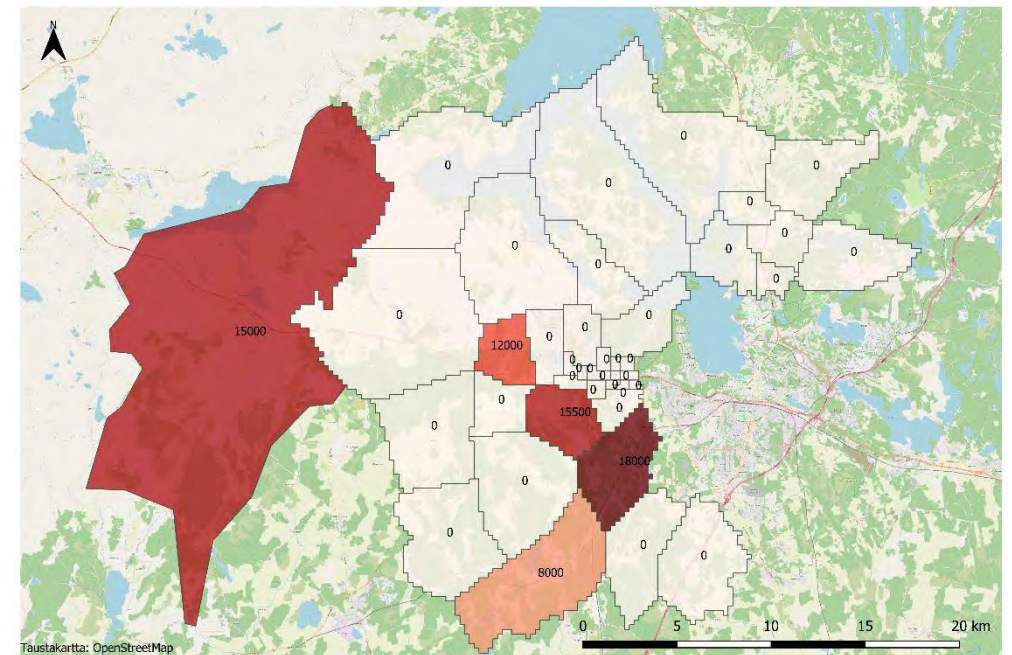
MAANKÄYTÖN MUUTOSTEN ANALYYSINTI (2)

- Päivittäis- ja erikoistavarakaupan osalta erityisesti Nostavan, Kukonkoivun, Herralan sekä Soramäen alueelle sekä Hämeenkoskelle mahdollistetaan aiemman mallin oletuksia enemmän rakentamista.
- Ainoastaan Nostavan alueen maankäytön määrä ja tiheys on kasvamassa niin paljon, että yhdessä rautatieliikenteen palvelun kanssa sen voidaan katsoa siirtyvän joukkoliikennevyöhykkeelle.
 - Muut osa-alueet analysoitiin henkilöautovyöhykkeenä.

Päivittäistavarakaupan kerrosalan erot suhteessa aiemman liikennemallin maankäyttöön



Erikoistavarakaupan kerrosalan erot suhteessa aiemman liikennemallin maankäyttöön

