

# HERRALAN ASEMA YMPÄRISTÖN MAANKÄYTÖN UDELLEENARVIOINTI

Asemakaavamuutos kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen  
ympäristöön

LAHDEN AMMATTIKORKEAKOULU  
Ympäristötekniikan koulutusohjelma  
Miljösuunnittelun suuntautumisvaihtoehto  
Opinnäytetyö AMK  
Kevät 2009  
Tiina Nykänen



Lahden ammattikorkeakoulu  
Ympäristötekniikan koulutusohjelma

NYKÄNEN, TIINA: Herralan asemaympäristön maankäytön uudelleenarviointi

Asemakaavamuutos kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön

Miljöösunnittelun opinnäytetyö, 75 sivua, 7 liitesivua

Kevät 2009

## TIIVISTELMÄ

---

Tämä opinnäytetyö käsittelee rautateiden asemaympäristöjä sekä asemakaavoitusta. Työn tarkoituksena on ollut perehtyä asemaympäristöjen muodostumiseen ja suunnitteluun Suomessa sekä asemakaavoituksen peruseräisiin. Kirjallisuuskatsauksen ja inventointien pohjalta opinnäytetyön sovellusosiona on laadittu asemakaavamuutos Hollolaan Herralan rautatieaseman ympäristöön, mikä yhdessä Herralan tiilitehtaan kanssa muodostaa yhden Päijät-Hämeen maakunnallisesti arvokkaista kulttuurihistoriallisista kohteista. Aihe ja tutkimuskohde on saatu Hollolan kunnalta, koska kyseisen alueen asemakaavamuutos on lähitulevaisuudessa ajankohtaista.

Teoriaosuudessa on lyhyt katsaus suomalaiskylien historiaan ja nykytilaan, minkä jälkeen tarkastellaan laajemmin rautatieympäristöjä: ratojen kehitystä Suomessa, juna-ratojen arkkitehtuuria, rautateiden puistokulttuuria, rautateiden merkitystä Suomelle ja asemien uusia rooleja ja nykytilaa. Teoriaosuudessa tarkastellaan myös Herralan kylän lisäksi kolmea muuta juna-aseman ympärille muodostunutta kylää sekä vertaillaan kylien yleispiirteitä ja asemakaavoja toisiinsa. Lisäksi teoriaosuus sisältää asemakaavaselostuksen ja asemakaavamuutoksen kuvauksen.

Sovellusosiossa pohditaan kaavaluonnosvaihtoehtojen avulla alueelle mahdollisia uusia käyttötarkoituksia ja kaavan ohjauskeinoja. Asemakaavaluonnosta tehtäessä on pyritty säilyttämään ja suojelemaan arvokkaita rakennuksia ja löytämään paikan identiteetin kannalta tärkeille kohteille uusia käyttötarkoitumahdollisuuksia siten, että kyläkeskus säilyisi jatkossakin viihtyisänä ja elinvoimaisena. Ympäristön arvokkaan kulttuurihistorian vuoksi kaavamuutoksen lähtökohdat ovat haastavat, mutta paikan arvoja ja vahvuuksia säilyttämällä ja kehittämällä kaavamuutoksella mahdollistetaan persoonallinen ja vetovoimainen ympäristö.

Avainsanat: asemakaavoitus, rautatieasemat, rakennusperintö, rakennussuojelu

Lahti University of Applied Sciences  
Faculty of Technology

NYKÄNEN, TIINA: A redesign of land use in the Herrala station environment

A town plan change to cultural historically valuable environment

Bachelor's Thesis in Environmental Planning

75 pages, 7 appendixes

Spring 2009

## ABSTRACT

---

This Bachelor's thesis deals with railway station environments and town planning. The aim of the study was to get acquainted with both the formation and design of the station environments in Finland, and the basic principles of town planning. Based on the theoretical part and inventories, a raft town plan was made to the Herrala railway station area and the adjacent brick factory environment in Hollola. Together the areas in question form an environment that is very valuable of its cultural history and therefore remarkable in the province of Päijät-Häme. The study was commissioned by the community of Hollola because the change of the town plan in the Herrala railway station area is of current interest in the near future.

In the theoretical part there is a brief summary of the history and the present state of Finnish villages. Secondly the theoretical part examines railway station environments more extensively. The development of railways in Finland, the architecture of the railways, garden history, the importance of the railways to Finland and both the present states and the new roles of the stations are discussed. Besides the village of Herrala, three other railway villages are presented, and their features and town plans are compared. In addition the theoretical part includes a description of the change of the Herrala town plan.

In the practical part of the study, the possibilities and ways of town planning and new purposes of use are discussed with the help of the Herrala town plan alternatives. When making the town plan, valuable buildings are maintained and preserved, and new purposes of use are found in a way that improves the image and identity of the village. The aim was to design the town plan so that the Herrala area could be a comfortable and vital village also in the future. Because of the valuable cultural history, the starting point was special and challenging but by maintaining and improving the values and the strengths of the area, the goal was reached and the new town plan enables a personal and attractive environment.

Key words: town planning, railway stations, cultural history, conservation of buildings

## SISÄLLYS

1	JOHDANTO	1
2	KYLÄYMPÄRISTÖ	2
2.1	Kylien muodostuminen Suomessa	2
2.2	Kylä ja paikallisuus	3
2.3	Kuntien ja kylien haasteet ja mahdollisuudet	4
3	RAUTATIEYMPÄRISTÖT	6
3.1	Ratojen kehitys Suomessa	6
3.1.1	Pietarin rata	8
3.2	Rautateiden merkitys Suomelle	10
3.3	Rautateiden arkkitehtuuri	12
3.4	Yhtenäinen asemaseutu	14
3.5	Rautatie ja puistokulttuuri	16
3.6	Asemien rakennusperintö	19
3.7	Asemaympäristöjen suojelu ja kaavoitus	20
3.8	Asemien uudet roolit	22
4	TARKASTELTAVAT KOHTEET	24
4.1	Herrala, Hollola	24
4.1.1	Asutus	24
4.1.2	Tiet ja liikenne	25
4.1.3	Teollisuus	26
4.2	Lappila, Kärkölä	27
4.3	Hikiä, Hausjärvi	30
4.4	Uusikylä, Nastola	31
4.5	Yhteenveto ja kaavojen vertailu	33
5	ASEMAKAAVAMUUTOKSEN LÄHTÖKOHDAT	36
5.1	Tunnistetiedot ja aluerajaus	36
5.2	Selvitys suunnittelualan oloista	37
5.2.1	Luonnonympäristö ja maaperä	37
5.2.2	Topografia ja kallioperä	38
5.2.3	Kasvillisuus	39
5.2.4	Väestön rakenne ja kehitys	39
5.2.5	Yhdyskuntarakenne ja rakennuskanta	40

5.2.6	Liikenne ja yhdyskuntatekninen huolto	44
5.2.7	Palvelut ja työpaikat	44
5.2.8	Maanomistus	45
5.3	Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset	46
5.3.1	Asemakaava	46
5.3.2	Yleiskaava	47
5.3.3	Päijät-Hämeen maakuntakaava	47
5.3.4	Muut selvitykset ja ohjelmat	48
5.4	Muita lähtökohtia	49
5.4.1	Kaupan yksikkö Herralaan	49
5.4.2	Herralan aseman ympäristön ongelmia	50
5.4.3	Raideliikenteen aiheuttama melu	50
5.4.4	Asemarakennuksen ja tiilitehtaan uusi käyttötarkoitus	52
6	ASEMAKAAVAMUUTOKSEN KUVAUS	54
6.1	Asemakaavamuutoksen tarkoitus ja tavoitteet	54
6.2	Asemakaavamuutoksen vaihtoehdot	54
6.2.1	Yhteenvedo	59
6.3	Kaavan rakenne	60
6.4	Aluevaraukset	61
6.4.1	Korttelialueet	61
6.4.2	Muut alueet	63
6.5	Palvelut	64
6.6	Kaavan vaikutukset	64
6.6.1	Vaikutukset rakennettuun ympäristöön ja elinympäristöön	64
6.6.2	Vaikutukset luonnonympäristöön	65
6.7	Kaavamerkinnot ja -määräykset	65
6.8	Nimistö	66
7	YHTEENVETO	67
	LÄHTEET	69
	LIITTEET	75

## 1 JOHDANTO

Rautateillä ja asemaympäristöillä on merkitystä niin paikallisella tasolla kuin koko Suomenkin kehityshistoriaa ajatellen. Valitettavasti asemia on kohta enää vain risteysasemilla, ja niilläkin vanhat asemarakennukset ovat jäämässä käyttämättömiksi ja ränsistymässä, ellei niitä ole jo purettu pois modernien matkakeskusten tieltä. Kansallisen identiteetin ja historiallisen ympäristömuistin kannalta asemaympäristöjen hävittäminen tai korvaaminen täysin uudella toiminnolla ei ole ongelmaton, ja siksi arvokkaiden kulttuuriympäristöjen suunnitteluun ja suojeiluun tuleekin kiinnittää entistä enemmän huomiota. Niiden vaaliminen ja pitäminen yhteydessä arkielämän toimintoihin on tärkeää, ja se luo sekä jatkuvuutta että turvallisuuden tunnetta nykyisessä entistä nopeammin muuttuvassa maailmassa.

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on tutustua asemaympäristöihin sekä laatia asemakaavamuutos Herralan rautatieaseman ja tiilitehtaan ympäristöön alueen kulttuurihistoriallisesti arvokas luonne huomioiden. Kyseisen aiheen ja kohdealueen olen saanut tutkittavaksi Hollolan kunnalta, koska Herralan asemaympäristön kaavoitus on lähitulevaisuudessa ajankohtaista. Alueen historiallisten ominaispiirteiden säilyttäminen sekä niitä tukevan toiminnan luominen alueelle ovat asemakaavamuutoksen haasteita. Tarkoituksena on myös miettiä arvokkaille rakennuksille soveltuvia uusia käyttötarkoitumahdollisuuksia.

Rautatieasemien ympäristöistä on tehty varsin vähän opinnäytetöitä, ja siksi aihepiiri sopii hyvin tutkimuksen kohteeksi. Teoriaosuudessa perehdytään suomalaisten rataympäristöjen ominaispiirteisiin sekä rautatien merkitykseen Suomen kehityksen kannalta. Työssä tarkastellaan myös Suomen kylien yleistä kehityshistoriaa sekä asemaympäristöihin kehittyneitä kylätaajamia. Tutkimusaineistona on käytetty raideliikenteeseen ja kaavoitukseen liittyvää kirjallisuutta, karttoja sekä Herralan alueelle tehtyjä selvityksiä. Lähtömateriaalin ja maastokäyntien pohjalta on inventoitu ja analysoitu kaavamuutosalueen tämänhetkisiä oloja. Työprosessin aikana on lisäksi vertailtu erilaisia asemakaavamuutosvaihtoehtoja, joiden pohjalta varsinainen asemakaavamuutos tarvittavine selostuksineen on toteutettu.

## 2 KYLÄYMPÄRISTÖ

Elämme jälleen voimakkaan rakennemuutoksen aikaa: 1990-luvun lamakauden ja voimakkaan talouskasvun jälkeen olemme taas taloudellisessa taantumassa. Vaikka vuosituhannen alun kasvu on ollut nopeaa, näkyvimmat muutokset ovat tapahtuneet lähinnä suurissa kasvukeskuksissa. Taajamissa tilanne on päinvastainen. Muuttoliike koskettaa suurta osaa maamme kylistä, ja supistuminen sekä lähipalveluiden katoaminen uhkaavat niistä pienimpiä. (Kuisma & Peltonen 2002, 6.) Tästä kehityksestä huolimatta kylä on edelleen arvostettu ja jatkuvaa kehittämistä vaativa asuinpaikka, koska kylässä asioilla on ihmisen mittakaava ja usein vahva yhteisöllisyyden tunne.

### 2.1 Kylien muodostuminen Suomessa

Vaikka jo rautakauden ihmiset osasivat viljellä, turkiskauppa oli niin kannattavaa, että siitä tuli pääelinkeino pohjolassa. Vasta keskiajalla alkanut peltoviljely synnytti pysyvämpää asutusta ja varmuus ravinnosta tarjosi kasvupohjan väestölle. Vähitellen viljelytiloja alettiin pilkkoa ja jakaa nuoremmille sukupolville. Näin syntyivät ensimmäiset kylät, jotka rakentuivat lähinnä vesi- tai kulkureittien varalle viljaville paikoille – luonnonolojen merkitys varhaisten kylien muodostumisessa on ollut ratkaisevaa. Kun pellot alkoivat tuottaa yli oman tarpeen, oli järkevää myydä tai vaihtaa liikatuotanto muihin hyödykkeisiin. Kylä, jonka seudullinen saavutettavuus oli hyvä, alkoikin toimia markkinapaikkana. Helppokulkuiset meri-, järvi- ja harjureitit toimivat luontaisena verkostona aina keskiajalle saakka. Ensimmäiset kaupunkimme perustettiin 1200–1400-luvuilla rannikolle, sisämaan kylät kehittyivät luonnon tarjoamien väylien tukemina aina 1700-luvulle saakka. (Hynynen 2006, 8–12.)

Historiallisesti kylä koostui taloista, joilla oli kokonsa ja kunniansa lisäksi oikeuksia ja velvollisuuksia. Nykypäivän suurissa kasvukeskuksissa yhden talon merkitys on hyvin pieni, mutta kylissä, etenkin pienimmissä, jokaisella talolla on edelleenkin painoarvoa. Kylä vaatii myös riittävän rakennustiheyden ollakseen kylä. Maaseudun kolmijaon mukaan kylät voidaankin jakaa kolmeen luokkaan: 1) kau-



pungin läheisen maaseudun kylä, 2) ydinmaaseudun kylä sekä 3) harvaan asutun maaseudun kylä (Kuisma & Peltonen 2002, 13, 17).

## 2.2 Kylä ja paikallisuus

Ihmisellä on taipumus tunnistaa asioita laajenevina kehinä. Lähimpänä meitä on oma koti, sitten kotikylä, kotikunta, Suomi ja lopulta maailmankaikkeus. Kodin ja oman kylän tai kunnan tasoa kutsutaan myös paikallisuudeksi. Paikka ja paikallisuus antavat meille juuret, suojaa ja turvallisuutta, ja ne ovat pohja minuudelle. Kotipaikan ulkopuolella on maailma mahdollisuuksineen, mutta myös epävarmuuksineen. Saman asuinalueen ihmisillä on lisäksi paljon yhteistä: naapurusto, mikroilmasto, maisema ja luonto sekä palvelut. Vastavuoroisuudesta syntyy tietynlainen yhteys ja lojaliteetti, mikä parhaimmillaan ilmenee vahvana yhteishenkenä – me-tunteena. Kylän yhteisöllisyyden kannalta onkin tärkeää, että kyläläisillä on yhteinen ”olohuone” eli jokin kokoontumispaikka, jossa kaikki voivat tavata ja jakaa ajatuksiaan. (Kuisma & Peltonen 2002, 6, 16.)

Ihmisen toiminta on paikkakeskeistä – elämme maailmassa paikan kautta. Toisaalta nykyaika ei ole enää pelkkää omassa kylässä asumista ja elannon hankkimista omalta maalta, vaan maatalousyhteiskunnan paikalliset verkostot ovat vähitellen laajentuneet maailmanlaajuisiksi informaatiotalouden verkostoiksi. Monet käyvät töissä yhä kauempana, ja kehittyneiden liikenneyhteyksien ansiosta paikallisuuden rinnalle syntyy seudullinen, jopa maailmanlaajuinen, kehä, joka ylittää kylä- ja kuntarajat. Kylien onkin omissa pyrkimyksissään asemoitava itsensä osaksi seudullista yhteisöä. Mitä tahansa kylällä on tarjottavana oman väkensä kysynnän lisäksi, markkinointikohde on heti laajempi. Mahdollisuuksia vahvistaa myös tietotekniikan kehitys. (Kuisma & Peltonen 2002; 8–9 Hynynen 2006, 8–12.)

Myös kaupungin toiminnalliset verkostot ovat levittäytyneet maaseudulle. Monet meistä haluavat asua väljästi metsän reunassa, mutta silti lähellä kaupunkia. Seudullisesti tärkeä työpaikka-alue saattaa sijaita vanhassa kuntakeskuksessa tai uuteen tieliittymään ilmaantuneessa keskittymässä peltojen keskellä. Maatilojen

asukkaista yhä suurempi osa työskentelee päivittäin kaupunkimaisissa taajamissa. On yhä tavallisempaa, että päivän toimista suoriutuakseen on liikuttava useammassa kuin yhdessä verkostossa. Työ- tai ostosmatkaan käytetään rautatieverkostoa tai palvelukeskittymään tullaan raitiovaunulla, henkilöautolla tai polkupyörällä. (Hynynen 2006, 8–12.)

### 2.3 Kuntien ja kylien haasteet ja mahdollisuudet

Maisema peilaa kylää, sen rakenne kuvastaa elämisen pysyviä ehtoja, jo tehtyjä valintoja ja se näyttää todelliset arvomme – ympäristö on paikkakunnan lahjomaton ilmaisin, ja siksi on tärkeää, että ympäristö sekä tuntuu että näyttää hyvältä (Kuisma & Peltonen 2002, 36). Ympäristön imago on myös tärkeä tekijä uutta asuinpaikkaa valittaessa, ja siksi siisti yleisilme on suhteellisen helppo tapa lisätä sekä viihtyisyyttä että kylän vetovoimaisuutta.

Päijät-Hämeen maakuntasuunnitelma on laadittu vuosille 2005 – 2030. Suunnitelman mukaan väestön ikärakenteen muutos tuo uusia haasteita, mutta myös mahdollisuuksia. Lisäksi yhteiskunnan kyky tuottaa palveluja ja maakuntalaisten valmiudet käyttää tuotettuja palveluja uudella tavalla ovat tulevaisuuden keskeisiä kysymyksiä. Arvot, joille Päijät-Hämeen maakuntaa rakennetaan, ovat lähtökohdina tavoitteiden toteuttamisessa ja toiminnan perusta on seuraavissa arvoissa: maakuntalaisten tasa-arvoinen hyvinvointi, elinikäinen oppiminen, työ, yhteistyö ja kumppanuus, muutosvalmius sekä jatkuva kestävä kehittyminen. (Päijät-Hämeen liitto 2006, 4.)

Päijät-Hämeen alueelle on laadittu myös kyläohjelma. Kylät ovat saaneet itse kirjata tulevaisuuden haasteita ja merkittävimmät neljä kokonaisuutta ovat 1) kylien pysyminen asuttuina tulevaisuudessa 2) yhteenkuuluvuuden ja yhteisöllisyyden säilyminen 3) maatalouden rakennemuutosta korvaavien työpaikkojen luominen ja 4) toimiva liikenneverkko ja sen ylläpito. Kylien kehittämisen haasteet ovat niin suuria, että kylät eivät pärjää niissä yksin – oma kunta on läheisin kumppani ja jatkossa kunnilta tarvitaan eri sektoreita ja toimialoja ylittävää otetta. Toinen tärkeä asia on kaupunkien ja maaseutujen vuorovaikutus. (Leppänen 2005, 3–8.)

Kylässä on oltava riittävästi asukkaita, jotta siellä on turvallista elää, tehdä töitä ja viihtyä. Nykyisin haasteena on räätälöidä ja yhdistää sekä ylittää rajoja niin, että kylien palvelut säilyvät ja monipuolistuvat – mitä enemmän on asukkaita, sitä enemmän on palveluiden käyttäjiä ja tarjoajiakin. Toimivat palvelut puolestaan houkuttelevat lisää asukkaita. Kylän menestys ei ensisijaisesti johdukaan sijainnista vaan enemmänkin kylän yhteistyökyvystä ja ilmapiiristä. (Leppänen 2005, 10–11.)

Jokainen kylä on omanlaisensa ja laajemmassa mittakaavassa katsottuna kylätkin erilaistuvat. Tulee asumiskyliä, maatalouskyliä, teollisuuskylä, matkailukyliä, oppilaitoskyliä jne. (Kuisma & Peltonen 2002, 10.) Erilaisuudesta huolimatta jokaisella on tärkeä merkitys niin kyläläisille kuin kansallisella tasollakin. Siksi kylien suunnittelussa omaleimaisuus ja paikalliset piirteet on kyettävä tunnistamaan ja ratkaisut tehtävä ne huomioon ottaen ja niitä kehittäen, jotta jokaisella kylällä olisi oma persoonallinen ja mieleenpainuva piirteensä. Erityispiirteitä esille tuomalla ja kehittämällä vahvistetaan sekä kyläläisten käsitystä omasta kylästään että julkisuuden maaseutukuvaa – erityispiirteiden ja historian pohjalta voidaan luoda kulttuuria ja tapahtumia tai kehittää jopa erityisiä, paikallisia, asumismuotoja. (Leppänen 2005, 10, 18, 37–38.)

### 3 RAUTATIEYMPÄRISTÖT

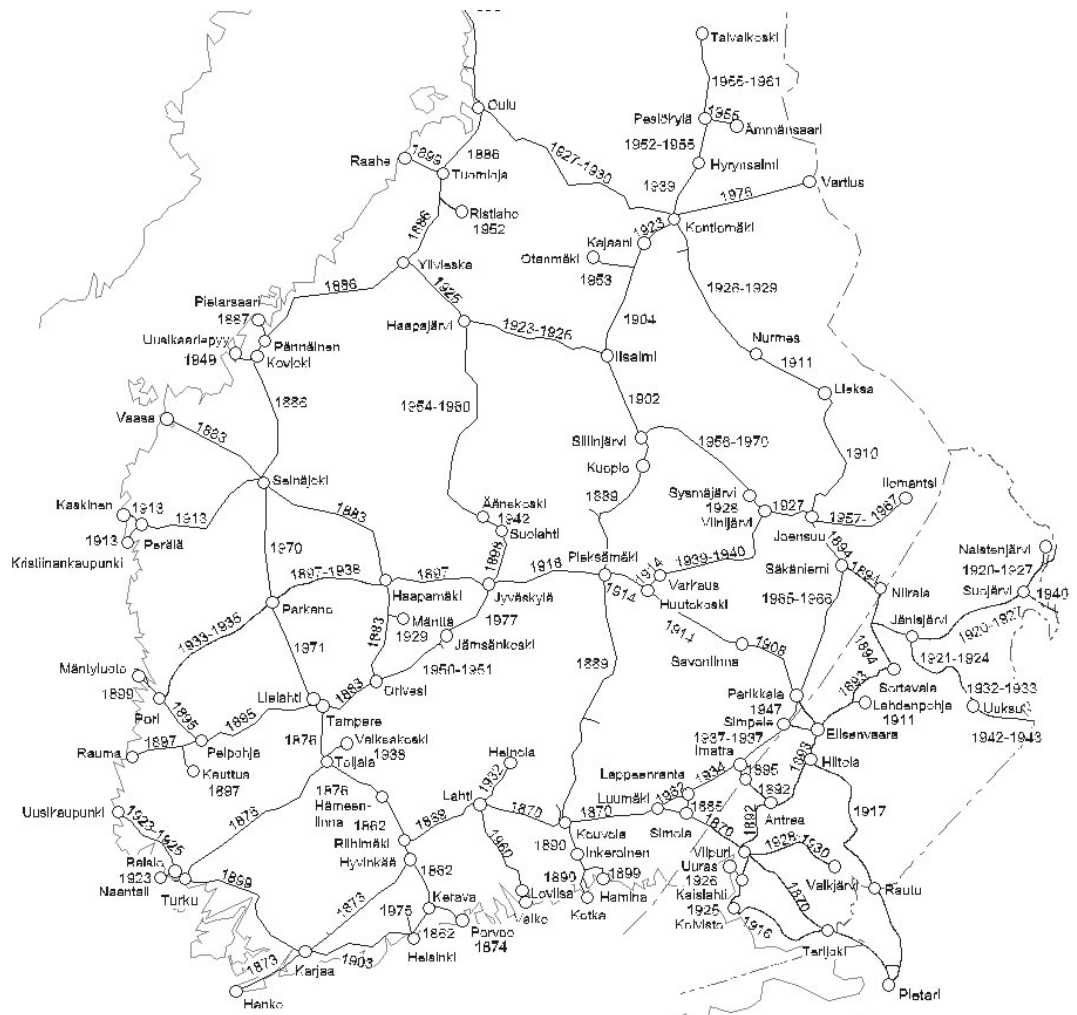
Vaikka rautateiden syntymävuotena pidetään vuotta 1825, jolloin kaikki tekniset kysymykset olivat pääosin ratkaistu, rautateiden voittokulku alkoi Englannista vasta vuonna 1830, jolloin valmistui ensimmäinen toimiva ja tulevalle kehitykselle suuntaa antanut rataosuus Liverpoolin ja Manchesterin välille. Pohjoismaista ensimmäisenä raiteille ehti Tanska vuonna 1847. (Rinne 2001, 13.)