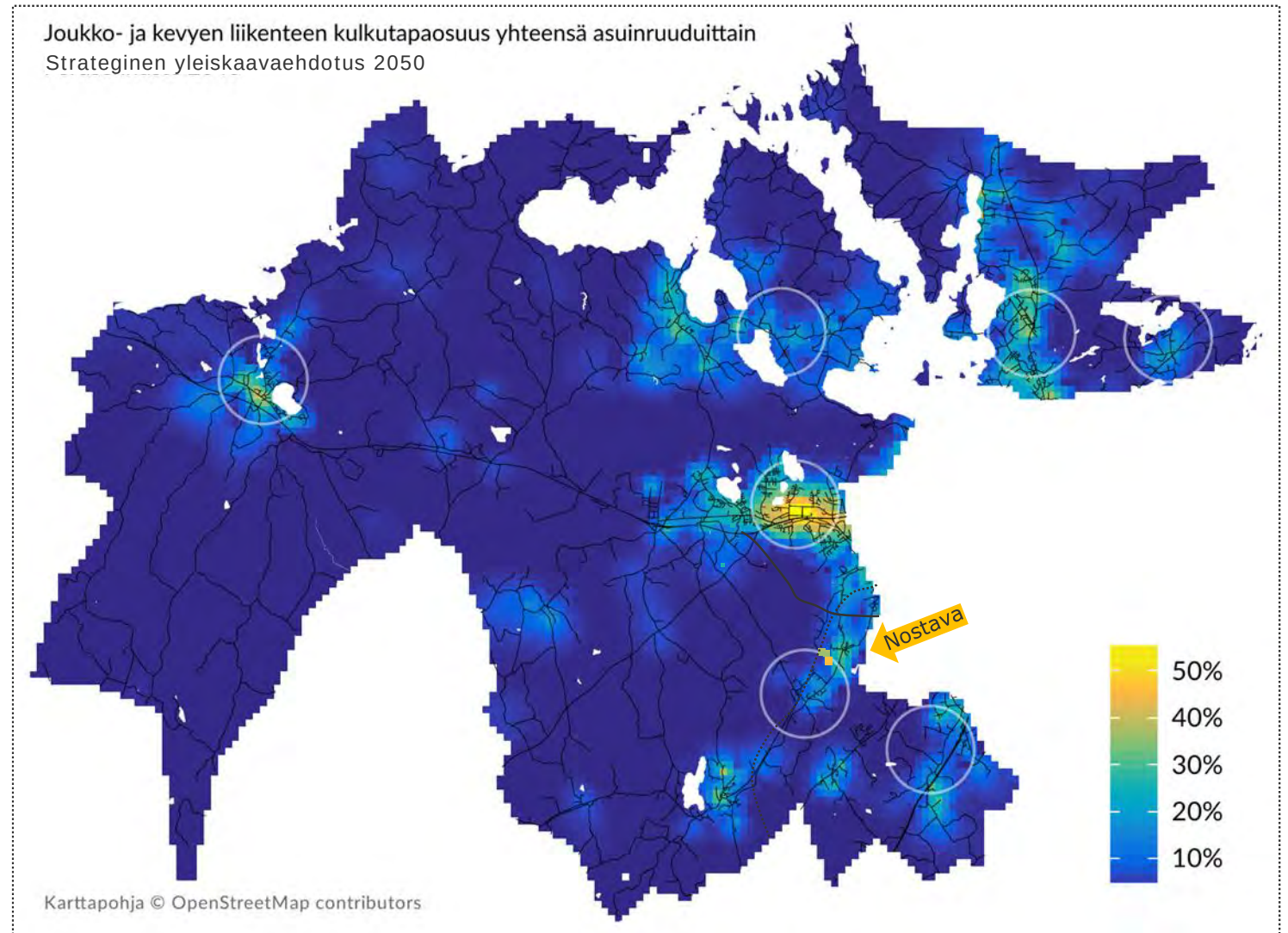


VYÖHYKEANALYYSI JA KULKUTAPOJEN MUUTOKSET (1)

- Vuonna 2019 Hollolan taajama-aste oli n. 79 %, eli taajama-alueella asui n. 18 700 ihmistä (Tilastokeskus).
- Mikäli väestönkasvusta 90 – 95 % kohdistuu taajama-alueille, olisi taajama-aste vuonna 2050 83 – 84 % (yhteensä n. 28 000 – 29 000 asukasta).
 - Vrt. koko maa keskimäärin 86,1 % vuonna 2019
- Tällä hetkellä Hollolan joukkoliikennevyöhykkeeksi ja alakeskuksen jalankulkuvyöhykkeeksi luokiteltavat alueet sijaitsevat lähinnä Salpakankaalla (Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet 2017).
 - Näillä vyöhykkeillä asuu n. 25 – 30 % asukkaista (6 000 – 7 000 as.).
 - Nostavan kasvaminen alakeskukseksi luonee sinne uudet jalankulku- ja joukkoliikennevyöhykkeet, mikä nostaisi osuutta karkeasti 35 – 45 %:iin (12 000 – 15 000 as.).

VYÖHYKEANALYYSI JA KULKUTAPOJEN MUUTOKSET (2)

- Kunnan tasolla tarkasteltuna vain Nostavan asukas- ja työpaikkatiheyden muutos erottuu verrattuna aiempiin selvityksiin, kun asukas- ja työpaikkamäärät alueella kasvavat voimakkaasti.
- Eri vyöhykkeillä matkustusintensivisyys vaihtelee, joten henkilöauton nettokäyttö ei vähene suoraan suhteessa kulkutapaosuuteen.



LIIKENNEMALLIN MATKATUOTOSTEN PÄIVITYS

- Maankäyttöanalyysin perusteella tunnistettiin Nostava, Kukonkoivu, Herrala ja Soramäki alueiksi, joiden matkatuotosten muuttumisella suhteessa vanhaan skenaarioon on vaikutuksia liikenneverkon kuormitukselle.
- Näille alueille laskettiin uudet asumisen, työpaikkojen, päivittäistavarakaupan, erikoistavarakaupan ja tilaa vaativan erikoistavarakaupan (TIVA) matkatuotokset.
 - Nostavaan huomioitiin yhteensä 4 000 työpaikkaa,
 - Muilla alueilla työpaikkojen määrään ei tehty muutoksia verrattuna aiempaan ennusteeseen.
 - Nostavassa oletettiin olevan sisäistä liikennettä päivittäistavarakaupan tuotoksista 50 %, erikoistavarakaupan tuotoksista 30 % ja TIVA-kaupan tuotoksista 10 %
 - Muilla selvästi kasvavilla alueilla kaupan asiakasmatkojen oletettiin saapuvan koko mallialueelta, liikennemallin taustaoletusten (matkanpituusjakauma) mukaisesti lähialueille painottuen.
- Nostavan oletettiin rautatieaseisakkeen ja tiiviin rakenteen myötä muuttuvan joukkoliikennevyöhykkeeksi, muille alueille matkatuotokset laskettiin autovyöhykkeen perusteella.