#### 3.1 Ratojen kehitys Suomessa

Vesireitit ovat olleet Suomen perinteisin kulkuväylä ja ensimmäinen ehdotus rautatiestä liittyikin vesistökytymyksiin. Runsasvesistöisessä Suomessa oli perattu laivaväyliä ja rakennettu kanavia jo vuodesta 1832, ja monilla tahoilla oltiin edelleen sitä mieltä, että päähuomio oli kohdistettava vesiväylien parantamiseen – rautateitä olisi rakennettava vain yhdistämään vesistöjä toisiinsa ja mereen. Hämeen läänin vesistöjen kanavointia suunniteltaessa ehdotettiin niiden yhdistämistä läänin eteläosasta hevosrautatiellä Helsinkiin. Kysymykseen rautateiden tai kanalien paremmuudesta paneuduttiin maassamme innolla sen tullessa ajankohtaiseksi ja yhtenä etuna rautateille pidettiin sitä, että niitä pystyttiin käyttämään huomattavasti pidemmän aikaa vuodesta vesireittien jäätyessä talvisin. Tästä seurasi vilkas keskustelu myös liikenneolojen yleisestä parantamisesta. (Alameri 1979, 9; Huvila 2008.)

Vielä tuolloin kaikki eivät nähneet rautateiden tarjoamia mahdollisuuksia, vaan monien mielestä vesireitit ja kanavoinnit riittivät tyydyttämään kuljetustarpeen. Kyytilaitos palveli virkansa puolesta matkustavia sekä muita ylempisäätyisiä, eikä tavallisen kansan liikkumista edes pidetty tarpeellisena. Painokkaasti rautateiden puolesta puhuneen Johan Vilhelm Snellmannin näkemys kuitenkin voitti ja Suomeen rakennettiin 1800-luvun loppupuolella nopeaan tahtiin varsin kattava rautatieverkko (kuvio 1). Usein on myös korostettu, että juuri rautatiet ja kenraalikuvernööri Nikolai Bobrikov yhdistivät Suomen kansan ja tekivät siitä kansakunnan. (Rinne 2001, 9.)

Rautateiden tullessa Suomeen niiden kehitys oli jo pitkällä, eivätkä esimerkiksi matkustajavaunujen perusratkaisut ole niistä ajoista juuri muuttuneet (Rinne 2001, 280). Rautateiden rakentaminen alkoi Suomessa 1857 ja ensimmäinen rata Helsingistä Hämeenlinnaan avautui liikenteelle vuonna 1862. Myös maan silloiset tärkeät kauppakeskukset yhdistävä rata oli ajatuksissa jo vuonna 1857, jolloin johtokunta määrättiin tutkimaan Pietarista Viipuriin ja edelleen Päijänteen rantaan suunnattavaa rautatiehanketta. Tuloksena syntyi kaksi ratalinjausvaihtoehtoa: Riihimäeltä Vesijärven eteläisen pään kautta kulkeva linjaus (pääosin toteutettu linjaus) sekä Hämeenlinnasta Lammin sekä Päijänteen ja Vesijärven välisen niemen, Anianpellon, kautta kulkeva linjaus. (Rasehorn 1996, 1–2; Huvila 2008.)



KUVIO 1. Rataverkon kehitys Etelä ja Keski-Suomessa (Museovirasto)

### 3.1.1 Pietarin rata

Vuonna 1961 tehtiin ehdotus Riihimäeltä Lahden kautta Viipuriin ja sieltä edelleen Pietariin kulkevasta linjauksesta. Viimein marraskuussa vuonna 1867 annettiin keisarin (Aleksanteri II) käskykirje, jossa määrättiin rautatien rakentaminen Riihimäeltä Pietariin aloitettavaksi. Erityisinä syinä Riihimäki – Lahti -reitintä valintaan olivat luonnon omat mahdollisuudet, koska Salpausselkä tarjosi monin paikoin jo lähes valmiin ratavallin ja samalla välttyttiin vesistön ylityksiltä ja kiertämiseltä. Myös sotilaallinen merkitys oli huomattavaa. (Rasehorn 1996, 3-6.)

Viranomaiset suhtautuivat myönteisesti radan rakentamiseen. Sen katsottiin olleen hyvä asia maalle ja rakennustöitä luonnehdittiin hätäaputöiksi – radan rakentaminen työllisti parhaimmillaan lähes 12 000 miestä. (Rasehorn 1996, 11, 24.) Kun huhu ratatöistä alkoi levitä, virtasi ratatyömaan alueen kuntiin tuhansittain nälkiintynyttä väkeä työn ja ruoan toivossa. Kun vielä kulkutaudit pääsivät leviämään aliravitun ja ahtaasti asuvan väen keskuudessa, tuhon jäljet olivat ikäviä. Lahden ja Riihimäen välillä oli enimmillään toiminnassa viisi sairashuonetta, joissa hoidettiin vuoden 1868 aikana yhteensä lähes 2 800 potilasta, joista 522 kuoli. Sairaaloitten lähistöille perustettiin myös hautausmaita. Kulkutaudit niittivät satoa niin ikään vakinaisten asukkaiden keskuudessa ja yksistään Hollolassa kuoli asukkaista yhteensä 1 010 eli joka seitsemäs vuonna 1868. Syntynyt vajuus peittyi vasta lähes kymmenen vuoden kuluttua. (Mantere 2006.) Vaikka Pietarin rataa voidaankin pitää nälän ja kuoleman ratana, rautatien rakentaminen oli monille viimeinen oljenkorsi ja ankarista olosuhteista huolimatta töistä pidettiin kiinni (Rasehorn 1996, 11, 24).

Vaikeuksista huolimatta ratatyöt etenivät nopeasti ja elokuussa 1869 juna pääsi ensimmäisen kerran tulemaan Riihimäeltä Lahteen. Pietariin asti rata valmistui syyskuussa 1870. Radan rakentaminen maksoi ennakoitua vähemmän, mikä johtui osittain siitä, että rata pengerrettiin vain yhtä raideparia varten, työvoima oli katoilanteessa halpaa ja notkelmien ylityksissä käytettiin ensi kertaa maassamme amerikkalaista paalusiltamenetelmää, joka säästi kustannuksia. Herralan ja Lahden välillä rata kulki kahdeksan syvän notkelman yli (yhteensä 658 m) paalusilta- ja pitkin. Myöhemmin nämä sillat purettiin ja notkelmat täytettiin. Ratakiskot

hankittiin belgialaiselta yritykseltä, joka voitti tarjouskilpailun, mutta kiskot osoit-  
tautuivat myöhemmin liian heikoiksi ja muutenkin sopimattomiksi kasvavalle  
liikenteelle ja ne vaihdettiin teräskiskoihin. Muutostyö alkoi 1876 ja työ kesti  
kaikkiaan 20 vuotta. (Mantere 2006.) Kaksoisraidetyöt Riihimäki – Lahti välillä  
aloitettiin vuonna 1944 ja koko väli valmistui 1954. (Rasehorn 1996, 11, 24.)  
Koko Suomen suurimmat päällysrakennetyömaat olivat välillä Riihimäki – Lahti  
vuonna 1997 (VR-konsernin vuosikertomus 1997).

Riihimäki – Pietarin välille rakennettiin aluksi 32 asemaa (kuvio 2). Myöhemmin  
asemia, pysäkkejä, seisakkeita ja laitureita tuli lisää – kaikkiaan liikennepaikkoja  
on ollut yli 100, joista nelisenkymmentä jäi toisen maailmansodan jälkeen Neu-  
vostoliitolle ja kymmenkunta vuoden 1918 tapahtumien jälkeen Venäjälle. (Rase-  
horn 1996, 51). Keisari antoi radan rakentamiseen korottoman lainan sillä ehdolla,  
että kolmasosa radan tuotoista tulotettiin Venäjän valtion kassaan, ja Suomi mak-  
soikin lainan takaisin varsin pian. Hanketta rahoitettiin myös kansainvälisillä ob-  
ligaatiolainoilla. Huomioitavaa on, että koko rataosuus Riihimäeltä Pietariin oli  
Suomen Valtionrautateiden omistuksessa ja liikennöimä, kun rata valmistui koko-  
naisuudessaan 1870. (Rinne 2001, 17–23.)



KUVIO 2. Kuva Herralan asemalta vuodelta 1919 (HerrKsY.)

### 3.2 Rautateiden merkitys Suomelle

Rautateiden synnyn aikaan Suomi oli kehittymätön ja taloudellisesti takapajuinen maa. Maaseudun tilaton väki lisääntyi nopeasti, työtilaisuudet olivat niukassa, kuljetusolot olivat alkeelliset, maanteitä oli vähän ja nekin olivat huonokuntoisia. Lisäksi taloudellista kehitystä jarrutti tiukka elinkeinoelämän säätely. Venäjää ja Suomea hallitsi tsaari Nikolai I, jonka mielestä yhteiskuntarauhaa oli vaikea pitää yllä, ellei Suomen kumoukselliseen perustekijään, köyhyyteen, käyty käsiksi. Maata ja maamme oloja oli siis kehitettävä rakentamalla kanavia ja rautateitä sekä purkamalla talouselämän esteitä. Kesti kuitenkin lähes kolme vuosikymmentä rautateiden voittokulun alkamisesta, ennen kuin niitä alettiin toden teolla rakentaa Suomeen – silloinkin vastustus oli vielä kovaa. (Rinne 2001, 14.)

Rautateiden tulo merkitsi rahatalouden vahvistumista maaseuduilla. Kun rautateitä alettiin rakentaa, raha alkoi liikkua ja paikalliset saivat ansiotyötä. Niin ikään rautatiet ovat edistäneet merkittävästi kaupunkien ja asutuskeskusten kehittymistä. Samalla ne ovat synnyttäneet monia täysin uusia kaupunkeja pienemmistä taajamista puhumattakaan. Kaikista asemista ei kuitenkaan kasvanut suuria ja vilkkaita keskuksia ja nykyaikainen kehitys on jättänyt monia erämaa-asemia autioiksi. (Rinne 2001, 36–45.)

Rautatiet rakennettiin meillä yhdistämään maakunnan keskuspaikat ja sisävesialueet rannikkokaupunkien satamiin, ja siten syntyivät pitkät etelästä pohjoiseen suuntautuvat pääradat läntisine haaroineen. Myöhemmin on myös rakennettu niihin yhdistyviä poikkiratoja. (Huvila 2008.) Rautatiet merkitsivät siis maan verkostoitumista ja ne mursivat eristyneisyyttä luoden uudenlaista tietoisuutta – voikin sanoa, että internetin tuoma verkostoituminen on ollut lähes yhtä suuri mullistus kuin rautateiden tulo aikanaan. Nykyaikana junalla matkustaminen on ihmisille aivan toinen asia kuin historian alkuvaiheessa. Tämän päivän junamatka on usein kovin arkinen tapahtuma, johon ei liity suurta jännitystä eikä seikkailua. Rautatiet asemineen elävät kuitenkin meissä ja niistä on tullut vahva osa suomalaista identiteettiämme. (Rinne 2001, 279, 291–292.)



Rautateiden kannattajien yhtenä perusteluna oli sivistyksen ja yhtenäiskulttuurin edistäminen. Rautatie edisti postilaitosta, kirjakauppaa, sähkösanomien vaihtoa sekä matkustajien kuljetusta ja rautatiet ovat olleet keskeisenä teemana kulttuurin tekemisen saralla. Sota-aikana ihmiset liikkuvat paljon ja rautatie oli osa silloista elintarvikehuoltoa. Rautateistä on kirjoitettu paljon runoja, matkakirjoja ja romaaneja, joista ehdoton suomalainen klassikko on Juhani Ahon Rautatie (1884). Pitkillä junamatkoilla myös kysyntä matkalukemiselle kasvoi. Kirjapainotaidon kehittyminen mahdollisti halpikirjasarjojen sekä lehtien massatuotannon ja rautateillä oli mahdollisuus tavoittaa suuret ihmisjoukot. Rautatiet innoittivat lisäksi taidemaalareita sekä musiikin- ja elokuvantekijöitä ja kulttuuritapahtumat yhdistivät koko rautatieläiskuntaa. Junaliikenne loi myös tarpeen yhtenäiselle ajan mittaamiselle ja kellon käytölle. (Rinne 2001, 195–242; Huvila 2008.)

Rautateiden rakentaminen merkitsi ensimmäistä todellista askelta valtiorakenteen ja demokratian luomisessa: sitä ennen valtiollisina instituutioina tunnettiin vain veronkantojärjestelmä ja tuomiolaitos. Rautateiden tulo lisäsi myös huomattavasti valtion virkamiesten määrää ja näkyvyyttä sekä edisti virkamieskunnan suomalaistumista. Toisaalta rautatiet toivat ihmiset lähemmäs toisiaan. Liikkuvuus ja kotimaanmatkailu lisääntyivät, käsitys suomalaisesta kansakunnasta alkoi hahmottua ja rautateiden ansiosta ihmisten mielissä vahvistui käsitys Suomesta maantieteellisenä kokonaisuutena. (Rinne 2001, 286–287.)

Rautatieasemilla on ollut merkitystä myös valtiollisina näyttämöinä. Tästä hyvä esimerkki on Helsingin asema, jossa on tapahtunut monia kansallisesti merkittäviä tapahtumia ja järjestetty 1980-luvulta lähtien musiikkitapahtumia, teatteriesityksiä, taidenäyttelyitä jne. Taiteentekijöiden näkökulmasta asemat ovat suosittuja, koska niissä tavoittaa suuret yleisömäärät ja ihmisiin saa suoran kontaktin helpommin kuin perinteisissä taidelaitoksissa. Tällaisten tapahtumien kautta myös rautateillä on mahdollisuus tarjota jotain uutta ja elää mukana tässä päivässä. (Rinne 2001, 177.)

### 3.3 Rautateiden arkkitehtuuri

Valtionrautateiden rakentaminen asemineen ja niihin liittyvine rakennuksineen sekä asemapuistoineen on merkittävä osa suomalaista historiallista rakennuskulttuuria. Valtionrautateilla on ollut oma rakennuttamis- ja suunnitteluorganisaation- sa jo 1870-luvulta lähtien. Virkamiestyönä tehty arkkitehtuuri on ollut anonyymiä, eikä tekijöitä ole yleensä nostettu esiin. Valtakunnan tasolla rautatierakentaminen on toiminut uuden arkkitehtuurikielen ja rakennuskulttuurin levittäjänä varsinkin 1900-luvun vaihteessa. Paikallisella tasolla kukin asema-alue on ollut tärkeä kunnan kehityksen kannalta paitsi toiminnallaan ja työpaikoillaan myös arkkitehtuurillaan ja miljööllään. (Huvila 2008.)

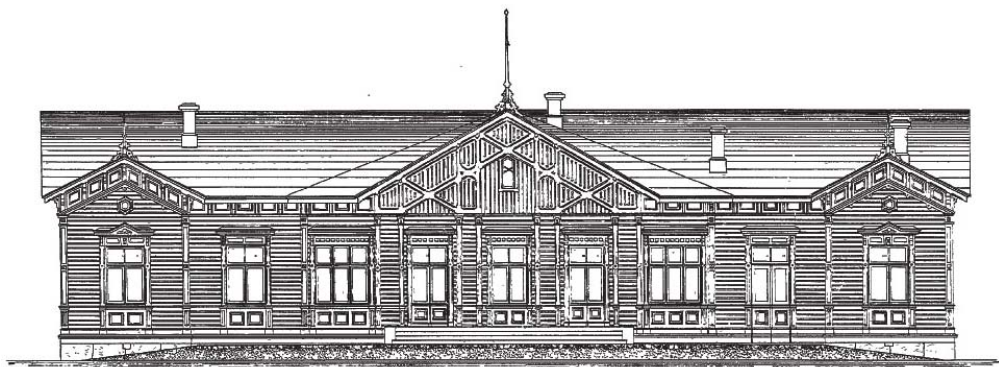
Suomen Valtionrautatiet rakensi sadan vuoden kuluessa, vuosivälillä 1860–1960, yli 5 000 rakennusta, joista erikokoisia asemia oli noin 600. Lähes koko maan kattavana verkkona asemat muodostavat harvinaisen läpileikkauksen rakennustyy- leihin: rautateiden varsilta löytyy useimpien Suomessa esiintyvien rakennustyyli- en edustajia viime vuosisadan kertaustyyleistä alkaen. Suomen rautatiearkkiteh- tuurille onkin ominaista huomattava yhtenäisyys, mikä on seurausta valtiollisesta rautatielaitoksesta ja keskusjohtoisesta rakentamisesta. (Huvila 2008.)

Ensimmäisiä asemia suunniteltaessa oli luotava uudenlainen rakennustyyppi, joka vastasi käyttötarkoitusta sekä viestisi syntymässä olevasta kansallisvaltiosta - aseman oli erotuttava muusta rakentamisesta, eikä niitä missään nimessä saanut sekoittaa yksityisrakennuksiin, raatihuoneeseen tai kirkkoon. Rautatierakennukset tunnetaankin hyvästä suunnittelustaan, korkealuokkaisista rakennusaineistaan sekä hyvästä käsityötaidostaan. Ensimmäisten asemarakennusten suunnittelusta vastasi Hämeen lääninarkkitehti Carl Albert Edelfelt. (Museovirasto 1997, 1; Rin- ne 2001, 165, 177).

Suomen rautatiearkkitehtuurissa on aina korostettu yksinkertaisuutta ja tavoiteltu taloudellisuutta, vaikka toisaalta pyrittiinkin edustavuuteen. Asemat ovat myös teknisesti hyvin rakennettuja; niiden perustuksissa ja rakenteissa on otettu huomi- oon mm. junaliikenteen aiheuttama värinä. Julkisivut ja sisätilat suunniteltiin huo- lallisesti. Odotussali oli rakennuksen tärkein tila, mikä näkyi sisutuksessa ja tyy-

linmukaisissa pintamateriaaleissa. Kiinteät sisustukset suunniteltiin asematiloja varten erikseen ja talojen tapaan huonekaluista tehtiin tyyppi- ja piirustuksia. (Huvila 2008.)

Esikuvia rautateiden rakennuksiin haettiin Euroopasta, missä rautatiearkkitehtuurilla oli jo vuosikymmenien perinne. Rautateitä pidettiin yhtenä ihmiskunnan suurimmista keksinnöistä ja rautatiearkkitehtuurin oli oltava sen mukaista. Tyylivaihtumia haettiin myös Egyptin muinaisesta rakennustaiteesta, Kreikan arkkitehtuurista ja Englannin Tudor-henkisestä gotiikasta. Samoihin aikoihin Euroopassa vallitsivat klassiset perinteet ja uusrenessanssi oli suosittua. Koska uutuudessaan rautateitä pidettiin pelottavina, arkkitehtuurissa pyrittiin käyttämään jo tuttuja ja kotoisaksi koettuja tyyli- ja muotoiluelementtejä epävarman matkustajan rauhoittamiseksi. Rautatiearkkitehtuurin valtavirraksi koko Euroopassa muodostui niin sanottu italialainen huvilatyyli, joka oli tuolloin yleisesti arkkitehtuurin esikuvana ja sopi hyvin myös rautateille. Pian kehittyi myös ns. sveitsiläistyyli, joka vapautti puuarkkitehtuurin kiviarkkitehtuurin jäljittelystä. (Rinne 2001, 166.)



KUVIO 3. Mikkelin asema vuodelta 1888 (Museovirasto)

Edelfeltin rautatiearkkitehtuuri tukeutui kansainvälisiin esikuviin, mutta hän sovelsi niitä itsenäisesti. Hänen arkkitehtuurilleen on tyypillistä epäsymmetria, tornien käyttö, useista eri tyyli- ja muotoiluelementeistä lainatut yksityiskohdat, monimuotoisuus ja vaihtelevuus – Edelfelt kehitti suomalaisen muunnelman italialaisesta huvila-arkkitehtuurista (kuviokuva 3). Edelfeltin apulaisena toimi Knut Nylander, joka oli ensimmäinen vakinaisesti rautateiden palvelukseen kiinnitetty arkkitehti. Nylanderin aikana alettiin käyttää myös tyyppi- ja piirustuksia, joten samoja piirustuksia käytettiin useissa kohteissa. Asuin- ja apurakennuksissa tyyppi- ja piirustuksia oli

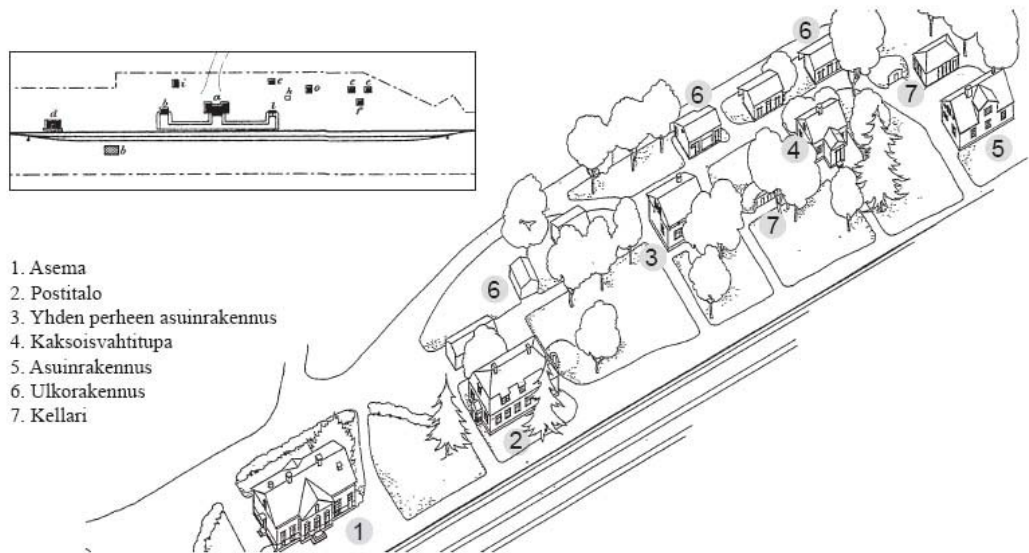
käytetty alusta alkaen. Nylanderin jälkeen Valtion Rautatien arkkitehdiksi tuli Bruno Granholm 1890-luvulla, ja hänen suunnittelemaansa asemarakennuksia, joissa näkyy kansallisromanttisia piirteitä, on Suomessa runsaasti. (Rinne 2001, 166–167.)

Komeita, kansallisromanttisia vaikutteita heijastavia jugend-tyylisiä asemia rakennettiin 1900-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä. Asemien suunnittelua kilpailutettiin harvoin, mutta vuonna 1906 järjestettiin arkkitehtikilpailu Tampereen asemasta. Ensimmäisen maailmansodan jälkeen vallitseva tyyli suunta oli klassismi ja 1930-luvulle mentäessä myös asemarakennusten suunnittelussa siirryttiin funktionalismiin. Heti toisen maailmansodan jälkeen rakennetut asemat ovat kaikkea muuta kuin ilahduttavia - varsinkin Pohjois-Suomessa tuhoutui paljon asemarakennuksia ja uudet, persoonattomat ja omakotitalomaiset, asemat rakennettiin jopa vanhoille perustuksille. (Rinne 2001, 177–179.)

Nykyään asemista pyritään kehittämään matkakeskuksia, joissa yhdistyvät niin ostosmahdollisuudet kuin hyvät liikenneyhteydetkin. Tavaraliikenteen osalta suuntauksena ovat laajat yhteisterminaalit. Pienemmillä asemilla arkkitehdit ovat puolestaan voineet toteuttaa näkemyksiään vapautuneemmin sekä hakea paikallisia elementtejä ja alueelle tyypillistä tuntumaa – esimerkiksi Kolarin aseman ulkomuotoon on haettu onnistuneesti mallia lapinkodasta. (Rinne 2001, 179.)

### 3.4 Yhtenäinen asemaseutu

Asema-alueeseen kuuluu raiteiston muodostama ratapiha sekä noin 50 – 100 metriä leveä vyöhyke radan molemmin puolin. Useimmat asemat ovat ns. väliasemia, joissa asema ja alueen muut rakennukset sijaitsevat raiteiston toisella sivulla noin 10 – 20 metrin päässä radasta. (Museovirasto 1997, 2.) Keskellä sijaitseva asemarakennus oli arkkitehtuuriltaan komein rakennus, joka hallitsi kokonaisuutta. Sen sivuilla sijaitsivat tavaramakasiinit ja erillinen yleisökäymälärakennus. Asema-alueella rajasi maisemassa tyypillisesti asemapuisto. (Huvila 2008.)



KUVIO 4. Lapuan asema-alue 1920-luvulla (Museovirasto)

Asemarakennukset ovat vain yksi, vaikkakin näyttävän, osa asemaseudun rakennuksista. Asemien rakennuskanta on ollut runsas (kuvio 4), ja se on parhaimmillaan käsittänyt rautatiehenkilöiden asunnot saunoineen, navettoineen, aittoineen ja liitereineen. Samaan yhteyteen kuuluivat myös tavaramakasiinit ja erilaiset rautateiden huoltorakennukset sekä monilla asemilla veturitalli ja vesitorni. Rakennusten määrää lisättiin aina tarpeen mukaan, ja isoimmilla risteysasemilla niitä saattoi olla toistakymmentä. Keskeisillä rautatiepaikkakunnilla rautatieläisille rakennettiin jopa suuria asuinkasarmeja. Nämä rakennukset muodostivatkin kirjaimellisesti rautatieläisten asuttaman asemakylän, mikä on tyypillinen piirre juuri Suomelle, koska muissa maissa rautatieläiset asuivat kaupungeissa tai muissa asutuskeskuksissa, joista käsin käytiin töissä. (Museovirasto 1997, 2; Rinne 2001, 94, 184.)

Suomessa yhtenäisten asemakyläiden rakentaminen johtui käytännön syistä, koska asemat rakennettiin alun perin asutuskeskittymien ulkopuolelle - keskelle metsää - ja rautateiden oli pakko rakentaa henkilökunnalleen asunnot. Valtion Rautatiet lunasti asema-alueita varten radan varresta pitkulaisia maa-alueita ja asemakylät rakennettiin keskusjohtoisesti samaan aikaan rautatien kanssa. Näin asema-alueista tuli ehjiä ja arkkitehtonisesti tasokkaita miljöitä, joiden hierarkkisuus näkyi siinä, että asunnon koko määräytyi virka-aseman mukaan. Asemapäällikön taloa lukuun ottamatta asuinrakennukset olivat yleensä varattu kahdelle tai useammalle perheelle, kuten talusrakennuksetkin. Tyypillistä asemakylille on se, että asuntojen julkisivut ovat radalle päin ja talusrakennukset sijaitsevat niiden

takana. Asuinalueen läpi kulki usein raitti. Aitoja tai muita erottavia esteitä ei ollut, joten rautatieläisalueilla elämä oli hyvin yhteisöllistä. Oman lisänsä asemaseutuihin toivat 1910-luvulta lähtien Rautatiekirjakaupan kioskit. (Rinne 2001, 184.)

Rautatieasemalla on muista liikenneasemista poikkeava rooli sijaintipaikkakunnallaan: muiden liikennemuotojen asemat ovat yhdyskuntarakenteen näkökulmasta vain reunahuomautuksia rautatieasemiin verrattuna. Pääosa rataverkostamme rakennettiin ajanjaksona, jona yksityisautoja ei vielä ollut ja rautatien saamisen liikenteellinen merkitys yhdyskunnalle oli aikanaan erittäin suuri. Erityisesti käytännöllisistä saavutettavuussyistä rata ja asema tuotiin niin lähelle yhdyskunnan keskustaa kuin se suinkin oli mahdollista. Rautateiden rakennusvaiheen jälkeen taajaan rakennetut yhdyskunnat, erityisesti kaupungit ovat kasvaneet monikertaisiksi rautatien tulohetkeen verrattuina, ja siksi rautatieasemilla onkin hyvä ja näkyvä paikka kaupungissa. (Kukkonen 2006, 16.)

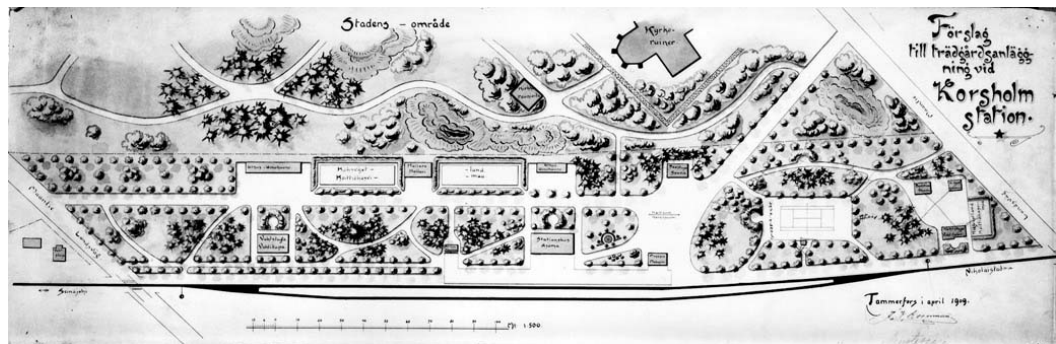
### 3.5 Rautatie ja puistokulttuuri

Suomalaisen puistokulttuurin saralla rautatiet olivat edelläkävijöitä. 1870-luvulta lähtien aseman yhteyteen kuului aina sekä asukkaille että matkustajille yhteinen puisto hyvinhoidettuine istutuksineen – rautatiepuistot olivatkin ensimmäisiä julkisia puistoja maassamme (kuvio 5). Syy puistojen rakentamiselle oli ennen kaikkea käytännöllinen, koska höyryveturit tupruttivat ympärilleen kipinöitä ja tulipalon vaara oli jatkuva. Puistot lehvästöineen toimivat ennalta ehkäisevästi etenkin kesäisin, jolloin tulipalon riski oli suurin. Kipinävaaran ehkäisyn ohella rautatiepuistojen katsottiin lisäävän rautateiden arvostusta ja kehittävän kansan makua. Asemapuistolla oli selkeä tehtävä antaa edustava ja viihtyisä kuva valtiollisesta kulkuvälineestä ja toisaalta kätkeä suojiinsa työntekijöiden yksityinen alue asuinrakennuksineen, puutarhapalstoineen ja saunoineen. (Rinne 2001, 185; Joutsalmi 2005, 67.)

Asema-alueeksi erotettiin radan varrelta aseman vilkkaudesta ja sen paikasta liikennepaikkojen luokituksessa riippuen kaistale maata, jonka pituus vaihteli 500–900 metrin välillä (leveys 50 – 100). Asemapuisto suunniteltiin siten, että asema-

rakennuksen lähiympäristössä oli sen edustavin osa: puukuja tai -rivistö, eduspihan nurmialue istutuksineen, penkit matkustajille ja joskus jopa huvimaja. Jos asemapäällikkö asui aseman päädyssä, oli hänelle erotettu puutarha-aidalla pihalue. Hevosaitaus, mitä voidaan pitää myös nykyisen paikoitusalueen alkuna, oli asemarakennuksen ja tavaramakasiinin välissä. Asemalta johti asuinalueelle usein lehmus- tai koivukuja. (Joutsalmi 2005, 64–65.)

Asemapuistojen suunnittelu alkoi vuonna 1873, kun rautateille palkattiin ensimmäinen ylipuutarhuri. Siitä alkaen puistojen hoito oli koulutettujen ja alansa johtavien ammattilaisten käsissä ja rautateiden palvelukseen pääsystä kilpailtiin. Myös rautateiden sisäisillä asemien puistokilpailuilla pidettiin yllä laatua ja hyvää kunnossapitoa. Puutarhurit apulaisineen kiersivät asemalta toiselle ja pitivät huolta sekä aseman että asemaseudun ympäristöstä, asemamiesten tehtäviin kuului alueiden pitäminen siistinä. Puiden ja pensaiden taimet sekä kukat saatiin rautateiden omilta puutarhoilta. (Rinne 2001, 190; Joutsalmi 2005, 66; Huvila 2008.)



KUVIO 5. Korsholman aseman puutarhasuunnitelma vuodelta 1908 (Museovirasto)

Suomalainen tapa rakentaa laaja, koko rakennuskannan kokoava, rautatiepuisto on melko harvinainen ilmiö Euroopassa, koska muualla rautatieasemat on rakennettu huomattavasti Suomea kaupunkimaisemmille alueille. Tiiviimmät asemapuistot olivat silti yleisiä Keski-Euroopassa ja Englannissa, mistä otettiin mallia myös meille. Vuosikymmenien ajaksi tavaksi vakiintui käyttää kaartelevia polkuja, yksittäispuita, pensaita niin ryhminä kuin pensasaitoina sekä kukkapenkkejä. Asemien puistosuunnitelmissa onkin nähtävissä puutarhataiteellisia tavoitteita. Monet olivat vapaamuotoisia englantilaistyyppisiä puistoja, jotka ympäröivät koko ase-

ma-alueita. Toisaalta 1900-luvun alkupuolella puistokäytävien kaarteissa on selviä jugendvaikutteita ja funktionalismin tultua muotiin harrastettiin graafisia, suoria, käytäviä. 1900-luvun alusta säilyneet puistosuunnitelmat osoittavat, että asemapuistoissa pyrittiin sekä toiminnallisesti että puutarhataiteellisesti korkeatasoiseen ja muodinmukaiseen lopputulokseen. (Museovirasto 1997, 2; Rinne 2001, 187; Joutsalmi 2005, 66–67; Huvila 2008.)

Erilaisista koti- ja ulkomaisista puista muodostuvat ryhmät ja yksittäispuut ovat rautatieasemien merkittävin ja ikääntyessään näkyvin aihe. Lehtipuista yleisimpiä ovat olleet lehmus, tammi ja vaahtera, Pohjois-Suomessa myös koivu ja pihlaja. Havupuista yleisimpiä ovat olleet kuusen lisäksi sembramänty, lehtikuusi ja siperianpihtakuusi, harvinaisempia mm. harmaapihta, douglaskuusi ja serbiankuusi. Vuorimänty on levinnyt myöhään ennen kaikkea ratojen sähköistämisen myötä, sillä matalakasvuisena se on ollut korkeita puita sopivampi sähköistetyn radan varten. Pensasistutuksissa käytetyimpiä ovat olleet syreeni, orapihlaja, kuusama, lumimarja ja heisi. Asemien kesäkukka- ja perennaryhmät ovat perinteisesti olleet suuria ja näyttäviä, ja niitä on istutettu nauhoina käytävien reunoille, erilaisiin ruukkuihin ja lavoille asemalaiturille. Myös ”mummon pelakuut” ovat levinneet asemilta yleiseen käyttöön. Niin ikään yksi omenapuulajike, rautatieomenapuu, on saanut alkunsa rautateiltä. (Rinne 2001, 187–189; Joutsalmi 2005, 66–67.)

Asemapuistojen käytävät tehtiin pitkään sorasta, mutta myöhemmin on käytetty betonikiveyksiä- ja laattoja. Asemien edustat päällystettiin tyypillisesti kenttäkiveyksellä, jotka autoistumisen myötä ovat useimmiten asfaltin peittämiä. Pihakalusteissa, penkeissä ja lampuissa pyrittiin myös yhtenäisyyteen. (Rinne 2001, 190.) Kaupunkien asemapuistosta löytyi usein myös kaivo, sireenimaja tai jopa huvimaja, jonka penkeillä kaupungin asukkaat viettivät aikaa iltaisin ja viikonloppuisin katsellen saapumisen ja lähdön tunnelmaa (Huvila 2008).

Tärkeä osa asemapuistoa, olivat rautatieläisten omat hyötytarhat, vaikka ne usein olivatkin piilossa kulkijoiden katseilta. Ne suunniteltiin kuitenkin osaksi puistoa, ja jokaiselle varattiin oma osuus sekä puutarhasta että talousrakennuksista. Työntekijät saivat ostaa tai heille jaettiin taimia taimitarhasta. Varsinkin 1900-luvun taitteessa heitä innostettiin hankkimaan hedelmäpuita ja marjapensaita. Kesäkuk-



kien ja hyötykasvien valinnassa noudatettiin samaa perinnettä, sillä rautatieläiset saivat ostaa taimia piiripuutarhasta. Radan varsilla asuneilla ratavartijoilla oli samat oikeudet, ja heidän pihapuutarhaansa voi pitää asema-alueiden puutarhojen pienoismallina. (Joutsalmi 2005, 65.)

Valtionrautateiden uudelleenorganisoinnin myötä 1990-luvulla keskitetty puistojen hoito rautateillä lakkasi. Keskuspuutarha Tuusulan Nuppulinnassa lopetettiin ja rautatiealueiden hoito ulkoistettiin. Sähköistäminen myllersi ratapihoja, joiden hallitsevaksi elementiksi tulivat sähkörataportaalit ja ajojohdot. Samalla katosivat monet istutukset. (Joutsalmi 2005, 65, 69.)

### 3.6 Asemien rakennusperintö

Rautatiearkkitehtuuri puustoineen ja asuinmiljöineen on merkittävä ja omaleimainen osa suomalaista rakennusperintöä ja kulttuurihistoriaa. Vanhoja asemaseutuja voikin verrata ruukimiljöisiin tai muutamiin uudempiin teollisuusyhdyskuntiin. Rautateiden kohdalla rakennushistoriallinen perintö on erittäin suuri, koska asemia on ollut paljon. Valitettavasti tämä perintö koetaan nykyisin pikemminkin rasitteeksi kuin rikkaudeksi: Rautateille itselleen huomattava osa rakennuskannasta on käynyt tarpeettomaksi. Joitakin rataosia on poistettu käytöstä, asemia on lakkautettu, tekninen kehitys on tehnyt useimmat veturitallit ja konepajat turhiksi, vanhoja asuntoja on jäänyt tyhjilleen, ratapihat ränsistyvät jne. (Rinne 2001, 191.) Yksi rataympäristöjen suunnittelua koskeva ongelma onkin, mitä tehdä hiipuville asemakylille, jotka ovat usein rakennustaiteellisesti arvokkaita ja ympäristöltään rikkaita.

Rautatielaitoksen tehostamiseksi sitä on jaettu osiin. VR-osakeyhtiön tehtävänä on vain liikenteen hoitaminen, Ratahallintokeskus vastaa yksinomaan rataverkon hoitamisesta ja kehittämisestä ja osa rautateiden rakennuksista ja tonttimaasta on siirretty valtiolle, kunnille tai yksityisille. Tämä pirstoutuminen on johtanut siihen, että kenenkään vastuulla ei ole huolehtia asemamiljöistä kokonaisuutena, mikä olisi historian vaalimisen kannalta välttämätöntä, koska yksittäisen rakennuksen suojele ei pelkästään riitä. Jo pidemmän aikaa asemamiljöiden hoitoon on suhtau-

duttu välinpitämättömästi. Niiden hyväksi tehty työ on koettu tuottamattomaksi. Esimerkiksi pensasaitojen leikkaaminen lopetettiin 1970-luvulla ja puistojen hoitamista on muutenkin vähennetty. Seurauksena on arvatenkin ollut kasviston villiintyminen ja ympäristön epäsiistiytyminen. (Rinne 2001, 191.)

Museovirasto on tehnyt rautatierakennuskannan inventointia. Poikkeuksellisen laajasta rakennuskannasta on tehty suojelusopimus, joka käsittää noin 80 asema-aluetta ja yli 800 rautatierakennusta Suomessa. Museovirasto on julkaissut myös rautatierakennusten korjauskorttisarjan, jossa on perustietoja rakennushistoriasta ja neuvoja korjaajalle. Rautateiden yhtiöittämisestä VR:n rakennuskantaa on siirtynyt usealle eri omistajalle kuten Rakennushallitukselle, Ratahallintokeskukseen ja Kapiteelille. VR-Yhtymä Oy omistaa noin 60 suurinta rautatieasemaa sekä konepaja- ja varikkoalueet. Rataympäristöä hallitsee Ratahallintokeskus. (Huvila 2008.)

### 3.7 Asemaympäristöjen suojelu ja kaavoitus

Rakennettu ympäristömme koostuu eri-ikäisistä osista. Aiempien vuosikymmenten rakennukset pihoineen, puistot, kadut, tiet ja muut rakenteet muodostavat yhdessä arvokkaita kokonaisuuksia, joita on vaalittava, eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saisi hävittää. Rakennettuun kulttuuriympäristöömme sisältyvät sekä huomattavaa suojelua vaativat kohteet että tavanomaisemmat arkikohteet, joiden merkittävyys perustuu usein niiden arvoon kokonaisuuksien osina. Maankäytön suunnittelussa painottuukin nykyisin laaja-alaisempi rakennusperinnön säilyttäminen yksittäiskohteiden suojelun ohella. Lähtökohtaisesti rakennetun ympäristön tarkoituksenmukainen säilyttäminen sekä hyvä hoito on sekä kulttuurin ja kestävä kehityksen kannalta että yksityis- ja kansantaloudellisesti perusteltua. (Ympäristöministeriö 2003, 110; Ympäristöministeriö 2008.)

Rakennusperintömme säilyttäminen ja suojelu tapahtuu yleensä kaavamerkinnöin ja -määräyksin. Nykyisin asemakaavoitus kohdistuu usein jo rakennetuille alueille ja tavoitteena on eheyttäminen sekä täydentävä rakentaminen. Maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n mukaan asemakaava on laadittava siten, että luodaan edelly-

tykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle sekä jo olemassa olevan rakennetun ympäristön kehittämiseksi, säilyttämiseksi ja käytölle. Jotta tämä on mahdollista, tarvitaan rakennetusta kulttuuriympäristöstä, maisemasta ja muinaismuistoista kaavoituksen lähtökohdiksi riittävät selvitykset (MRL 9 §). Kaavaa laadittaessa arvioidaan sen vaikutukset säilyttämiseen ja suojeluun sekä kaava-alueen rakennusperinnön tarjoamien mahdollisuuksien hyödyntämiseen. Alueen arvokkaita ominaispiirteitä tukeva kaava vahvistaa paikan ainutkertaisuutta ja identiteettiä sekä vähentää alueiden samanlaistumista. (Ympäristöministeriö 2003, 110–111.)

Asemakaava ohjaa alueiden käyttötarkoitusten lisäksi rakentamista, rakennusten kunnostusta ja korjausta ja siinä määritellään alueen tuleva käyttö: mitä säilytetään, mitä saa rakentaa mihinkin ja millä tavalla. Kaavan tehtävänä on myös ohjata mahdollista täydentävää rakentamista. Jos aluetta saa sen pääkäyttötarkoituksen lisäksi käyttää muihin tarkoituksiin, eritellään käyttötarkoitukset osoittamalla määräyksellä lisäkäyttötarkoituksia varten sallittavan kerrosalan osuus kokonaiskerrosalasta. Toinen tapa eri käyttötarkoitussyhdistelmien osoittamiseen on käyttää yhdistelmämerkintää, joka osoittaa sallittavat eri käyttötarkoitukset. Jos kaava mahdollistaa useampia vaihtoehtoisia käyttötarkoituksia, voi niistä mikä tahansa käyttää kokonaan sallitun rakennusoikeuden. Ellei näin väljää rakentamistapaa haluta käyttää, voidaan antaa erillinen määräys kullekin käyttötarkoitukselle sallittavasta rakennusoikeudesta. (Ympäristöministeriö 2003, 30, 113; Ympäristöministeriö 2008.)

Oli historian kulku mikä tahansa, asemanseudulla on aina paikallinen kulttuurihistoriallinen merkityksensä, ja siksi on tärkeää korjata ja muuttaa sitä harkiten ja säilyttäen. Jos rakennusta ei voida käyttää alkuperäisessä tarkoituksessa, on aiheellista miettiä tarkkaan, mikä toiminta säilyttää sen arvoisessaan asussa. Tavoitteena on useimmiten, että asemarakennuksen alkuperäinen luonne julkisena tilana säilyy - siten säilyy myös paikkakunnan historiaa tulevillekin sukupolville. (Rinne 2001, 192.)

Edistysaskel asemaympäristöjen säilyttämisessä otettiin vuonna 1998, kun Ympäristöministeriö, VR-Yhtymä, Ratahallintokeskus, Museovirasto ja Kapiteeli pääsi-

vät sopimukseen valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusta. Sopimus koskee 115 asema-aluetta, joilla on yhteensä 872 rakennusta. Asema-alueiden suojelu ja mahdolliset muutokset tarkennetaan kaavoituksen yhteydessä, jolloin kunkin alueen yksilölliset ominaisuudet otetaan huomioon. Siihen asti osapuolet sitoutuvat huolehtimaan kohteista siten, että niiden luonne säilyy ennallaan eikä rakennusten kunto oleellisesti heikkene. Suojelusopimus ei kuitenkaan poista kaikkia ongelmia. Osa perinteisistä asemista on taantuvilla paikkakunnilla, jolloin niille on vaikea löytää uutta järkevää käyttöä. Kehittyvillä paikkakunnilla ongelma on päinvastainen. Vanha rakennuskanta ei ehkä vastaa nykyajan kysyntää ja tarpeita, uudisrakentaminen ei aina ole mahdollista vanhaa rakennuskantaa hävittämättä ja lisääntyvä pysäköintitilan tarve saattaa koitua monen puistoalueen kohdaloksi. (Rinne 2001, 192.)

Asemarakennus voi sijaita joko kaavoitetulla tai kaavoittamattomalla alueella. Kaavoitetulla alueella asemarakennus sijaitsee, harvoja poikkeuksia lukuun ottamatta, rautatieliikenteelle varatulla alueella (LR). Kun alue ja sillä olevat rakennukset eivät enää palvele rautatieliikennettä ja rakennukset on tarkoitus ottaa muuhun käyttöön, tulee kaavan laatiminen tai muuttaminen ajankohtaiseksi. Kaavassa suojeltu rakennus merkitään yleensä merkinnällä "sr" ja suojeltu alue "-/s". (Museovirasto 1999, 6.) Säilyttämisen kannalta on myös keskeistä, millainen asemakaavan sisällöllinen kokonaisuus muodostuu aluerajauksista sekä käyttötarkoitus-, rakennusoikeus-, rakennusala-, rakentamistapa- ja muista merkinnöistä (Ympäristöministeriö 2003, 113).

### 3.8 Asemien uudet roolit

Rautateiden kulta-aikaan asema-alueesta tehtiin näyttävä monen rakennuksen kompleksi. Nyt asema-alueet muovautuvat uudelleen, paitsi toiminnoiltaan ja rakennuksina, myös elinympäristöinä. Kaupunkirakenteesta uhkaa kadota asema-alueen pienoismaailma, sen hoidettu vehreys ja yhtenäinen rakennusten muoto- ja värimaailma. Näin on käynyt jo varhemmin ahtaiksi jääneille matkustajasatamille. Parhaassa tapauksessa niistä molemmista on tullut kaupunkien virkistyskeittäitä, kaupunkirakennetta elävöittäviä yhtenäisiä puistokokonaisuuksia. Huonoimmassa

tapauksessa jäljelle on jäänyt vain uusien liikerakennusten puristama outo asemarakennus, toisarvoiseen käyttöön vajonneena. Vaikka edellä kuvattu kehitys saattaa hukata monia arvokkaita asemamiljöitä, jää aseman rooli kaupungin rakenteen muokkaajana näkyviin – aineellisena yhdyskuntarakenteena. Se muistuttaa jokaisen yhdyskunnan historiallisessa menneisyydessä piilevästä vanhasta risteyspaikasta. (Kukkonen 2006, 18–21.)