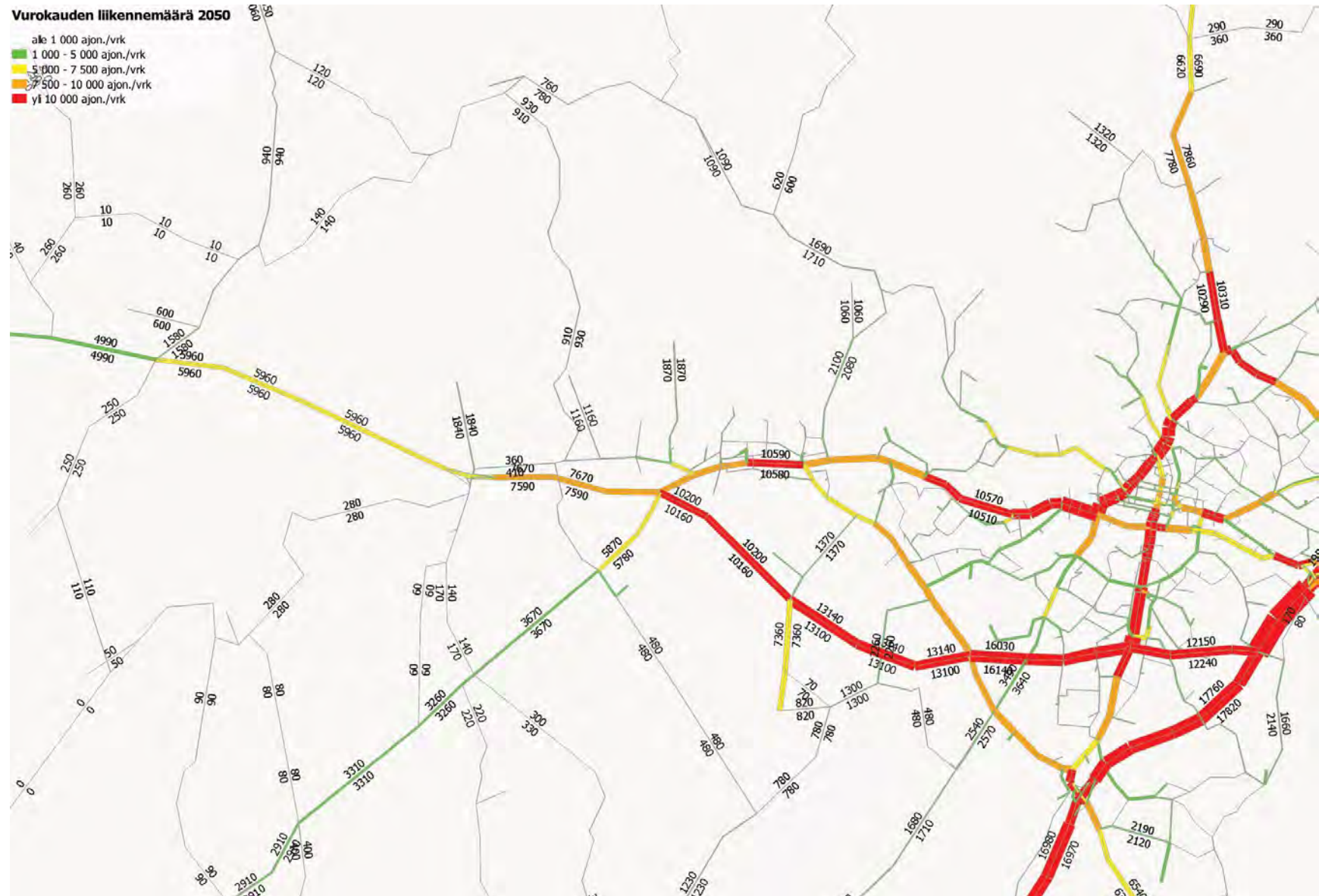
VUOROKAUSI- LIIKENNE

- Nykytilanteena tarkasteltiin verkkoa, jossa liikennekysyntä on nykytilan tasolla, mutta Lahden eteläinen ohikulkutie on toteutettu.
- Tilanne vastaa suurin piirtein vuotta 2021.