Pelkkä asemarakennusten kunnostaminen ei riitä ratamiljöön säilyttämiseksi, vaan rakennukset pitäisi saada myös uusiokäyttöön (Rinne 2001, 193). Arvokkaiden aluekokonaisuuksien ja yksittäisten kohteiden luonne säilyy yleensä parhaiten, kun alkuperäistä käyttöä voidaan jatkaa. Aina se ei kuitenkaan ole mahdollista, ja säilymiselle on ensiarvoisen tärkeää löytää uusia luontevia käyttömahdollisuuksia eri toimijatahojen yhteistyönä. Tästä onkin useita esimerkkejä: Tikkurilan vanha ja komea asema on saanut arvoisensa tehtävän Vantaan kaupunginmuseona. Hyvinkään - Hangon radan asema-alue on säilynyt alkuperäisessä asussaan ja siellä sijaitsee Suomen rautatiemuseo. Salossa veturitallista on tehty taidemuseo ja Karjaalla rautateiden vanha rakennuskanta on kunnostettu ammatillisen kurssikeskuksen tiloiksi – itse asemarakennus toimii edelleen asemana. Helsingissä Pasilan konepajan tiloja on monitoimikäytössä Kaapelitehtaan tavoin. Joistakin asemarakennuksista on tehty taiteilijoiden työtiloja tai niissä järjestetään näyttelyitä ja taidetapahtumia. Toisissa toimii lastentarhoja tai niistä on tehty nuorisotiloja. Pulsan asema-alue Lappeenrannan lähistöllä on päihde- ja mielenterveysongelmista toipuvien hoitokotina. Punkaharjulla on opastuskeskus ja Lahdessa Vesijärven rannalla kahvila. (Museovirasto 1999, 1; Rinne 2001, 192–193.)

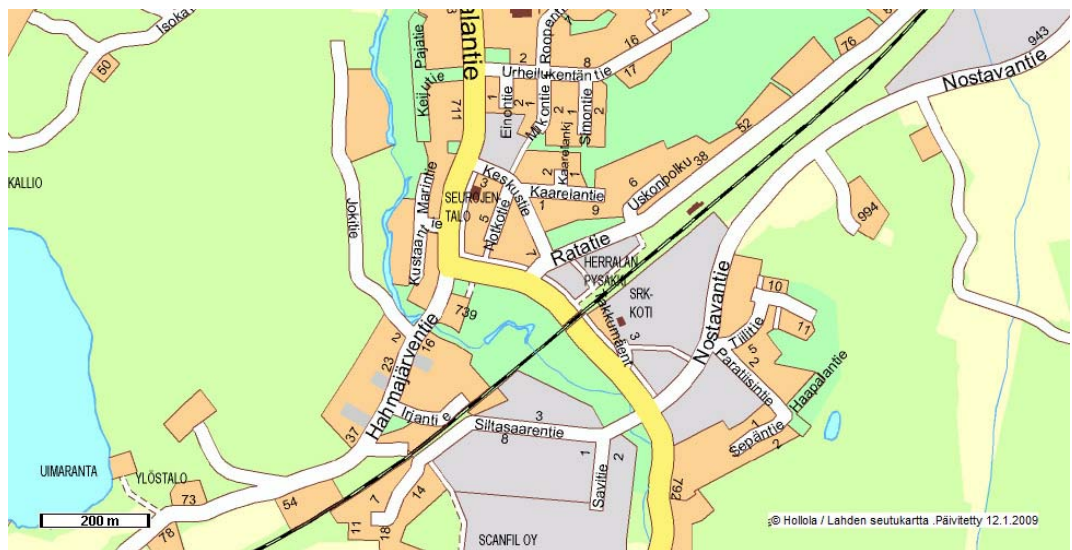
Mahdollisuuksia monipuoliseen toimintaan siis on ja parhaimmillaan käyttö muokautuu rakennuksen ominaisuuksiin eikä päinvastoin. On myös muistettava, mitä monet rautatieharrastajat ovat tehneet rautatieperinnön vaalimiseksi. Suurin yksittäinen kohde on Jokioisten – Humppilan kapearaiteinen museorata kalustoineen ja rakennuksineen. Porvoossa taas yksityisten harrastajien toimesta asemamiljöö on saatu säilytetyksi ja kunnostetuksi. Tärkeää on myös se, että rautatieympäristöjen kulttuuriarvot myönnetään ja niiden säilyttämisen merkitys nähdään – kyse ei ole pelkästään museoimisesta vaan elävästä toiminnasta ja oman kulttuuriperintömme vaalimisesta. (Museovirasto 1999, 1; Rinne 2001, 192–193.)

## 4 TARKASTELTAVAT KOHTEET

Tässä opinnäytetyössä tarkastellaan Herralan suunnittelualueen lisäksi kolmea muuta juna-asemaan tukeutuvaa kylää: Lappilaa, Hikiää ja Uusikylää. Tässä osiossa käsitellään myös Herralan historian yleispiirteet, muut lähtötiedot sekä asemakaavan selostus ja kuvaus ovat kappaleissa 5 ja 6.

### 4.1 Herrala, Hollola

Herrala on reilun 850 asukkaan kylä Päijät-Hämeessä, Hollolan kunnassa. Herralan ohi kulkee Lahti – Riihimäki junarata, ja siellä on maakunnallisesti merkittäviä kulttuurihistoriallisia kohteita, kuten Herralan asema ympäristöineen, Herralan tiilitehdas sekä Maattolan ja Ylöstalon tilat. Huomattavaa on Herralan alueelle muodostuneet laajat teollisuusalueet, jotka näkyvät oheisessa kartassa (kuvio 6) violetteina alueina.



KUVIO 6. Herralan kartta (Hollolan karttapalvelu)

#### 4.1.1 Asutus

Ensimmäisiä tietoja Herralan seudun asutuksesta löytyy varhaisimmista verotusluetteloista 1500-luvulta. Itse Herrala on Herralan seudun kylistä (Hahmajärvi,

Hankaa, Näsäkkä, Herrala) nuorin ja se oli alkujaan yksinäisperintötila. Vuoden 1723 veroluettelon mukaan Herralassa (silloinen Härrala) oli 2 isäntää, koska kylän alkutalo oli ilmeisesti jaettu kahtia. Kylän nopea kasvu alkoi vasta 1700-luvun lopulla: vuonna 1797 kylässä oli jo 6 taloa ja vuonna 1800 asukkaita oli 47. Ensimmäiset talot sijoittuivat tiheään ryhmään ja kiinni toisiinsa läpi kulkevan tien varteen, mikä oli yleensäkin hämäläisen kylän tyypillinen rakennusjärjestys. (Koskinen 1950, 5, 16–17.)

Ennen rautatien ja aseman rakentamista Herralassa ei ollut juuri muita asumuksia. Uusi kehitys alkoi rautatien tultua ja pienestä ja vähäväkisestä kylästä tuli asema-seutu. Asema rakennuksineen ja laitteineen muutti ratkaisevasti seudun kuvaa ja kehityshistoriaa. Liikenne herätti muutakin yritteliäisyyttä ja ensimmäiset kauppa-liikkeet syntyivät paikkakunnalle. Rautatie tarjosi työtä, minkä seurauksen kylään alkoi asettua lisää asukkaita. Uudet asukkaat saivat tonttimaansa vuokralle eri taloista ja näin syntyivät lukuisat Herralan mäkitupa-alueet. 1918 voimaan tulleen lakimuutoksen seurauksena useat torppien haltijat lunastivat alueensa omiksi tiloikseen. Vähitellen liiketoiminta sai kylässä suuremman merkityksen kuin maanviljely. Alue onkin savipohjaista ja hyvää raaka-ainetta tiiliteollisuudelle, mutta vaikeaa viljelykseen. (Koskinen 1950, 22–25)

Teollistumisen myötä asukasmäärä lähti kasvuun. 1800-luvun lopulla seudulle alettiin suunnitella omaa koulua, joka aloitti toimintansa 1897. 1950-luvulla Suomessa elettiin paljon ahtaammin kuin nykyään. Perheissä oli enemmän lapsia ja tämä näkyi myös Herralassa. Ahtauteen vaikutti myös siirtolaisten asuttaminen, sillä Herralaankin oli sijoitettu karjalaisia. Herralan alue oli 1950-luvun alussa Hollolan suurin taajama, kun Hahmajärven ja Näsäkän alueet lasketaan mukaan. (Aarrevaara 2004, 10; Mantere 2005, 93–95.)

#### 4.1.2 Tiet ja liikenne

Tiet kuuluvat välittömästi asutukseen. Keskiajalla syntynyt Porvoo oli Hollolan läheisin suurkaupunki, ja sinne suuntautuneet kauppamatkat tehtiin Herralan seudun halki. Vasta Helsingin tultua maan pääkaupungiksi ja rautatieliikenteen sekä

maalaiskauppojen kehityttyä kaupunkimatkat kävivät tarpeettomaksi ja vuosisatainen Porvoon tie jäi käyttämättä. Välttämätöntä oli myös yhteyden pito Herralasta Hollolan kirkolle. 1835 tuli Herralan kautta kulkevan maantien aika. (Koskinen 1950, 28–31.) Herralassa toimi myös kievvari vielä 1800-luvun lopulla (Heikkinen 1975, 35). Mullistavan muutoksen Herralan seudun oloihin toi rautatien ja aseman rakentaminen. Syrjäisestä ja vaatimattomasti kylästä alkoi kehittyä vähitellen merkittävä liikeseutu. (Koskinen 1950, 28–34.)

#### 4.1.3 Teollisuus

Ennen rautatietä seudun väestö eli täydellisessä luontaistaloudessa (Saarinen 2007, 14). Radan tulolla oli suuri merkitys puutavaran kuljetusten kannalta, ja metsäteollisuus sekä puuliike ovatkin olleet Herralan seudulla suurimpia työnantajia. Niiden perustana ovat olleet hyväkasvuiset metsät ja erinomaiset kuljetusmahdollisuudet. Herralaan syntyi yksi ensimmäisistä sisämaamme vesisahoista, joka myös toimi pitkän aikaa (Vuohikosken Vesisaha, jossa sahaus alkoi 1760-luvulla ja päättyi 1850 jälkeen). Ahkera puunkäyttö johti Herralan metsien pienenemiseen, mutta hyväkasvuinen maaperä tuotti uutta metsää hämmästyttävän nopeasti. Metsän hakkuu ja puutavaran veto sekä lastaus tuottivat vilkasta toimintaa ja työtä herralalaisille. Tarjolla olleet työmahdollisuudet toivat kylään lisää asukkaita, joista moni rakensi seudulle uuden talon. Halko- ja veistotavaran valmistus jatkui siihen asti, kunnes seudulle syntyi höyrysaaha ja puuta alettiin viedä rautateitse teollisuuden raaka-aineeksi. Tämä tapahtui varsinaisesti vasta maan itsenäistymisen jälkeen, kun talouselämä maassamme sai uutta vauhtia. Metsänomistajat eivät myöskään enää myyneet metsiään summakaupalla, vaan metsänhoidollisesti. Hailoiksi joutui vain sellainen puu, mikä oli metsänhoidollisesti poistettava ja teollisuuspuuksi kelpaamaton. (Koskinen 1950, 38–39; Heikkinen 1975, 31.)

On huomattavaa, että Herralassa on ollut merkittävää toimintaa jo silloinkin, kun maassamme perustettiin ensimmäisiä tehdaslaitoksia. 1903 rakennettiin seudun ensimmäinen höyrysaha (Koskisen saha). Hyvään alkuun päässyt saha paloi perustuksia myöten talvella 1913. Koska sahatavaralla oli tuohon aikaan suuri kysyntä, heti palon jälkeen rakennettiin kuitenkin uusi saha aseman läheisyyteen



radan varrelle. Sahan siirtäminen Herralaan osoittautui onnistuneeksi, saha vaikiinnutti asemansa luotettavana sahatavaran toimittajana ja tuotanto kasvoi tasaisesti. Lamavuodet 1930-luvun alussa vaikuttivat myös Herralan sahaan, mutta vuodesta 1933 lähtien saha toimi taas normaaliin tapaan ja asiakaskunta laajeni. Sotavuodet katkaisivat suotuisan kehityksen. Uusi kaksikehäinen saha valmistui syksyllä 1961 ja sahaus uusissa tiloissa pääsi alkamaan alkuvuodesta 1962. Heti ensimmäisenä vuonna tuotanto kaksinkertaistui ja liikevaihto kasvoi vieläkin reilummin. 1990-luku jää historiaan Herralan sahan suurimpana muutosten aikana - käytännössä saha rakennettiin 1990-luvulla täysin uudestaan. 100-vuotisjuhlia sahalla vietettiin 13.6.2003 ja toiminta jatkuu edelleen. (Herralan saha Oy 2009.)

Toinen merkittävä ja paikkaa leimaava teollisuus on tiili- ja saviteollisuus, jonka harjoittamiselle Herralassa on luontaisesti erinomaiset edellytykset: alueella on hyvää savea paksuina kerroksina. Parhaimmillaan Herralassa on toiminut yhtä aikaa puolenkymmentä tiilitehdasta. Ensimmäinen tiilitehdas perustettiin 1890-luvulla, kun Villehad Eerola ryhtyi valmistamaan uunitiiliä myös muiden tarpeisiin. Aluksi niitä tehtiin myöhemmän työväentalon paikalla ja varsinainen tehdas sijoitettiin 1890-luvun lopulla rautatieaseman eteläpuolelle. Eerola myi ensimmäisen tiiliruukkinsa 1904. Samana vuonna myös asemapäällikkö Didrik Palander rakennutti Herralan Tiilitehtaan aseman eteläpuolelle. Vuonna 1926 Uuno Katila osti entisen Eerolan tehtaan ja jatkoi sen kehittämistä. Tiilitehtaat olivat tulenarkoja ja Katilan tehtaalla olikin tulipalo vuonna 1930. Laajimmillaan tiilien tuotanto oli 1950-luvulla, jonka jälkeen se kääntyi laskuun. Katilan Tiili Oy myytiin vuonna 1988 OY Partek Ab:lle ja seuraavana kevättalvena tehtaan tuotanto siirtyi Lappilaan. Samalla loppui tiilenvalmistus Herralassa kestätyään noin 90 vuotta. (Aarrevaara 2004, 10; Saarinen 2007, 23, 32, 37, 66, 196.)

#### 4.2 Lappila, Kärkölä

Lappila (kuvio 7) on vajaan 600 asukkaan kylä Kärkölän kunnassa eteläisessä Päijät-Hämeessä. Lappilasta on hyvät kulkuyhteydet sekä Lahden että Helsingin suuntaan, ja junia pysähtyy molempiin suuntiin lähestulkoon tunnin välein (Lappilan kyläyhdistys 2009). Lappilan kylässä on voimassaoleva oikeusvaikutteinen

yleiskaava. Aseman seutua koskeva asemakaava on vireillä. Kaavalla ratkaistaan myös ratahallintokeskuksen laituripolkua koskeva ylikulkuratkaisu ja siinä huomioidaan aseman ja asemanseudun erityiset kulttuuriarvot. (Kärkölen kunnan kaavoituskatsaus 2009.)



KUVIO 7. Lappilan kartta (Kärkölen karttapalvelu)

Lappilan kylässä on 3-opettajainen kyläkoulu sekä hyvät urheilumahdollisuudet. Kauppa ja baari avautuivat jälleen maaliskuussa 2008, lisäksi myymäläauto, Viialan leipomon toriauto sekä Korpelan lihajalosteen auto palvelevat ostoksissa. Kyläyhdistys ylläpitää kylätupaa, jossa on mm. kahvila, tietotupa, kirpputori, pesulan- ja elektroniikkakorjaamon vastaanottopisteet ja lasten tilapäishoitopaikka. Herralan tavoin Lappilassa on useita vireitä yhdistyksiä ja aktiivista järjestötoimintaa. (Lappilan kyläyhdistys 2009.)

Lappila oli muinoin metsästysaluetta, jossa asuttiin vain kausiluonteisesti. Lappilan Koskipäässä on tehty kivikautisia asuinpaikkalöytöjä. Pysyvää asutusta kylään syntyi ilmeisesti vasta 1500–1600-lukujen vaihteessa ja Lappila onkin Kärkölen kylistä nuorin. Riihimäki – Lahti -rataosan avaaminen rautatieliikenteelle avasi siihen asti pelkästään maanviljelystä elantonsa saaneen Lappilan muulle maailmalle. Lähinnä rautatien ja myöhemmin syntyneen teollisuuden ansiosta Lappilasta kasvoi Kärkölen suurin taajama, ja kyseinen asema säilyi aina sotien jälkeiseen

aikaan asti. Ensimmäinen kauppa kylälle tuli vuonna 1881 ja postikonttori kymmenen vuotta myöhemmin. Enimmillään kylässä on ollut viisi kauppaa ja kolme pankkikonttoria, nyt jäljellä on enää yksi kauppa ja asiamiesposti. (Lappilan kyläyhdistys 2009.)

Vuonna 1897 Lappilaan perustettiin K. A. Welinin saha, joka ehti toimia vain kolme vuotta. Yhä käytössä olevan Lappilan kansakoulun vihkiäisiä juhlittiin syksyllä 1898. Uusi saha tuli vuonna 1908 ja yksi sen jäsenistä perusti myöhemmin nykyisin Koskisen Oy:nä tunnetun Kärkölän suurimman teollisuuslaitoksen. Saha-toiminta Lappilassa jatkui aina vuoteen 1959. Kylän kuihtumisen ja palvelujen alasajon voidaan katsoa alkaneen sahan toiminnan lopettamisesta. Vuonna 1928 savipitoiseen Lappilaan perustettiin tiilitehdas, joka kuuluu alallaan Pohjoismaiden suurimpiin (nykyisin Wienerberger Oy). Tehdas on myös Lappilan suurin työllistäjä. Tiilenvalmistuksen ohella Lappila tunnettiin aiemmin huonekalutuotannostaan. (Lappilan kyläyhdistys 2009.)

Asutus on keskittynyt rautatien varteen. Teollisuus ja radan rakentaminen synnyttivät ympärilleen vapaasti rakentuneita ja suunnittelemattomia työväenasuinalueita 1800-luvun lopulta lähtien - alueille onkin ominaista niiden erilleen sijoittuminen. Lappilan 1500–1600 -lukujen vaihteessa syntynyt kylä sijaitsi Myllymäellä. Asemalta länteen sijaitsevan Öljymäen rakennuskanta käsittää pääasiassa 1930–1940-luvulla rakennettuja omakotitaloja. Koulunmäen vapaasti rakentuneen pientaloalueen rakennuskanta on pääosin 1920–1950-luvulta. Vuonna 1908 valmistunut Lappilan työväentalo on yksi Päijät-Hämeen kulttuurihistoriallisista kohteista. Työväentalon länsipuolella sijaitsee Lappilan tiilitehdas, jonka rakennuskanta on uusiutunut tehtaan entistä konttoria lukuun ottamatta. Myllymäen laella, maisemallisesti näkyvällä paikalla, sijaitsee nuorisoseuratalo Lappilinna, jonka vanhin osa on vuodelta 1934. Rakennuksia on kunnostettu kylän ulkopuolisten avustusten ja talkootyön voimin. Vuonna 1959 lopetetun sahan tuotantorakennukset on purettu, myöskään asemarakennusta ei enää ole. (Ramboll 2004, 43–53; Wager 2006, 59, 64–66.)

### 4.3 Hikiä, Hausjärvi

Hikiä on Hausjärven kylä, joka on yksi kunnan kolmesta varsinaisesta taajamasta (kuvio 8). Asukkaita Hikiällä on noin 1100. Hikiän poikki kulkee Riihimäki–Lahti-rata, jolla junia kulkee tunnin välein suuntaansa. Silloinen kirkkoherra ei antanut radan kulkea kirkon maiden halki, joten rata kulkee nyt Hikiän lävitse. Hikiällä on Etelä-Suomen suurin sähkönjakelun jakamo. Hikiän ja kirkonkylän osayleiskaavoitus on aloitettu vuonna 2008. Asemakaavamuutoksen laadinta Asemantien varren asuin- ja teollisuusalueelle kortteleihin sisältyy kunnan kaavoituskatsaukseen (2008). (Hausjärven kirkonkylän ja Hikiän kyläsuunnitelma 2003, 5; Hausjärven kunta 2009.)

Sodan jälkeen Hikiän asemanseutu kasvoi nopeasti ja oman koulupiirin perustaminen tuli ajankohtaiseksi. Hikiän koulu perustettiin 1946. Nykyisin Hikiän taajamassa on kolme koulua. Peruspalveluista Hikiällä ovat kauppa, pankki, kampaamo ja asiamiesposti sekä terveystieteiden neuvola, hammashoitola, seurakunnan diakoniatoimisto ja lääkärin vastaanotto viikoittain. Hikiän baari tarjoaa lounaspaikan ja Hikiällä on oma kirjasto. (Hausjärven kirkonkylän ja Hikiän kyläsuunnitelma 2003, 10; Hausjärven kunta 2009.)



KUVIO 8. Hikiän kartta (Hausjärven karttapalvelu)

Hikiän kylä sijaitsi 1700-luvulla Pässinmäen etelärinteellä, siellä oli mm. postitalo ja Hikiän kievari. Simolan talon navetassa oli tinaamo. Helsingissä myytiin Riiakan lähteen vettä. Riiakalla oli ensin meijeri, jossa tehtiin voita hevosen pyörittämällä kirnulla ja myöhemmin limsatehdas. Toiminta loppui sodan aikana. Hikiässä oli myös tienhaaran resiinapaja ja ylikäytävällä oli vahti ja puomit. Radan varressa Sepäntiellä oli Ahjon kauppa ja Asemantiellä Osuuskauppa. Heinon saha, joka työllisti kylässä kymmeniä ihmisiä, toimi Hikiällä vuosina 1926 – 1945. Heinolla oli myös mylly. Hikiän kattotiilitehdas on tuonut kylälle työpaikkoja ja ilmettä vuodesta 1944 lähtien. VR:llä oli paja nykyisen Ivon paikalla. Kovaa elinkeinoa harjoittivat myös Ojalan ja Oseniuksen metalliverstaat. Kievarina Russilan jälkeen toimi Kalkeen talo, jossa Juhani Aho on asunut yhden vuoden. Siellä asui myös kenraali Järnefelt, jonka tytär Aino Sibelius on syntynyt siellä. (Hausjärven kirkonkylän ja Hikiän kyläsuunnitelma 2003, 6.)

#### 4.4 Uusikylä, Nastola

Uusikylä on noin 2 500 asukkaan kylä Nastolan kunnassa (kuvio 9). Kouvolaan matkaa on noin 40 km ja Helsinkiin noin 120 km, Lahteen ajaa autolla vartissa. Leveäkaistatien ramppi on Uusikylässä ja se on kylälle etu ja kehityksen tuoja tulevaisuudessa. Kunnan ainoa rautatieasema sijaitsee Uusikylässä ja junat pysähtyvät asemalla muutaman kerran päivässä. Asemapysäkki on tosin siirretty asemarakennuksen kohdalta Kirkonkylään. Kylän palveluja ovat mm. kauppa, asiamiesposti, kirjasto, kunnan ainoa rauta- ja maatalouskauppa sekä kaksi leikkikenttää. (Uusikylä 2009.)

Uusikylän harjumaisema on muodostunut jääkauden aikana. Asutus kehittyi harjun molemmille puolille ja liikenne harjun päälle. Asuminen on hyvin monimuotoista. Keskuksen alueella on kerrostalo- ja rivitaloasumista sekä omakotitaloalue, jossa on isot puutarhatontit ja kylän kaksi leikkikenttää. Pohjoispuolella kylää radan toisella puolella on kaunista maalaismaisemaa ja rauhallista asuinpaikkaa sekä kylän yli satavuotias koulu. Sylvöjärvi uimarantoineen siintää harjulta katsoen pohjoispuolella. (Uusikylä 2009.)



KUVIO 9. Uusikylän kartta (Nastolan karttapalvelu)

Asutuksen levitessä itään päin 1400-luvulla, perustettiin uusi hallintopitäjä Uusikylä, joka mainittiin kylänä vasta 1450-luvulla. Uusikylän valitseminen hallintopitäjän keskuspaikaksi selittyi siten, että kylä perustettiin itään vievän yleisen tien varteen, kun keskiajalla tarvittiin tieyhteys Hämeenlinnasta Viipuriin. Vaikka Uusikylä menetti myöhemmin asemansa laajan hallintopitäjän keskuskyllänä, se säilyi sotilasliikenteen solmukohtana. Historiallisesti tärkeä tie, Ylinen Viipurintie, kulki Hämeenlinnasta Lahden kautta Uusikylään ja edelleen Viipuriin. Uudenajan alkuun mennessä oli muodostunut maantie Uusikylästä Sääksjärvelle ja sieltä edelleen Elimäelle ja Kymen kartanoon. Tavernit eli kapakat muodostivat tärkeän osan matkustavaisten huollossa ja 1500-luvun loppuun mennessä Uusikylässä oli neljä majataloa. (Uusikylä 2009.)

Uusikylään valmistui III luokan juna-asema vuonna 1869, mutta se alennettiin IV luokan asemaksi 1884. Anomuksista huolimatta Uusikylä oli uuden radan ainoa nastolalainen asema. Rautatieliikenteen rinnalle kehittyi maantieliikenne ja autoliikenne alkoi muodostua ammatiksi. Nastolan ja Lahden väliset liikenneolot kehittivät erityisesti vuonna 1925, kun U. Laurila alkoi ajaa Lahteen aamulla Uusikylän asemalta. Nastolan vanha jo 1400-luvulta lähtien keskeinen liikennekylä kehittyi myös ammattimaisen autoliikenteen tärkeimmäksi kyläksi. (Uusikylä 2009.)

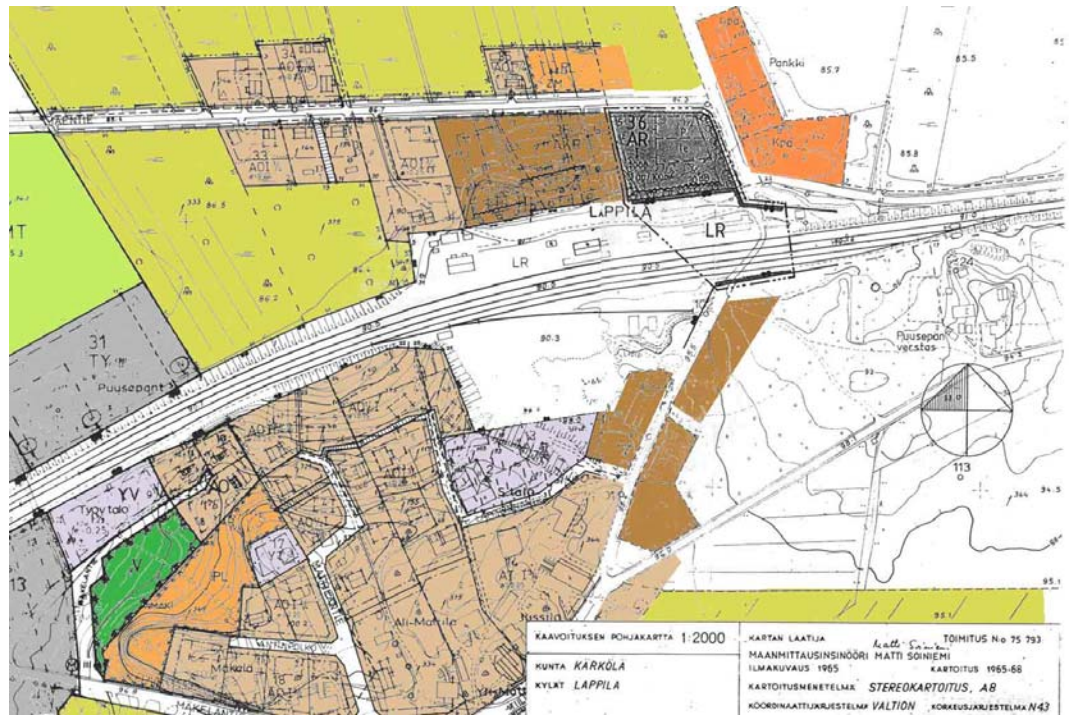
#### 4.5 Yhteenveto ja kaavojen vertailu

Rautatie on vaikuttanut huomattavasti jokaisen esimerkkikohteen muodostumiseen ja elämään. Kylät ovat suhteellisen nuoria, ja voisikin sanoa, että ilman rautatien tuomaa kehitystä esimerkkikylistä ei olisi kasvanut yhtä suuria ja merkittäviä. Tyypillinen piirre kylien kehityksessä onkin se, kuinka junarata ja asema ovat vetäneet sekä asutusta että liike-elämää puoleensa. Palvelut ovat sijainneet alun perin asemarakennuksen välittömässä yhteydessä ja esimerkkikylille on yhteistä teollisuuden (yleensä puu tai tiili) muodostuminen ja tukeutuminen junaradan varteen, hyvien kulkuyhteyksien varrelle. Kylien rakenne on siis (ollut) rautatien sijainnista kiinni.

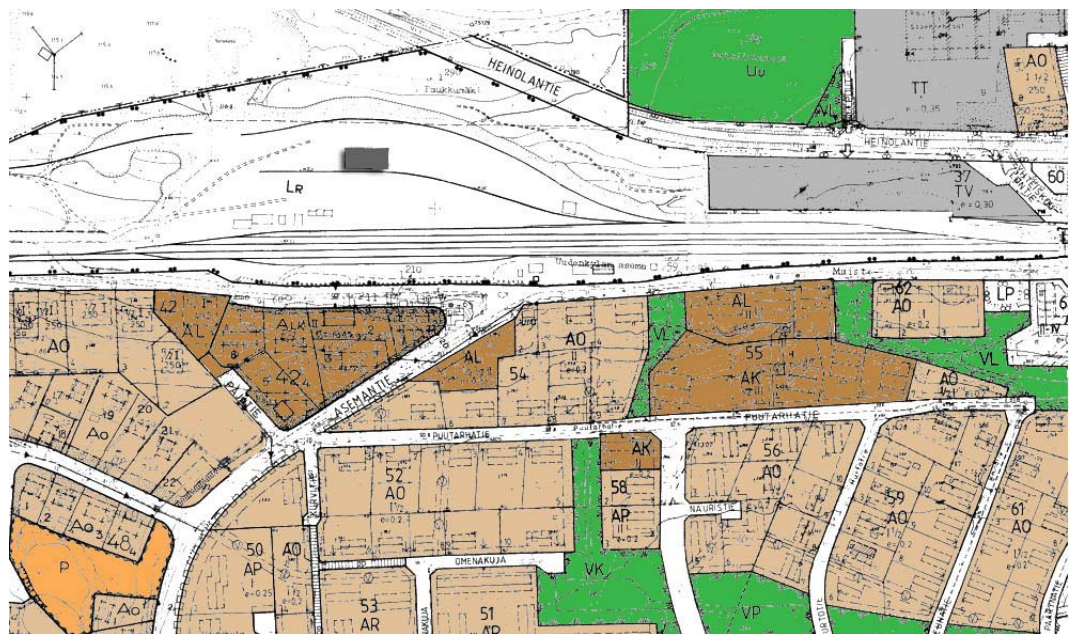
Asutus on niin ikään muodostunut kylissä radan varteen ja teollisuusalueiden läheisyyteen. Teollisuus joudutti uusien asuinalueiden syntymistä, ja sen kasvun myötä työväenasuinalueita rakennettiin nopeasti, mikä näkyy kyläkuivissa paikoin suunnittelemattomana ja jäsentymättömänä rakentamisena. Tyypillistä on myös radanvarsitonttien epäsäännöllinen koko. Tästä hyvänä esimerkkinä on Lappilan asemaseutu.

Vaikka rata on ollut lähes eilinehto esimerkkikylille, toisaalta se toimii kyliä jakavana ja kylän osia erottavana tekijänä. Herralassa kyläkeskus on siirtynyt radan eteläpuolelta pohjoispuolelle, jossa on nykyisin kaikki merkittävimmät palvelut. Uusikylässä radan alitse kulkee vain kevyenliikenteen tunneli, joka jakaa kylän totaalaisesti kahtia - kiertotietä autolla liikuttaessa kertyy nelisen kilometriä, mikä vähentää puolelta toiselle liikkumista.

Huomattava yhteinen seikka kylien kehityksessä on palveluiden merkittävä väheneminen viimeisimpinä vuosikymmeninä: aikaisemmin vireät kylät ovat alkaneet kuihtua ja suuret asutuskeskukset vievät voiton. Herralan tilanne on näistä kylistä huonoin, koska se on ainoa, jolla ei ole edes omaa kauppaa.



KUVIO 10. Ote Lappilan asemakaavasta (Kärkölään kunta)



KUVIO 11. Uusikylän asemaympäristön asemakaavaote (Nastolan kunta)



Uusikylän aseman ympäristöön on osoitettu lähinnä asutusta ja liike-elämää (AO, AP, AK, AL) palvelevia alueita virkistysalueineen (kuvio 11). Uusikylä onkin tarkasteltavista kylistä asukasmäärältään suurin, mikä osaltaan selittää laajemmat aluevaraukset asutukselle ja sitä palvelevalle liiketoiminnalle. Pinta-alallisesti vähäisempi merkitys asemaympäristön maankäytössä on radan pohjoispuolelle sijoittuvalla teollisuudella (T).

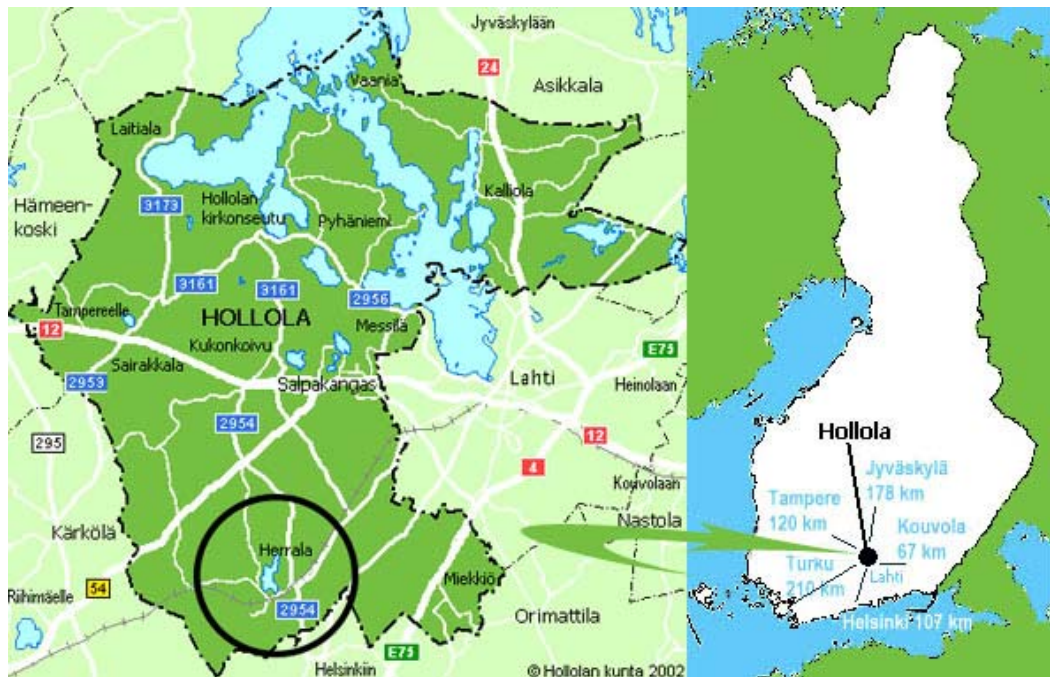
Vähän teollisuudelle varattuja alueita on osoitettu myös Lappilan asemaympäristön asemakaavassa (kuvio 10), jossa pääpaino on Uusikylän kaltaisesti asutuksella (AO, AL, AKR). Yksi radan pohjoispuolinen teollisuuden aluevaraus on osoitettu lännessä radan varteen erilleen asutuksesta, laajempi teollisuuden alue on asemalta huomattavasti kauempana, radan eteläpuolella. Teollisuusalueiden ja asutuksen väliin sekä yhdyskuntarakenteen reunamille on osoitettu maa- ja metsätalousalueita (M, MT), joita ei esiinny muissa esimerkkikaavoissa. Muutamia palvelurakennusten kortteleita on osoitettu erillispientaloalueen sisään, radan pohjoispuolelle on osoitettu liike- ja toimistorakennusten korttelialueita. Lappilan aseman pohjoispuolella oleviin kortteleihin on osoitettu merkintöjä ulkoseinien, ikkunoiden ja muiden rakenteiden ääneneristävyydestä.

Herrala poikkeaa edellisistä esimerkeistä, koska siellä lähes koko radan varren eteläpuoli on varattu teollisuutta ja varastorakennuksia palvelemaan, ja lisäksi radan pohjoispuolella on varaus ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomille teollisuusrakennuksille (kuvio 29). Myös Hikiällä junaradan eteläpuolelle on muodostunut laaja yhtenäinen teollisuusalue ja pohjoispuolelle kapeampi ja pienempi, kuten Herralassakin.

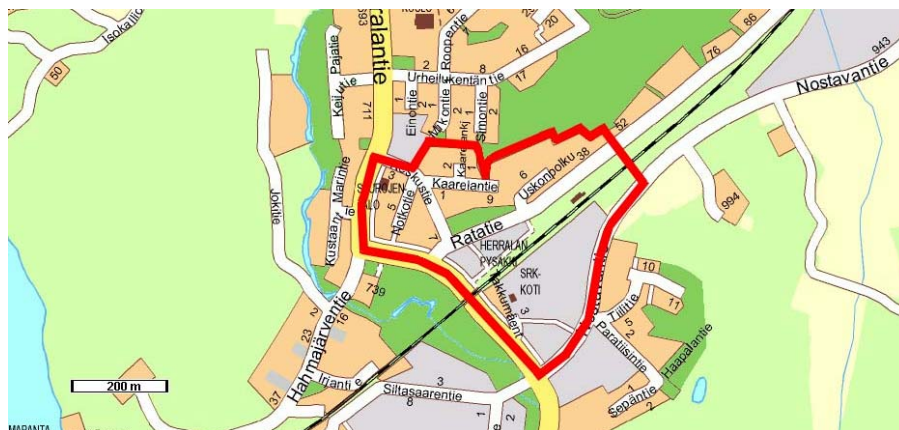
## 5 ASEMAKAAVAMUUTOKSEN LÄHTÖKOHDAT

### 5.1 Tunnistetiedot ja aluerajaus

Suunnittelualue sijaitsee Päijät-Hämeessä, Hollolan kunnassa (kuvio 12). Asemakaavamuutos koskee Herralan kylän kortteleita 16, 17, 19, 81, 82 100 ja 101 sekä niihin liittyviä virkistys-, katu-, liikenne- ja rautatiealueita (kuvio 13). Alue sijaitsee maisemallisesti keskeisellä paikalla Lahti-Riihimäki rautatien varrella, noin 16 km ennen Lahtea. Suunnittelualueen laajuus on noin 15 hehtaaria.



KUVIO 12. Suunnittelualueen sijainti (Hollolan kunta)



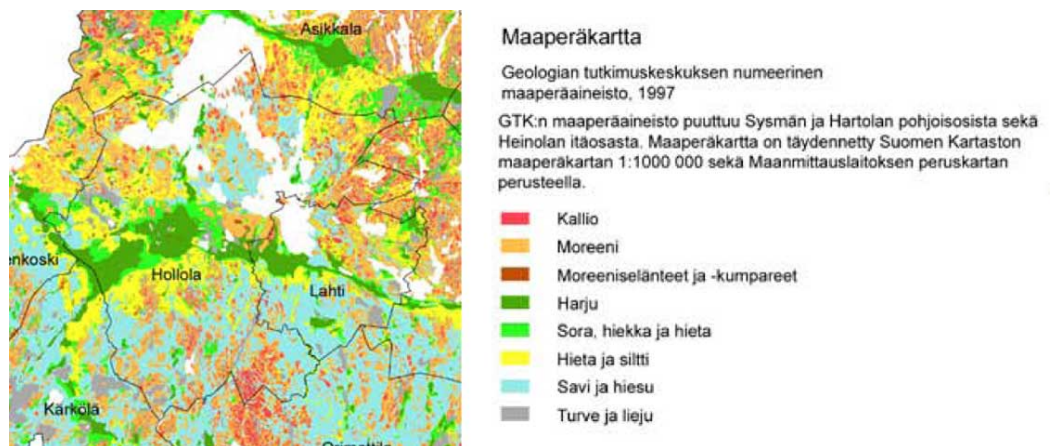
KUVIO 13. Suunnittelualueen rajaus (Hollolan karttapalvelu)

Herralan kunnan kaavoituskatsauksessa (2008) esitetty kaavamuutosalue koskee ensisijaisesti vain Nostavantien ja Ratatien väliin jäävää aluetta. Opinnäytetyötä ajatellen suunnittelualuetta on laajennettu, jotta tarkastelualueesta muodostuisi monipuolisempi. Suunnittelualan laajennus on perusteltua myös siksi, että kyläkuvan, kylän toimintojen ja arvokkaan kulttuurihistorian kannalta on järkevää tarkastella aluetta laajempina kokonaisuutena. Näin ollen Nostavantie, Herralantie ja pohjoisosan lähivirkistysalue toimivat loogisina rajaavina elementteinä.

## 5.2 Selvitys suunnittelualan oloista

### 5.2.1 Luonnonympäristö ja maaperä

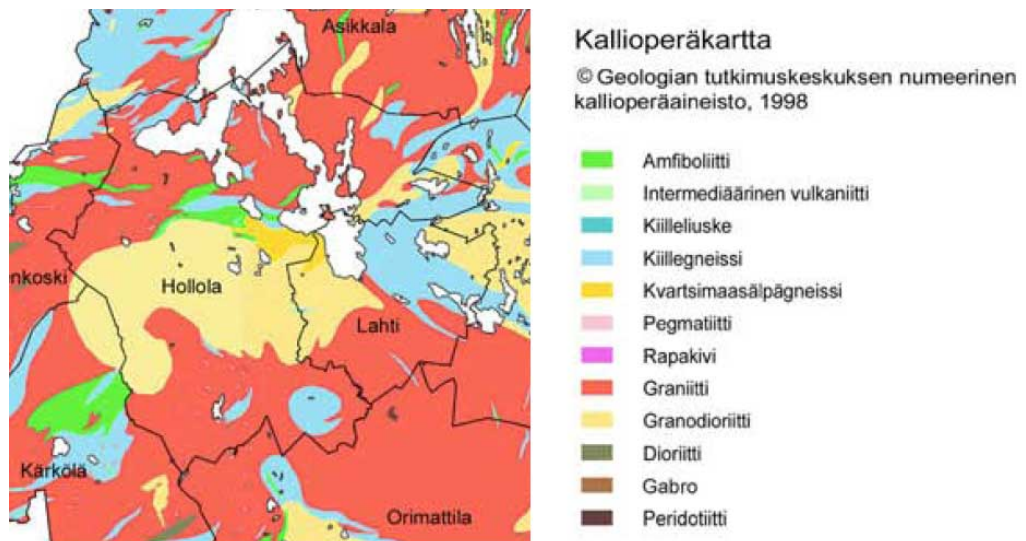
Hollola ja Herralan seutu kuuluvat ympäristöministeriön laatiman maisema-aluejaon mukaan Eteläiseen rantamaahan ja sen osa-alueeseen Eteläiseen viljelyseutuun. Alue on maastonmuodoiltaan vaihtelevaa. Tyypillisiä piirteitä ovat runsaat savikot, kumpuilevat ja metsäsaarekkeiden jaottelemat peltoalueet sekä vesistöjen vähyys (kuvio 14). Herralan seudulla sijaitsee Hahmajärvi sekä muutamia pienempiä järviä ja jokia. Viljelyskäytössä olevaa peltoa on Herralan seudulla runsaasti verrattuna Suomen peltoalan keskiarvoon. Paikoitellen seudun maastossa esiintyy karumpia kallio- ja moreenimaita. (Aarrevaara 2004, 8.) Asemanseutu ei ole pohjavesialuetta, mutta Hahmajärven länsipuolella rata sivuaa Toijanmäen III-luokan pohjavesialueen pohjoisreunaa (Ratahallintokeskus 2004, 17).



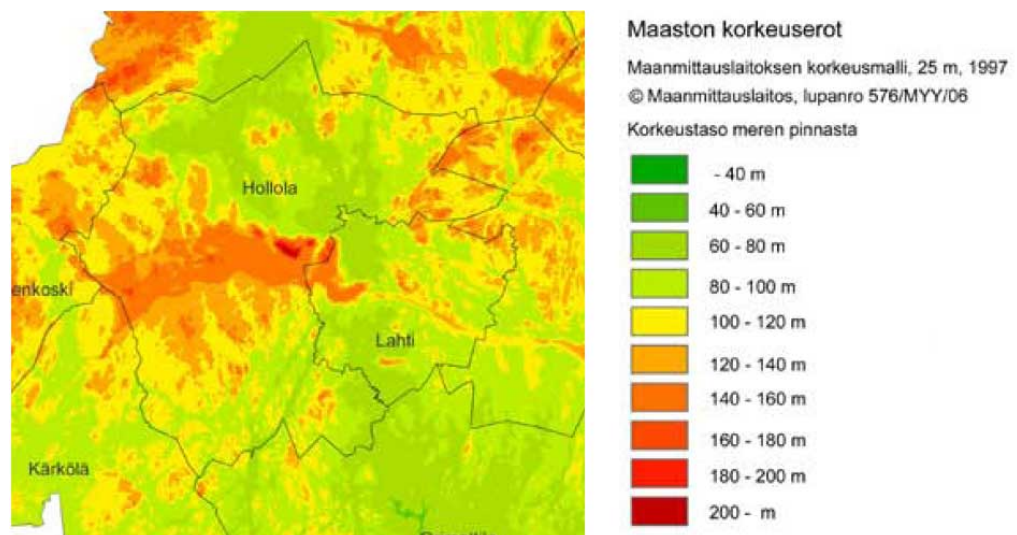
KUVIO 14. Maaperäkartta (Aarrevaara ym. 2007)

## 5.2.2 Topografia ja kallioperä

Päijät-Hämeen kallioperä koostuu pääosin svekofennisen vuorijonon juuriosista. (Aarrevaara ym. 2007, 24). Herralan alueen kallioperä muodostuu valtaosin graniitista sekä gneissistä (kuvio 15). Alueen korkeusvaihtelut ovat suunnittelualueella noin 80 - 110 metrin välillä: matalin kohta on tiilitehtaan ympäristössä ja korkein kohta rinteessä Uskonpolun päässä (kuvio 16).



KUVIO 15. Kallioperäkartta (Aarrevaara ym. 2007)



KUVIO 16. Topografiakartta (Aarrevaara ym. 2007)

### 5.2.3 Kasvillisuus

Herrala kuuluu eteläboreaaliseen kasvillisuusvyöhykkeeseen, jonka kasvillisuus on usein rehevää. Koko Hämeen maakunta sijoittuu rikkaimmalle osalle kasvivyöhykettä: vuokkovyöhykkeelle. Lehtokasvillisuutta onkin seudulla runsaasti, ja metsät ovat pääosin reheviä kuusivaltaisia metsiä. Puuston joukosta löytyy myös jaloja lehtipuita. (Aarrevaara 2004, 9.) Uskonpolun varrella ja Ratatien rinteissä on männikköä. Herralantien varteen on istutettu koivuja, ja nuorta koivikkoa on myös Kaarelantien varrella.

Herralan asemaseudun sekä tiilitehtaan ympäristön maanpintaa peittää tiheästi kasvava rikkakasvillisuus ja rikkakasvit ovat saaneet ylivallan muuhun matalaan kasvillisuuteen nähden. Etenkin ojanpenkereiden kosteikoilla kasvaa tiheää pajukkoa, joka peittää näkyvyyden. Radan varrella hietikossa kasvaa useita männynalkuja. Puukujanteet ovat kuuluneet olennaisena osana perinteiseen kulttuuri- maisemaan, ja myös asemaseudulla on pari tällaista puukujannetta. Lehmusrivi on säilynyt hyvin radan varrella. Suunnittelualueella kasvaa myös useita koristepensaslajeja: angervoja, syreenejä, ruusuja, orapihlajia sekä siperianhernepensaita. (Aarrevaara 2004, 20–23.)

Ratapenkoilla esiintyy usein myös harvinaisia kuivien, valoisien ja vähäravinteisten kasvupaikkojen lajeja, joiden säilymistä rautatiet turvaavat (Ratahallintokeskus 2004, 5).

### 5.2.4 Väestön rakenne ja kehitys

Oheisesta taulukosta (taulukko 1.) käy ilmi, että Herralan alueen väestömäärä on pysynyt suhteellisen vakaana viimeisinä vuosikymmeninä. Muuttoliikettä on sekä pois kylästä että takaisin kylään. Kyläalueen nykyisessä väestössä vanhusten määrä on suhteellisen pieni ja lasten sekä nuorten määrä on Hollolan keskitasoa. Väestömäärä tulee kääntymään laskuun, ellei muuttoliikettä saada kääntymään kaupungeista kohti maaseudun kyliä. (Aarrevaara 2004, 7–8.)