Keskimääräinen vuorokauden liikennemäärä vuonna 2021

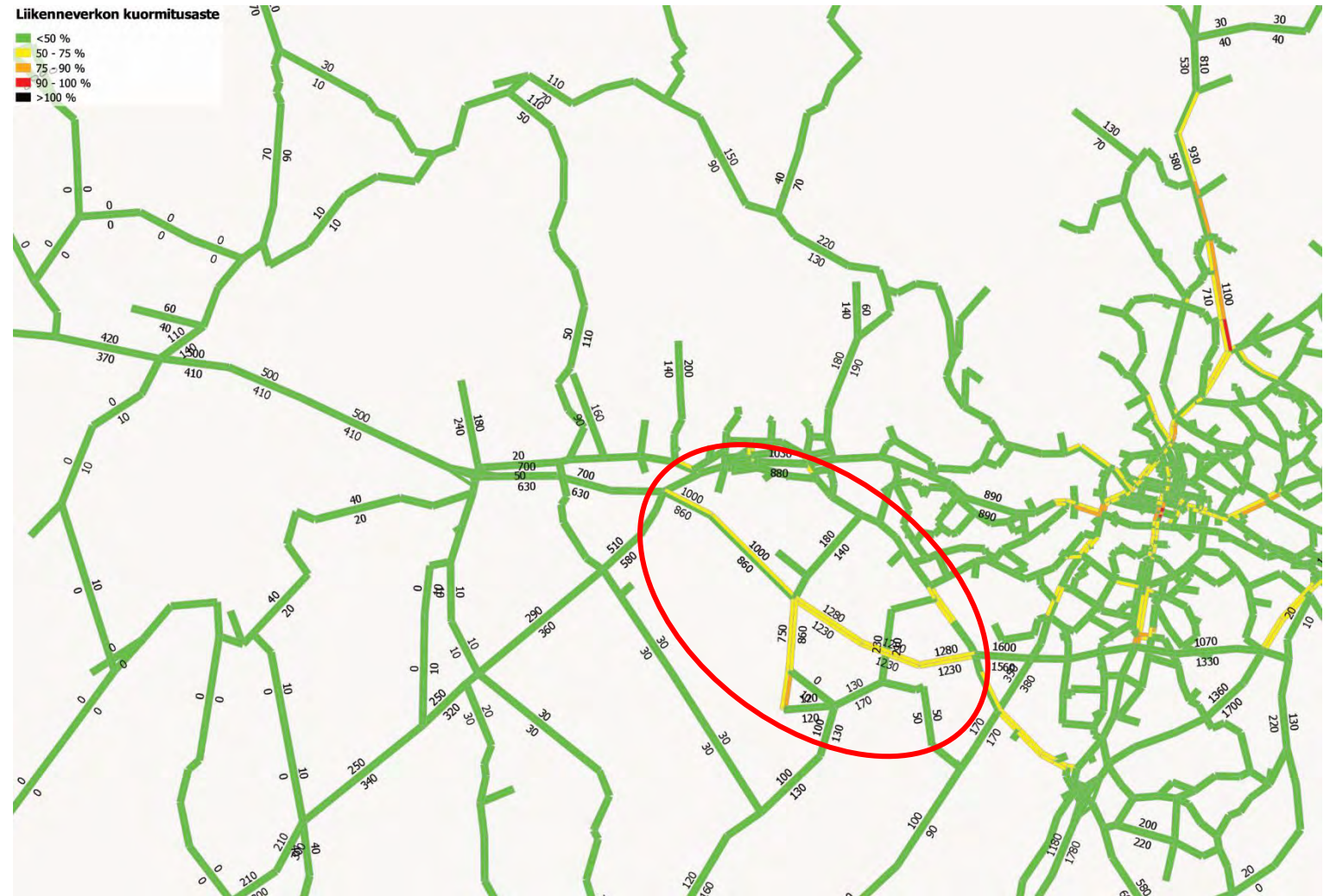
VUOROKAUSI- LIIKENNE 2050



Keskimääräinen vuorokauden liikennemäärä vuonna 2050

LIIKENNEVERKON KUORMITUS 2050

- Liikenneverkon kapasiteetti on riittävä, eikä alueelle ole odotettavissa liikenteen toimivuusongelmia.
- Vuoden 2050 iltahuipputunnin liikennemäärillä alle puolet liikenneverkon kapasiteetista on käytössä suurimmalla osalla väylistä.
- Ainoastaan uuden kehätien 1+1-kaistaisella osuudella ja Nostavan alueella yli puolet kapasiteetista täyttyy.



Liikenneverkon kuormitusaste vuoden 2050 iltahuipputunnissa. Liikenneverkon kapasiteetista on yli 50 % käytössä ainoastaan Eteläisen kehätien länsipäässä ja Nostavan alueella.

JOHTOPÄÄTÖKSET

- Kaavaesitys tehostaa kestävien kulkutapojen käyttöä, kun olemassa olevia alueita tiivistetään, ja ainoa merkittävä uusi aluekeskus (Nostava) on mitoitettu riittävän tiiviiksi ja rautatien sekä uuden Vt 12 linjauksen risteyskohtaan.
 - Salpakankaan kehittäminen on pitkälti olemassa olevan keskusta-alueen kehittämistä ja tiivistämistä. Lopputilanteessa Nostava muodostaa osittain omavaraisen uuden keskuksen hyvien liikenneyhteyksien varten.
 - Esitetty maankäytön kasvumahdollisuus on sijoitettu niin, että taajama-asteen kasvu voi olla 4–5 %-yksikköä, ja lopputilanteessa v. 2050 muilla kuin autoliikennevyöhykkeillä asuvan väestön osuus yli 10 %-yksikköä nykyistä korkeampi.
- Uuden ohikulkutien käyttöönoton jälkeen yleiskaavaehdotuksessa esitetty maankäytön kasvu ei aiheuta merkittäviä sujuvuus- tai liikenneturvallisuusongelmia. Asemanseutujen kehittäminen tukee joukkoliikenteen käyttöä ja Nostava on pyöräilyetäisyydellä kunnan nykyisestä keskuksesta.
 - Nostavan eritasoliittymästä Ala-Okeroistentielle suositellaan pyöräily-yhteyden toteuttamista heti, kun Nostavan aluetta aletaan kehittää. Myös autoliikenteen yhteys on pidemmällä tähtäimellä suositeltava.
- Nostavan eritasoliittymä ja asemakaavoitettu uusi kokoojakatu ovat edellytys alueen toteuttamiselle suunnitellussa laajuudessa. Nostavaan ajatelluista kaupallisista palveluista suhteellisen suuri osa perustuu paikalliseen kysyntään. Alueelle kaavailtu teollisuus- ja logistiikkakeskus on liikenteellisesti hyvin sijoittunut.
 - Kukonkoivun, Soramäen ja Herralan uudet palvelut keräävät asiakkaita myös lähiympäristöstä, mutta eivät ole seudullisesti merkittäviä.