TAULUKKO 1. Herralan väestönkehitys 1970-2007 (Hollola 2009; Virolainen 2005.)

Herralan alueen asukasmäärä	Vuosi
1050	1970
817	1980
814	1990
882	2000
857	2005
865	2007

### 5.2.5 Yhdyskuntarakenne ja rakennuskanta

Kaavamuutosalue sijaitsee maaseutumaisessa ympäristössä Hollolan keskustaajaman ulkopuolella. Kaavamuutosalueella sijaitsee yksi Päijät-Hämeen maakunnallisesti arvokkaista kulttuurihistoriallisista ympäristöistä: Herralan tiilitehtaan ja aseman seutu. Aseman ja tiilitehtaan ympäristö muodostaa pienimuotoisen teollisuus-, liikenne- ja asuin ympäristön, ja se on keskeinen osa Herralan kyläympäristöä. Vanha kyläkeskus sijaitsi rautatien eteläpuolella, mutta ajan myötä rakentamisen ja palvelujen painopiste on siirtynyt yhä pohjoisemmaksi – rautatie jakaa Herralan kylän eteläiseen teollisuusalueeseen ja pohjoiseen asumiseen painottuneeseen alueeseen. Keskitettyä asutusta on myös Paratiisinmäellä suunnittelualan kaakkoispuolella, lounaassa aluetta rajaa laaja teollisuusalue sekä vihervyöhyke. Rakeisuuskartta ja rakennuskannan inventointi ovat liitteenä (LIITE 1).

Aseman lähiympäristössä, Ratatiellä, sijainneita rakennuksia on purettu pois 1980-luvulla, minkä jälkeen alue on saanut rauhassa kasvaa umpeen – aseman ympäristö onkin pusikoitunut ja epäsiisti. Aseman länsipuolella olevan rinteet kupeessa on joitakin 1900-luvun alun asuinrakennuksia sekä jälleenrakennuskauden pientaloja. Vanhimmat talot saattavat olla jo 1800-luvulta ja nuorimmat ovat 1950-luvun tyyppitaloja. Aseman ympäristölle on tyypillistä maastoa myötäilevä rakentaminen ja pienimittakaavaisten rakennusten moninaisuus. Herralan asema-seudun rakennuskanta onkin kulttuurihistoriallisesti arvokasta. (Ahola 2006, 24.) Muutoin suunnittelualan ympäristön rakennuskanta on uusiutunut. Esimerkiksi

Kaarelantien varrella on 1970-luvun rivitaloja, joiden julkisivuissa on käytetty sekä punatiiltä että lautaverhousta. Kaarelankujan rakennukset ovat sitäkin uudempia.

*Juna-asema.* Herralan juna-asemarakennus valmistui IV luokan asemaksi 1867 ja se oli lajinsa ensimmäisiä rakennuksia rautateillä (Heikkinen 1975, 31; Rasehorn 1996, 89). 1885 asemalle perustettiin postikonttori, joka sijoitettiin asemakonttorin kanssa samaan huoneistoon. Vanha puuasema purettiin vuonna 1957 ja sen korvasi uusi kivirakenteinen, julkisivultaan roiskerapattu, asemarakennus, jonka ulkopinta maalattiin keltaiseksi. Rakennuksen toiseen kerrokseen sijoitettiin asemapäällikön asunto. Aseman virkailijoilla oli asemalla sekä sen välittömässä läheisyydessä asuntonsa; silloinen monen perheen asuintalo purettiin vuonna 1985. Asemalla ei myöskään ole tyypillistä asemapuistoa, eikä rakennus ole enää alkuperäisessä käytössään. (Ahola 2006, 24; Mantere 2006, 95; Saarinen 2007, 22, 125.)

Nykyinen asemarakennus on kunnostettu (kuviot 17 ja 18), mutta aseman ympäristö on jäänyt hoitamatta: alue kasvaa pusikkoa, jonka seassa on kuitenkin nähtävissä alueen historiaan liittyvää kulttuurikasvillisuutta sekä puurivi. Asemarakennukseen on sijoitettu rataliikenteen teknisten laitteiden varastotiloja ja siinä on myös asuintiloja. Asemarakennuksella on kylän identiteetin kannalta taajamakuullista arvoa. Kaavassa kohteen historiallista ominaisluonnetta tulisi vahvistaa ja erityishuomiota on kiinnitettävä rakennuksen historiallista käyttöä heijastelevaan ulkoasuun sekä uudisrakentamisen soveltuvuuteen. (Ahola 2006, 16, 24.)



KUVIO 17. Asema radalta päin



KUVIO 18. Asema Ratatien puolelta

*Kaivola 1 ja 2.* Asuinrakennukset piharakennuksineen sijaitsevat asemaa vastapäätä Ratatien varressa. Rakennukset ovat säilyneet 1900-luvun alkuperäisessä asussaan ja myös sisätiloja on entisöity. Vanhempi keltainen asuinrakennus (kuvio 19) on oletettavasti 1900-luvun alusta ja pienempi (kuvio 20) 1930-luvulta. Vanhemmassa rakennuksessa on saumapeltikatto, lohkokiviperustus, risti-ikkunat ja seinissä yhtenäinen vaakalaudoitus. Pienemmässä rakennuksessa on säilynyt 1900-luvun alun rakennustavalle tyypillinen sementtitiilikatto ja pieniruutuisin ikkunoin somistettu umpikuisti. Kaivolan rakennukset liittyvät Ratatien työväenasuin-alueeseen. Kohteessa on erityistä rakennushistoriallista arvoa ja kokonaisuus on rakennuslainsäädännön nojalla suojeltava. Kaavassa tulee käyttää suojelumerkintöjä ja mahdollisesti myös kehittämistavoitemerkintöjä sekä erityisiä ohjauskeinoja. (Ahola 2006, 15, 23–24.)



KUVIO 19. Kaivola 1



KUVIO 20. Kaivola 2

*Tiilitehdas.* Vuonna 1904 perustettu Katilan tiilitehdas sijoittuu radan varteen keskelle kylää ja se on kyläkuvan ja historian kannalta vahva elementti. Myös tiilitehtaiden piiput ovat olennainen osa Herralan kylämaisemaa. Nykyisin, tehdastoinnin lakattua, puurunkoinen rakennus on tyhjillään ja rapistunut (kuvio 21). Aiemmin tiilitehtaalla toimi muun muassa baari ja ampumarata, tällä hetkellä se on paint ball –pelaajien satunnaiskäytössä. Tiilitehtaan yhteyteen, entisen Osuuskaupan puolelle, on rakennettu tiilinen lisärakennus, jossa on vakituista asutusta (kuvio 22). Tiilitehtaan hoitamaton ympäristö on kyläkuvassa ongelmallinen alue.





KUVIO 21. Rakennus nykyisellään



KUVIO 22. Asutusta tiilitehtaalla

Rakennuskannassa ja ympäristössä tapahtuneet muutokset ovat heikentäneet aluekokonaisuuden arvokkuutta sekä ajallista ja historiallista tunnistettavuutta. Kuitenkin tiilitehtaan rakennuksen säilyminen vahvistaisi alueen identiteettiä ja vetovoimaisuutta, mikäli sitä pysytään suunnittelun ja korjausrakentamisen keinoin kohtuullisilla kustannuksilla kunnostamaan.

*Osuuskauppa (nykyinen seurakuntakoti).* Osuuskauppa rakennettiin 1940-luvun lopulla Katilan tiilitehtaan savenottomontun reunaan, rautatien entisen ylikäytävän viereen (kuviot 23 ja 24). Sittemmin kaupan toiminta on loppunut. Nykyään rakennuksessa toimii seurakuntakoti ja Elec-tron Oy. Osa rakennuksesta on asuinkäytössä.

KUVIO 23. Osuuskaupan rakennus  
Takkumäentieltä katsottunaKUVIO 24. Rakennus tiilitehtaalta  
pään katsottuna

*Kerrostalo*. 1968 Herralaan tuli ensimmäinen kerrostalo, kun Salpausselän Säästöpankki (entinen Hollolan Säästöpankki) sai uuden toimitilan. Rakennus on kolmikerroksinen ja julkisivut punatiiltä (kuviot 25 ja 26). Rakennukseen sijoittui lisäksi kauppa ja myöhemmin Herralan baari. (Saarinen 2007, 167).



KUVIO 25. Kerrostalo Keskustieltä



KUVIO 26. Kerrostalo Herralantieltä

### 5.2.6 Liikenne ja yhdyskuntatekninen huolto

Herralan liikenteellinen sijainti on erittäin edullinen. Kylästä on hyvät maantieteytydet Lahteen, Hollolaan sekä Järvelään. Herralan kylän ohitse kulkee Lahti-Riihimäki junarata. VR:n palveluina asemalla ovat korkeat laiturit, kuulusjärjestelmä, 11 maksutonta pysäköintipaikkaa autoille sekä 16 maksutonta pysäköintipaikkaa polkupyörille (VR Henkilöliikenne 2009). Kaavamuutosalue on yhdyskuntateknisen huollon piirissä. Lisäksi Keskustiehen rajautuvan korttelin 81 eteläosassa kulkee suurjännitelinja.

### 5.2.7 Palvelut ja työpaikat

Rautatien rakentaminen toi kylälle ensimmäisen kaupan, jonka perustamista voidaan pitää Herralan liiketoiminnan alkuna. Vielä 1970-luvulla Herralassa oli kaksi kauppaa, kolme pankkia ja postikonttori, mutta seuraavalla vuosikymmenellä kylä menetti lähes kaikki palvelunsa koulua lukuun ottamatta. Tällä hetkellä Herralassa toimii yleisistä palveluista peruskoulun ala-aste, päiväkotia, terveyspalvelut / neu-

vola, seurakuntatalo ja rautatieasema. Kaupallisista palveluista alueella toimii baari, elintarvikekioski ja ravintola. Toimintojen sijainti on liitteenä (LIITE 2).

Kylälle on myös ominaista aktiivinen ja monipuolinen yhdistystoiminta. Kylässä toimii mm. urheiluseuroja, VPK, Herralan kylätoimikunta, Herralan kotiseutuyhdistys, Raittiusyhdistys, metsästysseura ja kalastusseura. Seurakunta on vuokranut entisen Osuuskaupan liikehuoneiston seurakuntakodiksi, joka tarjoaa kyläläisille harrastus- ja kerhotiloja. Toinen harrastamahdollisuus on koululla. Hahmajärven rannalla on uimaranta.

Suuri osa Herralan seudun työllisistä käy töissä kylän ulkopuolella. Yleisesti työmatkat suuntautuvat kuntakeskukseen sekä naapurikuntiin Lahteen, Orimattilaan ja Kärkölään. Herralan Saha Oy on yksi kylän merkittävimpiä työnantajia: yritys työllistää noin 20 metsä- ja puunjalostusteollisuuden ammattilaista.

### 5.2.8 Maanomistus

Maa-alueet ovat valtion, kunnan ja yksityisessä omistuksessa. Asemaseudun alueen omistaa Oy VR-Rata Ab. Oheisen kartan (kuvio 27) osoittamat vihreät tontit ovat kunnan omistuksessa.



KUVIO 27. Herralan alueen maankäyttö (Hollolan Kunta)

### 5.3 Kaava-alueita koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

#### 5.3.1 Asemakaava



KUVIO 28. Asemakaavaote Herralasta (Hollolan kunta)

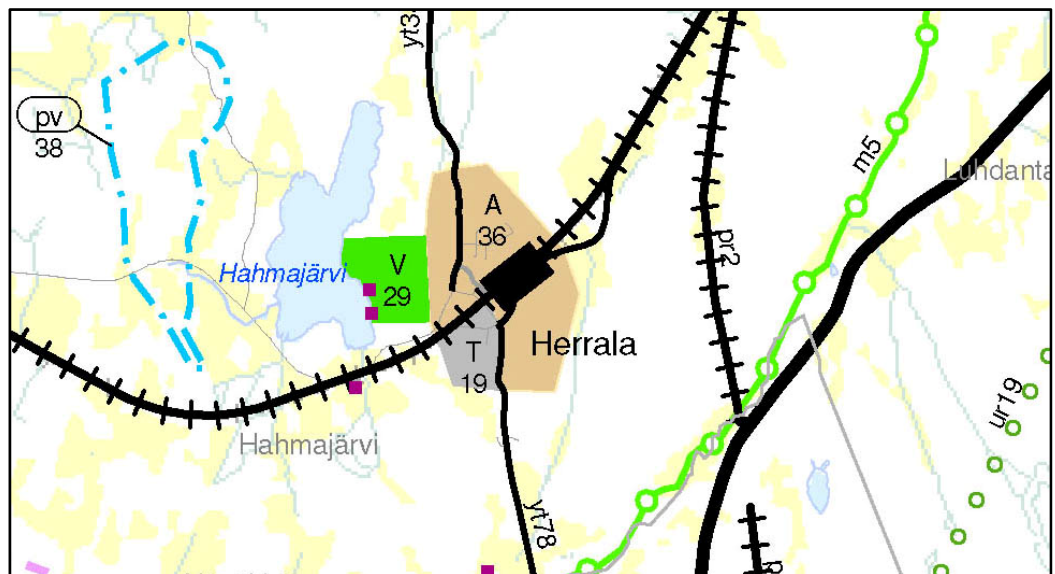
Suunnittelualueelle on 24.4.1985 päivätyssä ja Hollolan kunnan valtuuston 11.11.1985 hyväksymässä edelleen voimassa olevassa asemakaavassa (alun perin rakennuskaava) osoitettu erillispientalojen korttelialuetta (AO), asuinpientalojen korttelialuetta (AP), rivitalojen ja muiden kytkettyjen asuinrakennusten korttelialuetta (AR), omakoti- tai rivitalojen korttelialuetta (AOR), asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta (AL), lähivirkistysaluetta (VL), teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta (T, T-2), ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomien teollisuusrakennusten korttelialuetta (TY), huvi- ja viihdetarkoitusta palvelevien rakennusten korttelialuetta (YV) sekä rautatiealuetta (LR) (kuvio 28). Suunnittelualue rajautuu yleiseen tiehen vierialueineen (LYT). Pienimuotoisia asemakaavamuutoksia on tehty suunnittelualueelle vuonna 1988 (korttelit 17 ja 19 sekä

niihin liittyvät virkistys- ja tiealueet) sekä vuonna 1990 (osa korttelista 17 sekä muutoksella muodostuvat virkistys- ja tiealueet).

### 5.3.2 Yleiskaava

Herralan alueella ei ole yleiskaavaa.

### 5.3.3 Päijät-Hämeen maakuntakaava



KUVIO 29. Ote maakuntakaavasta (Päijät-Hämeen liitto)

Maakuntavaltuusto hyväksyi 20.2.2006 Päijät-Hämeen maakuntakaavan ja Ympäristöministeriö vahvisti sen 11.3.2008 (kuviokuva 29). Kaavamuutosalueelle on nyt osoitettu taajamatoimintojen aluetta (A) sekä teollisuus- ja varastoaluetta (T). A-merkinnällä osoitetaan asumiseen ja muille taajamatoiminnoille, kuten keskusta- toiminnoille, palveluille ja teollisuudelle rakentamisalueita, pääväyliä pienempiä liikennealueita, virkistys- ja puistoalueita sekä yhdyskuntateknisen huollon alueita sekä näiden tarvitsemia laajentumisalueita. T-alueet on osoitettu elinkeinoelämän tarpeisiin, ja niille voidaan sijoittaa työpaikka-alueita ja suuria, yhtenäisiä teollisuus- ja varastoalueita, jotka edellyttävät yleensä hyvää liikenteellistä sijaintia. Kaavamuutosalueen ympäristössä on osoitettu maaseutumaisia alueita, joille ei

kohdistu maakuntakaavassa tutkittuja valtakunnallisia, maakunnallisia tai seudullisia intressejä.

Kaavamuutosalueen ohitse kulkee kaksi merkittävää yhdystietä sekä päärata ja Herralan asemalle on osoitettu liikennepaikka. Merkittävän yhdystien merkinnällä osoitetaan maakuntakaavan kyläverkoston tai ylikunnallisten yhteyksien kannalta tärkeitä teitä ja katuja. Päärata ja liikennepaikka -merkinnällä osoitetaan tärkeimmät kansainvälisen liikenteen rataosat, valtakunnan osakesukuksia ja merkittävimpiä maakunta- ja kaupunkikeskuksia yhdistävät rataosat sekä merkittävimpiin satamiin johtavat radat. Raideliikenteen liikennepaikka - merkinnällä osoitetaan nopeiden junien ja taajamajunien asemat.

#### 5.3.4 Muut selvitykset ja ohjelmat

Alueelle on tehty mm. seuraavia selvityksiä ja ohjelmia:

- Maakuntaohjelma 2007-2010, Maakuntastrategia 2001-2003 ja Maakuntasuunnitelma 2005. (Päijät-Hämeen liitto 2009)
- Lahden kaupunkiseudun rakennemalli, joka hyväksyttiin seutuvaltuustossa 2.12.2004 ja seutuhallinnon ulkopuolella olevassa Heinolan kaupunginvaltuustossa 24.1.2005. Uusi rakennemallityö on käynnistymässä.
- Hollolan kunnan rakennusjärjestys, joka on hyväksytty valtuustossa 17.9.2001 ja se on ollut voimassa 1.1.2002 lähtien.
- Lahden kaupunkiseudun rataympäristöselvitykset 2004: Vaihe 1 ja Vaihe 2. (Ratahallintokeskus ja SITO)
- Hollolan rakennusinventointi 2006 (Ahola)
- Herralan kyläympäristösuunnitelma 2004 (Aarrevaara)

## 5.4 Muita lähtökohtia

### 5.4.1 Kaupan yksikkö Herralaan

Asemakaavaa laadittaessa on tarpeen kiinnittää huomiota erityisesti palvelujen saatavuuteen liittyviin kysymyksiin, pienmyymälöiden toimintaedellytysten tukemiseen sekä rakennetun ympäristön ja siihen liittyvien arvojen vaalimiseen. Se edellyttää, että uusien myymälöiden sijoittamista koskevia ratkaisuja ja niiden vaikutuksia tarkastellaan myös palvelujen käyttäjien kannalta. Palvelujen saatavuutta arvioitaessa tulisi ottaa huomioon myymälöiden maantieteellinen eli fyysinen etäisyys asuntoalueilta (kauppat matka), palvelujen laatu sekä eri käyttäjäryhmien tarpeet ja taloudelliset edellytykset. Myös koettu saavutettavuus voidaan määritellä: jos tavaroiden hankkiminen aiheuttaa paljon vaivaa, on saavutettavuus huono, ja mikäli se aiheuttaa vähän vaivaa, on saavutettavuus hyvä. (Ympäristöministeriö 2004, 10,13.) Herralan kylälle onkin perusteltua osoittaa uusi aluevaraus elintarvikemyymälälle, koska tällä hetkellä lähin ostosmahdollisuus on joko Järvelässä tai Hollolan kuntakeskuksessa. Toiveita Herralan omalle kaupalle on myös kyläläisten ja kunnan taholta. Uusi lähikauppa parantaisi alueen toimintaedellytyksiä ja elinvoimaisuutta.

Asemakaavassa määritellään palvelujen mitoitus, yksityiskohtainen sijainti sekä liikenteen ja pysäköinnin järjestäminen. Asemakaavassa voidaan myös antaa kaupan laatua ja kokoa koskevia asemakaavamääräyksiä, jos se kaupan palvelujen saatavuuden kannalta on tarpeen (MRL 57.1 §). Asemakaavalla voidaan tarpeen mukaan ohjata hyvinkin yksityiskohtaisesti sekä alueelle sijoittuvan kaupan laatua että myymälätilojen toteutusta ja niiden sovittamista rakennettuun ympäristöön ja kaupunkikuvaan. (Ympäristöministeriö 2004, 81.) Kaupan palveluja sisältävässä kaavassa tulisi olla joustavuutta, esimerkiksi nykyiseen tarpeeseen nähden lievän ylimitoituksen avulla kauppa voi sopeutua paremmin toimintaympäristön muutoksiin. (Ympäristöministeriö 2004, 37.)

#### 5.4.2 Herralan aseman ympäristön ongelmia

Yhtenä ongelmakohtana voidaan pitää radan varressa ja seisakkeiden välittömässä läheisyydessä sijaitsevia teollisuus- ja varastoalueita, joiden yleisilme on paikoin epäsiisti ja sekava. Teollisuusrakennusten joukossa on näyttäviä ja arvokkaita rakennuksia, joiden arvo on heikentynyt hoitamattoman ympäristön vuoksi. Osa alueen rakennuksista on purettu pois 1980-luvulla, jonka jälkeen alue on saanut rauhassa kasvaa umpeen (Aarrevaara 2004, 20). Ympäristön inventointi- ja analyysikartat ovat liitteenä (LIITE 3 ja LIITE 4).

Saapuminen paikkakunnalle ja yleissilmäys ympäristöön antavat matkustajille ensivaikutelman kaupungista tai kunnasta, mistä syystä sisääntulojen yleisilmeeseen tulisi kiinnittää enemmän huomiota. Asemamiljööt lähiympäristöineen ovat tärkeitä sekä esteettisesti että paikkakunnan imagon kannalta. Junamatkustajan näkymiä peittää monin paikoin aivan junaradan läheisyydessä kasvava pensaikko, jolloin kaikki maisemat radan varressa muistuttavat liikaa toisiaan. (Ratahallintokeskus 2004a, 12.)

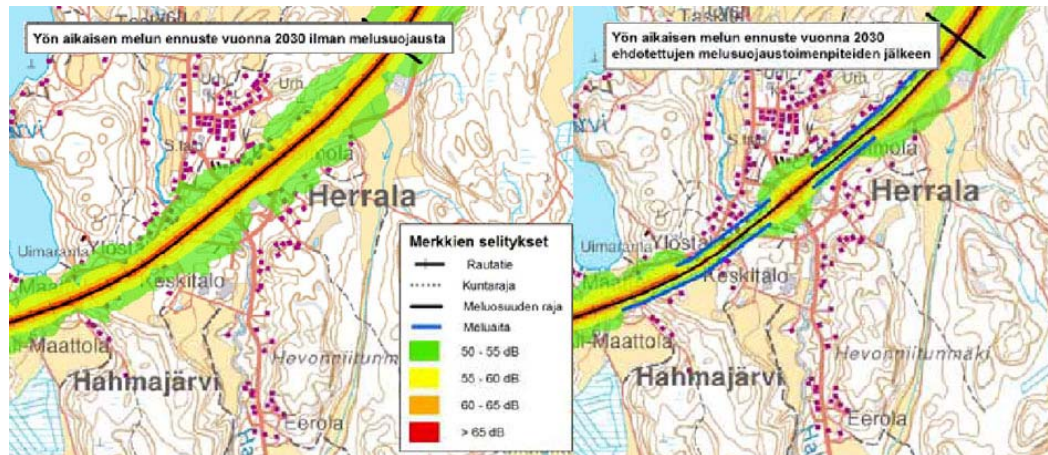
Maaperän pilaantumista voidaan epäillä tapahtuneen alueilla, joissa on ollut vetureiden, vaunujen ja muun kaluston tankkaus-, huolto- ja korjaustoimintaa sekä kemikaalivaunujen varastointia tai seisotusta. Myös kasvillisuudentorjunta-aineita on löytynyt ratapihojen ja ratapenkereiden maaperästä sekä pohjavedestä. Hollolan rata-alueelta ei kuitenkaan ole tiedossa mahdollisesti pilaantuneita maa-alueita tai riskikohteita. (Ratahallintokeskus 2004a, 17, 22.)

#### 5.4.3 Raideliikenteen aiheuttama melu

Asuntoalueet ovat oleskelun ja virkistäytymisen kannalta tärkeimpiä alueita, joilla melutasojen tulisi olla mahdollisimman alhaisia. Ohjearvojen mukaan keskiäänitaso saisi olla päivisin enintään 55 dB sekä öisin vanhoilla alueilla 50 dB ja uusilla alueilla 45 dB. Ohjearvot alittaviin melutasoihin tulisi kuitenkin pyrkiä asumiseen ja virkistykseen varatulla alueella. Asuntojen korjausrakentamista sekä yksittäisten tonttien täydennysrakentamista voidaan kuitenkin hyväksyä, jos päivämeluta-



so pihalla on välillä 55–60 dB vähintään niillä tontin osilla, jotka varataan leikkiin ja oleskeluun. Lisäksi alueen tulisi muuten sopia asumiseen hyvin ja toimenpiteille tulisi olla erityisen hyvät perusteet, jollaisia voivat olla kohtuuttomat kustannukset tai meluntorjuntatoimien sopeutumattomuus ympäristöön. (Ympäristöministeriö 2001, 13.)



KUVIO 30. Meluselvitykset (Ratahallintokeskus)

Tehtyjen melulaskelmien perusteella päiväaikainen (klo 7–22) yli 55 dB:n melutason meluvyöhykkeen raja kulkee vuonna 2020 Riihimäki – Lahti -pääradan ympäristössä, avoimella peltoaukealla, noin 150 – 200 metrin etäisyydellä radasta. Vastaava tilanne yöaikana (klo 22–7) on lähes samankaltainen, poikkeuksena yöaikaan kulkevat raskaan kaluston aiheuttamat hetkellisesti suuremmat melutasot. Rataosuuksien kohdilla, joissa junien nopeudet ovat alhaisemmat, melutasot ja melun leviäminen on vähäisempää (kuvio 30). Kyseisillä kohdilla melun luonne ja häiritsevyys voivat olla kuitenkin ympäristöä muuten kuormittavaa, mikä tulee huomioida maankäytön suunnittelussa. Mikäli melulle herkkää maankäyttöä, kuten asumista sijoitetaan alle 150 metrin päähän radasta, tulee raideliikenteen melu ottaa kaavoituksessa huomioon, mikä tarkoittaa lähinnä etäisyyksien ja vaikutusalueiden tiedostamista sekä raideliikenteen melun luonteen tuntemista. Vaikutuksia voidaan ehkäistä riittävästi suojaetäisyyksillä, selvityksen perusteella pääradan osuudella riittävä suojaetäisyys on noin 200 – 300 metrin välimatka radan ja kohteen välillä. Etäisyyden jäädessä pienemmäksi tulee harkita toimintojen, rakennusmassoitteiden ja melusteiden käyttöä meluvaikutusten pienentämiseksi. Meluntorjunnallisesti tehokkain keino on melulle häiriintymättömien toimintojen,

kuten toimisto- ja liikerakennusten sijoittaminen tiiviisti radan varteen, muun ympäristön suojaamiseksi. Meluntorjunta melusteina on monessa suhteessa erityisesti uuden maankäytön osalta hyödyllään vähäistä. Melusteiden suojavaikutus kohdistuu useimmiten rataa nähden samassa korkeustasossa olevien alueiden suojaamiseen. Näin ollen ratalinjaa korkeammalla altistutaan melulle esteestä huolimatta. (Ratahallintokeskus 2004b, 32.)

#### 5.4.4 Asemarakennuksen ja tiilitehtaan uusi käyttötarkoitus

Asemakaavamuutoksen yhteydessä on ajankohtaista tarkastella uusia käyttötarkoitushallintomahdollisuuksia asemarakennukselle sekä entisen tiilitehtaan alueelle. Molemmat rakennukset sijaitsevat keskeisillä paikoilla Herralan kyläkuvaa ajatellen ja kummankin saavutettavuus on hyvä.

Rakentamisen painopisteen siirtyessä uudisrakentamisesta ylläpitoon ja korjausrakentamiseen on keskeisenä kysymyksenä säilytetäänkö vai puretaanko rakennus, ja jos säilytetään, mikä tulee olemaan sen käyttötarkoitus. Vanhalla rakennuksella on usein historiansa aikana monia käyttövaiheita, ja rakennuksen ottaminen uuteen käyttöön on luonnollinen tapa hoitaa rakennettua omaisuutta. Käyttötarkoituksen muuttamista ei tule sinällään karttaa, vaan tärkeintä on löytää eri tahoja ja toimintoja palveleva sekä kaupunkikuvallisia tavoitteita tukeva ratkaisu. Mitä parempikuntoinen rakennus on, sitä vaativampi on myös käyttötarkoituksen valinta, koska hyväkuntoiset rakenteet kannattaa käyttää hyödyksi. Huonokuntoinen rakennus joudutaan sen sijaan käytöstä riippumatta kunnostamaan perusteellisesti nykyajan vaatimuksia vastaavaksi, joten mahdollisuudet ovat laajemmat. Samassa yhteydessä tulee myös miettiä, onko kaavailtu käyttötarkoitus rakennuksen luonteeseen ja historiaan sopiva, onko rakennus tulevan toiminnon statuksen mukainen ja tarvelevätkö uuden käytön vaatimat muutokset rakennuksen arvoa. (Tuppurainen & Karvinen-Jussilainen 1984, 1–5.)

Olettaen, että tiilitehtaan alueesta muodostuu uusi palvelujen ja kulttuurin keskus, juna-aseman merkitys uusien palvelujen tarjoajana ei ole niin merkittävä. Siksi asemalle osoitetaan vain muutamia asuintiloja ja rakennus toimii jatkossakin rai-

deliikenteen kannalta tärkeiden laitteiden säilytys- ja varastotilana. Tarvittaessa uusia käyttötarkoituksia voi miettiä myöhemmin, ja vaihtoehtoisia ehdotuksia on esitelty kappaleessa 3.8 Asemien uudet roolit.

Koska tiilitehdas on laaja rakennus, se pysyisi kunnostettuna tarjoamaan erittäin monipuolisia julkisia tiloja esimerkiksi kulttuurikeskittymänä, mikä olisi Herralan kylän uusi vetovoimatekijä. Rakennukseen voisi sijoittaa taiteilijoille ateljee-, työskentely- ja näyttelytiloja ja harrastemuusikoille treenikämppejä. Samassa yhteydessä voisi järjestää erilaisia kulttuurikerhoja ja työpajoja kaikille ikäryhmille; muun muassa saventalanta olisi erinomainen historiaan pohjautuva vaihtoehto. Vapaa-ajan toimintaa tukemaan perustettaisiin taidekahvila. Iltaisin ja viikonloppuisin tehtaalla voisi järjestää konsertteja. Tiilitehdas voisi toimia osittain myös kylän historiaa ja esimerkiksi tiilentekoa käsittelevänä museona. Ei ole myöskään mahdotonta sijoittaa ravintolatiloja tai kongressi- ja kokoustiloja tiilitehtaan yhteyteen. Alueelle on suora pääsy junalla rataverkkoa pitkin, mikä mahdollistaisi suurienkin yleisöjen siirtymisen paikalle ekologisesti ja joustavasti, eikä auto-paikkoja tarvittaisi yhtä paljon kuin normaalisti.

Toisaalta tiilitehtaaseen voisi sijoittaa urheilua palvelevia monitoimitiloja, koska sitä on vuosien varrella jo käytetty kyseiseen toimintaan. Vanha rakennus tarjoaisi jännittävän ja haastavan ympäristön erilaisiin peleihin ja osa tiloista voisi toimia kunto- ja liikuntasalina. Tehtaan tontille voisi rakentaa myös pienen junaradan, joka voisi toimia kesäisin huvilaitteena lapsille (ja miksei vanhemmillekin) ja koristeellisena elementtinä juna-aseman ympäristössä. Isot tilat mahdollistaisivat lisäksi auto- ja moottoripyöräharrastajille säilytystiloja.

Yksi mahdollisuus olisi seurakuntakodin siirtäminen tiilitehtaan laajempiin tiloihin, jolloin entistä Osuuskaupan rakennusta voisi hyödyntää asumiseen. Keskeinen ongelma tiilitehtaan kohdalla on kuitenkin sen ränsistynyt kunto, mihin rakennuksen säilytyspyrkimykset voivat kaatua, etenkin, jos alue halutaan myöhemmin esimerkiksi tehokkaampaan asumiskäyttöön. Ympäristön identiteetin kannalta hienointa olisi, jos tiilitehtaan paikalle pystyttäisiin rakentamaan uusi tiilitehtaan vanhaa ulkoasua mukaileva rakennus, jolle löydettäisiin aktiivista hyötykäyttöä.

## 6 ASEMAKAAVAMUUTOKSEN KUVAUS

### 6.1 Asemakaavamuutoksen tarkoitus ja tavoitteet

Asemakaavamuutoksen tarkoituksena on arvioida uudelleen alueen nykyinen maankäyttö. Voimassaoleva asemakaava on vuodelta 1985 ja kaava on vanhentunut mm. juna-aseman pysäkkien uusien liikennejärjestelyjen toteuttamisen johdosta, siksi ajantasaistaminen on perusteltua. Lisäksi Herralan kotiseutuyhdistys ry. on tehnyt aloitteen asemaseudun asemakaavan muuttamisesta - toiveena on ollut asemaympäristön viihtyisyyden parantaminen vuonna 2004 laaditun Herralan kyläympäristösuunnitelman mukaisesti. (Hollolan kunnan kaavoituskatsaus 2008, 19.)

Asemakaavamuutoksen tavoitteena on tutkia mahdollisuuksia Herralan asemaseudun viihtyisyyden lisäämiseksi sekä ajantasaistaa liikennejärjestelyjen jo toteutunut tilanne. Yksi merkittävä kysymys on, miten säilyttää paikan historian kannalta arvokas juna-asemanseutu asuinkelpoisena ja toiminnaltaan vireänä ympäristönä: tavoitteena on myös huomioida arvokkaiden rakennuksien suojelutarpeet.

Prosessin aikana on tarkoitus tutkia mahdollista sijaintia uudelle kaupan yksikölle sekä mahdollisuuksia asutuksen tiivistämiseksi. Tavoitteena on, että nykyisiä T-aluevarauksia vähennettäisiin huomattavasti ja tilalle etsittäisiin käyttömahdollisuuksia asutuksen, työpaikka-alueiden tai erilaisten palvelujen avulla. Tavoitteena on tarjota mahdollisuuksia täydennysrakentamiseen. Myös liiketilavarauksia voidaan vähentää, koska niille ei ole suurta tarvetta. (Tuloisela 2009.)

### 6.2 Asemakaavamuutoksen vaihtoehdot

Luonnosteluvaiheessa tarkastelin erilaisia vaihtoehtoja alueen maankäytön uudelleen järjestelemiseksi. Keskeisin ja merkittävin käyttötarkoitusmuutos osoitetaan entisen tiilitehtaan alueelle sekä Ratatien varteen, koska T-aluevaraukset poistetaan kokonaan. Useimmat asumista koskevat aluevaraukset säilyvät pääosin ennallaan.

*Luonnosvaihtoehto 1.* Ensimmäisessä luonnoksessa (kuvio 31) tiilitehtaan alueelle on osoitettu palvelurakennusten korttelialue (P). Tällainen palvelukeskittymä, joka on yhdyskuntarakenteen sisällä, mahdollistaisi tilojen monipuolisen käytön ja tarvittaessa toimitilojen joustavan siirtymisen uuteen toimintaan. Monipuolinen käyttömahdollisuus antaisi laajemmat resurssit myös tiilitehtaan uusiokäyttöön. P-alkuinen merkintä ei ota myöskään kantaa siihen, onko toiminta julkista vai yksityistä, vaan se voi toteutua muuttuvien tarpeiden mukaisesti kumpana tahansa.



KUVIO 31. Kaavaluonnos 1

Tiilitehtaan alue merkitään tässä vaihtoehdossa suojeltavaksi alueeksi arvokkaan kulttuurihistoriansa vuoksi. ”-s”-merkintä (alue, jolla ympäristö säilytetään) liitetään alueen varsinaiseen käyttötarkoitukseen osoittamaan, että tavoitteena on rakennusten ja muun ympäristön säilyttäminen. Kyseiseen merkintään tulee yleensä liittää myös säilyttämistä ja / tai suojelua täsmentäviä kaavamääräyksiä. Tässä tapauksessa tavoitteena olisi tiilitehtaan rakennuksen säilyttäminen ja kunnostaminen entistä ulkoasua mukaillen, kuitenkin nykypäivän vaatimukset ja uudet toimintamahdollisuudet huomioonottaen.

Suunnittelualueen eteläosa varataan lähipalvelurakennusten korttelialueeksi (PL). Alue on tarkoitettu lähiympäristöä palvelevia toimintoja varten, ja sinne voitaisiin sijoittaa uusi elintarvikemyymälä tai kioski. Yhdysteiden risteyksessä, asuntoalueen sisääntuloväylän suulla, kauppa olisi helposti saavutettavissa, ja samalla kaupan palvelut tukisivat tiilitehtaan alueelle muodostuvia toimintoja. Myös asiakaspysäköinti olisi helppo toteuttaa laajalle tontille. Tontti on kunnan omistuksessa, mikä osaltaan tukee kyseisen toiminnan sijoittamista alueelle.

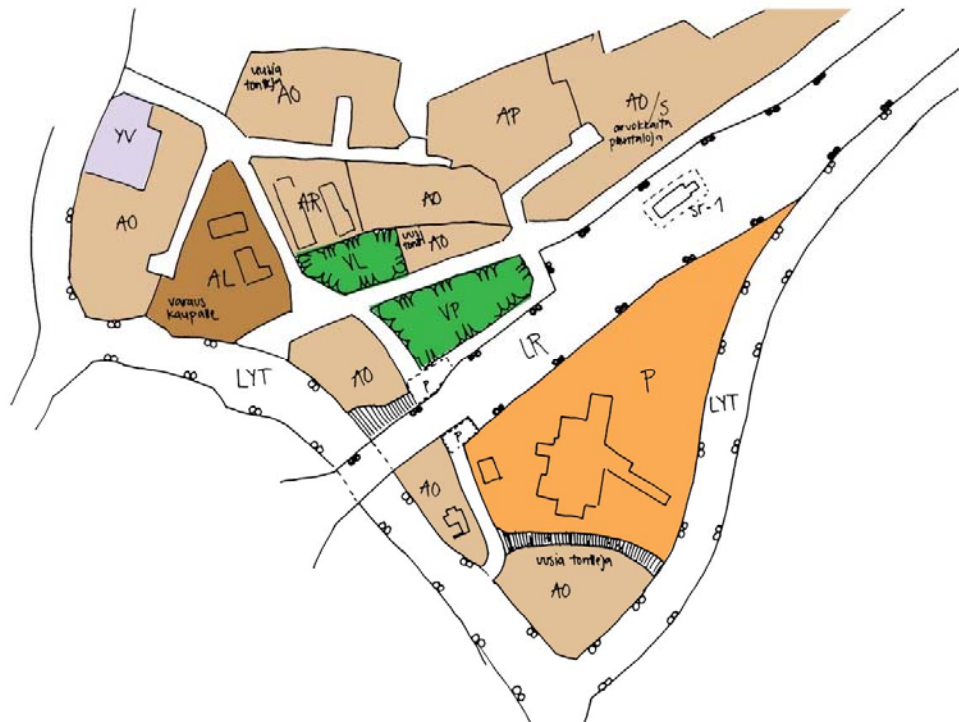
Rautatieaseman länsipuoleiselle alueelle osoitetaan puistoalue ja nykyinen TY-varaus poistetaan. Puistoa vastapäätä Ratatielle muodostuu uusi AO-tontti, joka tiivistää nykyistä pientaloasutusta. Uusi AO-tontti rajautuu lähivirkistysalueeseen sekä jo olemassa oleviin asuintontteihin. Myös suunnitellun puiston länsipuolella oleva alue osoitetaan asuinpientalojen korttelialueeksi, koska tontti on tälläkin hetkellä asuinkäytössä. Tontin omistaja on lisäksi itse hakenut kyseistä kaavamuutosta tontilleen.

Ratatiehen sekä Uskonpolkuun rajautuvalle korttelialueelle osoitetaan säilytettävän alueen merkintä historiallisesti arvokkaan rakennusperintönsä vuoksi. Rakentamisen ajallinen kerrostuneisuus huomioiden paikan ominaispiirteitä voidaan vahvistaa, mikä voi toimia myös Herralan vetovoimatekijänä.

Nykyinen kyläkeskus säilyy asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueena (AL). Keskustien ja Kaarelantien kulmauksessa oleva AL-varaus poistetaan tarpeettomuutensa vuoksi ja tilalle osoitetaan täydennysrakentamiseen soveltuvaa asuinpientalojen korttelialuetta (AO).

*Luonnosvaihtoehto 2.* Toisessakin vaihtoehdossa (kuvio 32) tiilitehtaan alueelle osoitetaan palvelurakennusten korttelialuetta, mutta suunnittelualueen eteläosaan on osoitettu varaus erillispientalojen korttelialueelle. Uudet tontit sijaitsisivat keskeisesti jo olemassa olevien asuinalueiden välissä, mikä tiivistäisi yhdyskuntarakennetta. Toisaalta sijainti yhdysteiden risteyksessä ja palvelurakennusten korttelialueen vieressä saattaa olla rauhaton. Suunnitellulle kaupan yksikölle olisi varaus nykyisessä AL-korttelissa Keskustien ja Herralantien välissä, mikä keskittäisi kaikki kylän peruspalvelut yhdelle alueelle, ikään kuin keskustatoimintojen kortte-

lialueeksi. Tällöin palvelut olisivat keskeisellä paikalla asuntoalueen sisällä. Toisaalta kaupan yksikön sijoittaminen kyseiseen kortteliin ja lisääntyvä autoliikenne saattaisivat aiheuttaa häiriötä kerrostalon sekä viereisten omakotitalojen asukkaille.



KUVIO 32. Kaavaluonnos 2

Asemarakennus ja asemaympäristö säilyy rautatiealueena (LR), jolla osoitetaan rautatiealueet sekä niihin liittyvät terminaali-, huolto- ym. rakennuksia varten varattavat alueet. Itse asemarakennus osoitetaan suojeltavaksi rakennukseksi sr-merkinnällä, mitä tarkennettaisiin kaavamääräyksillä, koska nykyisellään rakennuksen ulkoasu ei ole rakennushistoriallisesti erityisen merkittävä – tärkeempi rooli on rakennuksen kulttuurihistorialla. Myös koko rautatiealue voitaisiin osoittaa suojeltavaksi alueeksi, jolla ympäristö säilytetään, mutta kyseinen lienee tarpeetonta, koska rautatiealueella ei ole enää jäljellä, asema-rakennusta lukuunottamatta, merkittäviä rakennuksia tai luontokohteita, joiden säilyttäminen vaatisi kyseistä merkintää.

*Luonnosvaihtoehto 3.* Kolmannessa vaihtoehdossa (kuvio 33) tiilitehtaan alueelle osoitetaan kulttuuritoimintaa palvelevien rakennusten korttelialuetta (YY). Tällöin alueelle voidaan rakentaa muun muassa erilaista kulttuuritoimintaa, kuten teatteri-

, kirjasto-, konsertti- tai näyttelytoimintaa palvelevia rakennuksia. Koska Y-alueelle voidaan rakentaa pääasiassa julkisen hallinnon ja julkisten palvelujen rakennuksia, vastuu palveluista kuuluisi tällöin kunnalle, kuntayhtymälle tai valtiolle, mikä saattaisi toimia rasitteena kunnalle.



KUVIO 33. Kaavaluonnos 3

Tässä vaihtoehdossa vanhan Osuuskaupan ympäristö otetaan käsittelyyn omana alueenaan. Alueelle osoitetaan asuinkerrostalojen korttelialuetta (AK), jolloin jo nykyinen asumiskäyttö huomioidaan. Asuinrakennusten korttelialueelle voidaan osoittaa erityisellä kaavamääräyksellä tai -merkinnällä mahdollisuus myös päiväkodille tai muille sellaisille tiloille, jotka hyvin soveltuvat asuinympäristöön. Rakennuksessa toimiikin tällä hetkellä seurakuntakoti, jossa kokoontuu eri-ikäisten kerhoja. Tiloja vuokrataan myös perhejuhliin. Toisaalta alueelle on mahdollista osoittaa kirkkojen ja muiden seurakunnallisten rakennusten korttelialuetta (YK), jolle voidaan rakentaa seurakunnan ja uskonnollisen yhteisön toimintaa varten tarkoitettuja rakennuksia tai yleisten rakennusten korttelialuetta (Y), mutta tällöin yksityisasuminen ei sovellu parhaiten alueelle - yksityisluonteiseen asumiseen verrattuna yleisten rakennusten korttelialueella sijoitettavan asumisen ominaisuuksia ovat lähinnä erilaisten hoivapalvelujen järjestäminen henkilökuntineen.



Kolmas vaihtoehto olisi osoittaa alueelle asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta (AL), jolloin alueella voi olla yhdistettyjä asuin-, liike- ja toimistorakennuksia, kuten tilanne on jo nyt. Toimintojen suhteesta toisiinsa voidaan määrätä tarkemmin kaavamääräyksillä.

### 6.2.1 Yhteenvedo

Oma ehdotukseni asemakaavamuutokseksi on yhdistelmä edellä esitellyistä kolmesta vaihtoehdoista. Asemakaavamuutos on liitteenä (LIITE 5).

Palvelurakennusten korttelialueen osoittaminen tiilitehtaan alueelle on luontevinta, koska se mahdollistaa alueen monipuolisen käyttötarkoituksen, eikä ota kantaa siihen, onko toiminta julkista vai yksityistä. Näin ollen toiminta ei jää pelkästään kunnan vastuulle ja käyttötarkoitusta on mahdollista muuttaa myös tulevaisuudessa. Tiilitehtaan alueen eteläpuolelle osoitetaan lähipalvelurakennusten korttelialuetta. Tontin sijainti on liikenteellisesti edullinen ja palvelurakennusten korttelialueen vieressä kyseiset toiminnot tukevat luontevasti toisiaan. Asutuksen sijoittaminen tontille ei sovellu yhtä hyvin, koska alue rajautuu kahteen merkittävään yhdystiehen ja teollisuudelle sekä traktoripalveluille varattuihin alueisiin, mikä saattaa aiheuttaa häiriötä ja rauhattomuutta. Alueen jättäminen ennalleen ei myöskään kannata, koska nykyisellään alue on täysin käyttämätön, eikä siitä ole kylän toimintojen kannalta hyötyä.

Vanhan Osuuskaupan korttelille osoitetaan itsenäinen käyttötarkoituksmerkintä, mikä on selkeämpi tapa kuin yrittää löytää yhtenäinen merkintä sekä Osuuskaupan rakennuksen että tiilitehtaan käytölle. Vanhan Osuuskaupan kortteliin osoitetaan AL-varaus, mikä mahdollistaa niin asuin- ja liiketilat kuin kerhotoiminnan. AL-varaus on muihin mahdollisiin vaihtoehtoihin nähden luontevin.

TY-varauksella merkitty alue muutetaan AO-tontiksi sekä puistoksi, koska alueella on jo nyt vastaavia toimintoja. Lisäksi puiston rakentaminen rautatieseisakkeiden läheisyyteen parantaa junamatkustajien näkemää kyläkuvaa sekä lisää Herran asukkaiden lähivirkistysalueiden määrää.

Uskonpolun ja Ratatien risteykseen osoitetaan uusi AO-tontti. Tontti soveltuu asumiseen jo aiemman rakennuskannan yhteydessä ja suunnitelluilla melusuojaustoimenpiteillä (kuvio 30) pystytään estämään liiallinen melu. Tontilla on lisäksi ennen sijainnut asemakylään liittyviä rakennuksia, jotka on purettu. Nykyisin tontti on kasvillisuuden peitossa ja jatkossa kyseisen alueen lähivirkistyskäyttö siirtyy viereiseen lähivirkistysalueeseen sekä puistoon. Lisäksi Uskonpolun varrella olevia käyttötarkoituksimerkintöjä yhtenäistetään, jotta alue pysyy jatkossakin yhtenäisenä ja rakennustavaltaan samankaltaisena. Kylärakennetta tiivistävää lisärakentamista osoitetaan myös Keskustien ja Kaarelantien risteuksen nykyiseen AL-kortteliin. AO-aluevaraus on kyseiselle tontille luontevin ja nykyistä tilannetta jatkava vaihtoehto, koska tarvetta liiketiloille ei ole ja uudet palvelut sijoitetaan suunnittelualueen eteläosaan.

### 6.3 Kaavan rakenne

Herralan rautatieaseman ja tiilitehtaan alue on keskeinen osa Herralan kyläympäristöä. Vanha kyläkeskus sijaitsi tiilitehtaan paikoilla, ja siksi alueen maankäyttöä ja kylärakennetta onkin perusteltua eheyttää. Kaavamuutoksen tarkoituksena on poistaa teollisuuden ylimitoitettuja aluevarauksia ja korvata niitä uusilla käyttötarkoituksilla. T-aluevarauksia poistamalla estetään myös uusien, mahdollisesti kyläilmettä rumentavien, varastoympäristöjen muodostuminen. Kaava-alueen rakenne sekä kulkuverkosto pysyvät pääosin nykyisellään, mutta kevyenliikenteen väyliä muutetaan katualueiksi ja muutamia uusia kevyenliikenteen linjauksia osoitetaan.

Asemakaavamuutoksen myötä teollisuudelle varatut alueet muuttuvat palvelurakennusten, asuin-, liike- ja toimistorakennusten ja erillispientalojen korttelialueeksi sekä puistoksi. Uskonpolun varrella olevat AP- ja AOR-merkinnät yhdistetään AO-merkinnäksi, jotta alue pysyy erillispientalovaltaisena. Suunnittelualueen pohjoisosassa sijaitseva AL-varaus muuttuu niin ikään erillispientalojen korttelialueeksi. Näin ollen asuinrakentamisen, palveluiden sekä virkistysalueiden osuudet suunnittelualueella kasvavat. Lisäksi Takkumäentien varrella oleva AO-

kortteli muutetaan omaksi korttelikseen ja korttelin 16 tonttijakoa ajantasaistetaan nykyisen omistuksen mukaiseksi.

Kulttuurihistoriansa vuoksi arvokkaaseen ympäristöön kohdistuva asemakaavamuutos on pääosin kulttuuriarvoja säilyttävä, ja muutamia rakennuksia sekä alueita on osoitettu suojeltaviksi, jotta niiden arvot ja ominaispiirteet voitaisiin turvata. Lisäksi asemakaavamuutoksessa on esitetty kylärakennetta kehittäviä uusia käyttötarkoituserkintöjä ja toimintoja sekä soveltuvia paikkoja eheyttävälle uudisrakentamiselle.

## 6.4 Aluevaraukset

### 6.4.1 Korttelialueet

Asemakaavalla muodostuu erillispientalojen korttelialuetta (AO) noin 30 300 m<sup>2</sup>, erillispientalojen korttelialuetta, jolla ympäristö säilytetään, (AO/s) noin 20 300 m<sup>2</sup> ja rivitalojen korttelialuetta (AR) 3 900 m<sup>2</sup>. Asemakaavamuutoksen myötä AO-käyttötarkoituserkinnän pinta-ala suunnittelualueella kasvaa käyttötarkoituserkintöjen yhdenmukaistamisen sekä uusien kortteleiden johdosta. Autopaikkoja varataan pääosin asumiselle tarkoitetuilla alueilla (AO, AO/s, AR) vähintään 1 autopaikka / 85 ka- m<sup>2</sup>, kuitenkin yksi autopaikka jokaista asuntoa kohden.

*Kortteli 17.* Uudisrakennusten tulee sopeutua mittakaavaltaan ja väritykseltään alueen jo olemassa olevaan rakennuskantaan. Mitoituksen perustana on käytetty korttelissa jo olevien rakennusten mitoitusperusteita: tonteille saa rakentaa noin 200 k- m<sup>2</sup> suuruisen päärakennuksen sekä 50 k- m<sup>2</sup> suuruisen autokatoksen. Käyttötarkoituksen muutoksen myötä myös sallittu rakennusala vähenee. Katon harjasuunta tulee olla tontilla 1 pohjois-eteläsuuntainen eli Kaarelankujan suuntainen ja tontilla 2 Keskustien suuntainen. Tontille 1 ajo tapahtuu Mikontien kevyenliikenteen väylän kautta, jolla tontille ajo sallitaan. Tontille 2 saa tehdä liittymän joko Mikontien kevyenliikenteen väylän kautta tai Kaarelantieltä.

*Kortteli 19.* Uudisrakennusten tulee sopeutua mittakaavaltaan ja väritykseltään alueen maisemallisiin ja kulttuurihistoriallisiin ominaispiirteisiin. Julkisivumateriaalina saa käyttää vain puuta. Kattomuodon on oltava harjakatto tai mansardikatto. Uudisrakentamisessa tulee huomioida rautatieliikenteen aiheuttama melu tarpeellisin suojauksin. Kortteliin osoitetaan myös suojeltavia ja säilytettäviä rakennuksia merkinnällä sr-1 (kulttuuri- ja rakennushistoriallisesti arvokkaat rakennukset pihapiireineen Kaivola 1 ja 2). Maankäyttö- ja rakennuslain nojalla määrätään, että kyseisiä rakennuksia ei saa purkaa ja niitä muuttavista korjaus- ja muista toimenpiteistä on keskusteltava ja haettava lupa erikseen.

Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta (AL) muodostuu noin 10 500 m<sup>2</sup>. Autopaikkoja varataan vähintään 1 ap / liikekerrosalan 40 m<sup>2</sup> ja 1 ap / asuin-kerrosalan 85 m<sup>2</sup>.

*Kortteli 81.* Kortteliin voidaan sijoittaa lisärakentamista. Kortteliin suositellaan rakennettavaksi rivi- tai paritaloja ja uudisrakennusten suurin sallittu kerroskorkeus on II. Rakennusten tulee sopia olemassa olevaan rakennuskantaan. Pääasiallisena julkisivumateriaalina tulee käyttää punatiiltä tai puuverhoilua.

Palvelurakennusten korttelialuetta, jolla kulttuurihistoriallisesti merkittäviä kohteita sekä ympäristöä säilytetään (P/s) muodostuu noin 25 100 m<sup>2</sup>. Kulttuurihistoriallisesti arvokas tiilitehtaan rakennus säilytetään niiltä osin kuin se käytännössä on mahdollista ja korjaus- ja muutostyöt tehdään julkisivujen ominaispiirteet säilyttäen. Uudet rakenteet on suunniteltava ja rakennettava siten, että ne sijainnin, materiaalien, mittasuhteiden, värityksen ja julkisivujen jäsentelyn osalta noudattavat ympäristön ominaispiirteitä. Alueella olevaa kasvillisuutta on hoidettava ja siistittävä ja alueen yleisilmettä parannettava.

Lähipalvelurakennusten korttelialuetta muodostuu noin 6 400 m<sup>2</sup>. Suunnittelualueen eteläosa osoitetaan uudelle kaupan yksikölle, mikä tukee Herralan palvelujen tarvetta. Kortteliin osoitetaan rakennusoikeutta noin 1500 k- m<sup>2</sup>. Korttelin olemassa olevaa puustoa ja kasvillisuutta on suositeltavaa säilyttää mahdollisuuksien mukaan.

Huvi- ja viihdetarkoituksia palvelevien rakennusten korttelialuetta (YV) muodostuu noin 2 400 m<sup>2</sup>. Käyttötarkoitus sekä tontin pinta-ala ja tonttitehokkuus säilyvät ennallaan.

#### 6.4.2 Muut alueet

Puistoaluetta (VP) muodostuu noin 5 900 m<sup>2</sup>. Juna-aseman länsipuolella oleva alue varataan uudelle puistolle. Puisto toteutetaan Herralan kyläympäristösuunnitelman mukaisesti – samalla toteutuu idea julkisesta asemapuistosta, mikä tukee alueen kulttuurihistoriaa ja lisää alueen viihtyisyyttä. Lähivirkistysaluetta (VL) muodostuu noin 3 800 m<sup>2</sup>. Avokallion ympäristö säilyy taajamarakenteen sisäisenä viheralueena, jota ei ole tarkoitus rakentaa varsinaiseksi puistoksi. Virkistysalueiden määrä suunnittelualueella kasvaa asemakaavamuutoksen myötä.

Rautatiealuetta (LR) muodostuu noin 24 800 m<sup>2</sup>. Rautatiealueelle osoitetaan kulttuurihistoriansa vuoksi suojeltava rakennus (asemarakennus) merkinnällä sr-2. Asemarakennukseen sallitaan asuntoja sekä varastotiloja. Alueella on myös kulttuurihistoriansa vuoksi säilytettävä lehmusrivi.

Yleistä pysäköintialuetta (LP) junapysäkkien läheisyyteen muodostuu noin 600 m<sup>2</sup>. Pysäköinti radan molemmin puolin on jo toteutettu junaliikenteen tarpeisiin ja kaava ajantasaistaa tilanteen.

Keskustie muutetaan kokonaan katualueeksi (nykyinen kevyenliikenteenväylän varaus poistetaan Kaarelantien ja Ratatien väliltä), koska tälläkin hetkellä se on autoilijoiden aktiivisessa käytössä. Katualueeksi muuttamista tukee myös toimintojen (baari, kioski) sijainti Keskustien kyseisellä osalla. Takkumäentien katualuetta jatketaan pohjoisemmaksi ulottumaan radan varteen sijoittuvalle pysäköintialueelle asti, mikä vastaa nykyistä toteutunutta liikennetilannetta. Tiilitehtaan viereinen kevyenliikenteen väylä muutetaan uudeksi katualueeksi, koska alueelle on odotettavissa lisää liikennettä palvelukeskittymän myötä. Ratatieltä erkaneva kevyenliikenteenväylä muutetaan katualueeksi, joka johtaa yleiselle pysäköintialueelle.

eelle. Autoliikenne radan pohjoispuolen pysäköintialueelle ohjataan jatkossa kulkemaan tätä kautta.

Junaradan molemmille puolille, AO-kortteleiden väliin osoitetaan kevyen liikenteen reitit. Takkumäentien puolelle on jo tehty katettu kevyenliikenteenreitti ja kaavamuutos ajantasaistaa tilanteen. Ratatien alusta etelään erkaneva katuosuus muutetaan kevyenliikenteenväyläksi, jolla AO-kortteliin 82 tontille ajo sallitaan. AO-korttelin pinta-ala pienenee kaavamuutoksen myötä, mutta kunnalla on oikeus kyseiseen muutokseen asemakaavoituksen yhteydessä.

## 6.5 Palvelut

Herralan alueen palvelut tulevat kaavan myötä parantumaan. Kaavan toteutuessa kokonaan alueen toiminta- ja harrastemahdollisuudet parantuvat huomattavasti uusien tilojen myötä. Myös kaupan yksikkö kohottaisi kylän omavaraisuutta huomattavasti. Niin ikään palvelujen tarve tulee hieman kasvamaan uusien asuintonttien kaavoituksen myötä.

## 6.6 Kaavan vaikutukset

### 6.6.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön ja elinympäristöön

Kaavamuutosalue on pääosin rakennettua ympäristöä. Kaavalla on vaikutuksia alueen rakennuskantaan vähäisen uudisrakentamisen myötä ja uusien tonttien sijainti on pyritty osoittamaan jo olemassa olevan rakennuskannan yhteyteen – kylärakenteen sisään. Ratatien ja Kaarelantien varteen sijoittuvat talot lisäävät taajaman rakennuskannan kerroksellisuutta ja asemakaavan mukaisella rakentamisella alueesta ja lähiympäristöstä muodostuu yhtenäinen. Kaavalla on lisäksi välittömiä vaikutuksia rakennettuun kulttuuriympäristöön: kaavalla suojellaan Ratatien arvokkaita pientaloja, juna-asemarakennusta sekä vanhaa tiilitehdasrakennusta ja samalla säilytetään ja vaalitaan ympäristöön liittyviä erityisarvoja ja kylän identiteettiä. Kaava pyrkii säilyttämään kyläkuvalle tyypilliset tehdaspiiput. Kaavalla on

myös huomattavia vaikutuksia kyläkuvaan tiilitehtaan rakennuksen uusiokäytön myötä.

Asemakaavamuutoksella on vaikutuksia taajaman sisäiseen toiminnallisuuteen. Väestön määrä alueella tulee kasvamaan uusien tonttien myötä, mikä tiivistää yhdyskuntarakennetta. Väestön lisääntymisellä on vähäisiä vaikutuksia myös palveluiden tarpeeseen, ja uudet palvelut vaikuttavat työpaikkoihin sekä elinkeinotoimintaan lisäten elinkeinomahdollisuuksia alueella. Positiivisia vaikutuksia virkistykseen ja sosiaaliseen ympäristöön arvioidaan olevan rautatiepuiston sekä tiilitehtaan alueen palvelukeskittymän rakentamisen myötä. Kaavamuutos lisää Herralan aluerakenteen toimivuutta sekä asukkaiden arkielämän laatua.

Asemakaavamuutos saattaa aiheuttaa muutoksia taajaman sisäiseen liikennöintiin siten, että liikenne kasvaa etenkin Herralantien ja Nostavantien risteyskohdissa. Lähikaupan sekä tiilitehtaan toimintakeskittymän toteuttamisen myötä autoliikenne kasvaa kyseiselle suunnalle. Kevyenliikenteenreitteihin ei kohdistu merkittäviä muutoksia.

#### 6.6.2 Vaikutukset luonnonympäristöön

Kaavalla arvioidaan olevan vaikutuksia maisemaan. Suunnittelualueen eteläinen osa on lähes luonnontilainen ja maaperältään kostea, ja rakentamisen yhteydessä maaperää joudutaan vaihtamaan ja tarvittaessa paaluttamaan. Uudisrakentamisen myötä nykyistä puustoa ja kasvillisuutta joudutaan merkittävästi harventamaan kortteleissa 17, 19 ja 100, mikä tekee ympäristöstä avaramman ja vähentää luonnonympäristöä alueella. Muilta osin kaavamuutos ei aiheuta vaikutuksia luonnonympäristöön.

#### 6.7 Kaavamerkinnot ja -määräykset

Kaavamerkinnot ja -määräykset ovat liitteenä (LIITE 6 ja LIITE 7).

## 6.8 Nimistö

Asemakaavamuutoksen myötä Takkumäentien katualueetta jatketaan ja Takkumäentien sekä Nostavantien väliin muodostuu Tiilitehtaantie. Ratatieltä uuden puiston ohi pysäköintialueelle kiertävä katu nimetään Ratakujaksi ja aseman viereen muodostuu Asemapuisto.



## 7 YHTEENVETO

Rautateillä ja niiden rakentamisella on ollut kiistaton merkitys Suomen kehityshistoriassa. Rautateiden rakentamisen myötä Suomi sivistyi ja kasvoi itsenäiseksi teollisuusvaltioksi, rautatiet toivat mukanaan asutusta ja synnyttivät uusia kyliä ja yhdyskuntia koskemattomille alueille – rautateiden rakennukset ovatkin tärkeä osa rakennettua kulttuuriperintöämme. Rautatiet toivat myös matkustamisen koko kansan ulottuville: asemiin liittyy suuria inhimillisiä tunteita eron haikeudesta kohtaamisen riemuun, ja niillä ratkaistiin ihmiskohtaloita niin yksilön kuin joukkojenkin tasoilla. Siksi ei ole yhdentekevää, miten rautateiden kulttuurihistoriallisia kohteita käsitellään ja miten ne otetaan huomioon nykyisessä maankäytössä ja alueiden suunnittelussa.

Tämän opinnäytetyön lähtökohtana oli laatia asemakaavamuutos Herralan juna-aseman sekä tiilitehtaan kulttuurihistorialliseen ympäristöön siten, että alueen identiteetti ja arvokas rakennusten historiallinen kerrostuneisuus säilyy. Pohjatiedoksi teoriaosuudessa tutkittiin Suomen rautateiden ja kylien historiaa, itsenäisten asemakylämuodostumista sekä juna-asemien arkkitehtuuria ja suunnittelua. Asemakaavamuutosta tukemaan teoriaosuudessa luotiin katsaus myös asemakaavoituksen perusperiaatteisiin sekä kaavoituksen keinoihin kulttuuriympäristöjen säilyttämiseksi ja suojelemiseksi.

Työstä käy ilmi, että asemakaavoituksella on tärkeä merkitys kulttuuriympäristöä säilyttävänä tekijänä, koska sen avulla voidaan varmistaa niin yksittäisten kohteiden kuin laajempienkin kokonaisuuksien säilyttäminen ja suojeleminen. Lisäksi yleisiä asemakaavamerkintöjä voidaan tarkentaa liittämällä niihin asemakaavamääräyksiä: varsinaisten suojelumerkintöjen lisäksi alueen identiteetin kannalta on oleellista laatia määräyksiä koskien esimerkiksi kohteiden korjausta, hoitoa tai uudistamista. Pelkät yksittäiset suojelumääräykset eivät kuitenkaan takaa onnistunutta ja suojelevaa asemakaavaa. Asemakaavan tulee myös muilla tavoin tukea kulttuuriympäristön säilymistä ja kaava-alueen muut toiminnot ja maankäyttö tulee suunnitella arvokasta ympäristöä palvelemaan siten, etteivät ne aiheuta uhkaa kulttuurihistoriallisille kokonaisuuksille.

Tämän työn sovellusosiossa on hyödynnetty teoriaosuudessa käsiteltyjä kaavan ohjaus- ja suojelukeinoja, ja niitä on sovellettu Herralan arvokkaiden ympäristöjen säilyttämiseksi. Herralan juna-aseman ympäristöön on haettu vaikutteita myös juna-asemien historiasta ja asemapuistoista. Asemakaavamuutos on pääosin kulttuuriarvoja säilyttävä, mutta lisäksi siinä on esitetty kylärakennetta kehittäviä uusia käyttötarkoituksimerkintöjä ja toimintoja sekä soveltuvia paikkoja eheyttävälle uudisrakentamiselle.

Opinnäytetyön kirjallisuuskatsauksen kautta olen saanut runsaasti uutta tietoa junaratojen historiasta, asemaympäristöjen suunnittelusta ja siitä, kuinka tärkeää ratojen rakentaminen Suomelle itse asiassa oli. Ennen tämän työn tekoa en osannut kuvitella, kuinka merkittävä rooli asemakylillä on ollut, ja kuinka ne on rakennettu tietyn yhtenäisen mallin mukaisesti joka puolella Suomea. Teoriaosuiden kirjoittaminen on siis ollut hyvin mielenkiintoista ja opettavaista. Sovellusosion tekeminen on syventänyt entisestään pohjatietojani asemakaavoitusprosessista sekä kaavamerkinnöistä ja -määräyksistä. Myös asemakaavamuutoksen laatiminen kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön on ollut kiinnostavaa ja haasteellista. Koska Herralan rautatieaseman ympäristön kaavoitus on lähitulevaisuudessa myös Hollolan kunnan taholta ajankohtaista, uskon, että oma työni voi toimia yhtenä lähtökohtana asemakaavamuutoksen laadinnassa.

## LÄHTEET

## PAINETUT LÄHTEET

Alameri, M. 1979. Suomen rautatiet. Wien: Verlag Josef Otto Slezak.

Heikkinen, A. 1975. Hollolan historia III. Lahti: Esan Kirjapaino Oy.

Hynynen, A. 2006. Kirkkoveneellä Metapolikseen. Kokoelmateoksessa Halme, Anna-Maija (toim.) Lähdön ja saapumisen paikat. Suomen Kotiseutuliiton julkaisuja A:12, Forssan Kirjapaino Oy., 8–15.

Joutsalmi, S. 2005. Asemapuisto. Kokoelmateoksessa Halme, Anna-Maija (toim.) Puistot ja puutarhat. Suomen Kotiseutuliiton julkaisuja A:11, 64–69.

Koskinen, J. 1950. Herralan seudun asutuksen ja kehityksen vaiheita. Lahti: Lahden kirjapaino- ja sanomalehti-osakeyhtiö.

Kuisma, J. & Peltonen, T. 2002. Kyläsuunnittelun opas: Miten kehitämme ja kaa-voitamme kyläämme 2000-luvulla. Porvoo: WS Bookwell Oy. PS-kustannus.

Kukkonen, H. 2006. Aseman paikka – terminaalit yhdiskunnan rakenteessa. Kokoelmateoksessa Halme, Anna-Maija (toim.) Lähdön ja saapumisen paikat. Suomen Kotiseutuliiton julkaisuja A:12, Forssan Kirjapaino Oy., 16–21.

Leppänen, E. 2005. Päijät-Hämeen kyläohjelma 2004-2008. Päijät-Hämeen kylät ry.

Mantere, H. 2005. Hollolan kotiseutukirja XIX. Hollolan kotiseutuyhdistys r.y. Lahti: Esa Print Oy.

Rasehorn, H. 1996. Pietarin rata 125 vuotta. Lahti: Lahden tuotepaino Oy.

Rinne, M. 2001. Aseman kello löi kolme kertaa – Suomen rautateiden kulttuuri-historiaa. Keuruu: Otavan Kirjapaino Oy.

Saarinen, J. 2007. Vuosikymmenittäin Herralaa. Helsinki: Paperiseppä Oy.

Tuppurainen, Y. & Karvinen-Jussilainen, A. 1984. Vanha rakennus – uusi käyttö. Kaupunkiliiton julkaisu C61. Helsinki: Kaupunkien talon painatuskeskus.

Ympäristöministeriö. 2004. Ympäristöopas 115: Kauppa kaavoituksessa. Helsinki: Image Prima Oy.

Ympäristöministeriö 2003. Maankäyttö- ja rakennuslaki 2000. Opas 12 Asemakaavamerkinnot ja -määräykset. Helsinki: Edita Prima Oy.

Ympäristöministeriö. 2001. Suomen ympäristö 493: Liikennemelun huomioon ottaminen kaavoituksessa. Helsinki: Oy Edita Ab

Wager, H. 2006. Päijät-Hämeen rakennettu kulttuuriympäristö. A159. Lahti: Päijät-Hämeen liitto.

## ELEKTRONISET LÄHTEET

Aarrevaara, E., Uronen, C. & Vuorinen, T. 2007. Päijät-Hämeen maisemaselvitys. [verkkojulkaisu]. Lahti: Lahden ammattikorkeakoulun julkaisu. [viitattu 5.2.2009]. Saatavissa: <http://www.lpt.fi/lamk/julkaisu/maisemaselvitys.pdf>

Hausjärven kunta. [verkkojulkaisu]. [viitattu 25.1.2009]. Saatavissa: [www.hausjarvi.fi](http://www.hausjarvi.fi)

Hausjärven kirkonkylän ja Hikiän kyläsuunnitelma. 2003. [verkkojulkaisu]. [viitattu 25.1.2009]. Saatavissa: <http://www.hausjarvi.fi/index.asp?id=9C2A2264E8184DA2B6F0A2961E4FBE7>

F

Herralan Saha Oy. 2009. [verkkajulkaisu]. [viitattu 28.1.2009]. Saatavissa:  
<http://www.herralansaha.fi/FI/historia.html>

Hollola. 2009. [verkkajulkaisu]. [viitattu 29.1.2009]. Saatavissa:  
<http://www.hollola.fi/default.htm>

Hollolan kunnan kaavoituskatsaus. 2008. [verkkajulkaisu.] Hollola: Hollolan kunta. [viitattu 29.1.2009]. Saatavissa <http://www.hollola.fi/keskus/frame/frame7.htm>

Huvila, P. 2008. Rautatieasemat - arkkitehtuuria sadan vuoden ajalta [verkkajulkaisu]. Palvelun tuottavat ympäristöministeriö ja Museovirasto. Päivitetty 4.10.2008. [viitattu 7.2.2009]. Saatavissa:  
[http://www.rakennusperinto.fi/rakennusperintomme/artikkelit/fi\\_FI/rautatieasemat/](http://www.rakennusperinto.fi/rakennusperintomme/artikkelit/fi_FI/rautatieasemat/)

Kärkölän kunnan kaavoituskatsaus 2009. [verkkajulkaisu]. [viitattu 19.3.2009]. Saatavissa: <http://www.karkola.fi/palvelut/kaavoituskatsaus.htm>

Lappilan kyläyhdistys. [verkkajulkaisu]. [viitattu 23.1.2009]. Saatavissa:  
[www.lappila.fi/](http://www.lappila.fi/)

Mantere, H. 2006. Pietarin rata toi Lahdelle menestyksen eväät [verkkajulkaisu]. Lahti: Etelä-Suomen Sanomat. (Päivitetty 17:28 - 30.08.2006.) [viitattu 5.2.2009]. Saatavissa: <http://www.ess.fi/?article=102773>

Museovirasto 1999. Rautatierakennusten korjausohjeet 2: Asemarakennus. [verkkajulkaisu]. [viitattu 7.2.2009]. Saatavissa:  
<http://www.nba.fi/tiedostot/723a4d1c.pdf>

Museovirasto 1997. Rautatierakennusten korjausohjeet 1: Puurakennukset. [verkkajulkaisu]. [viitattu 7.2.2009]. Saatavissa:  
<http://www.nba.fi/tiedostot/b6de65dc.pdf>

Päijät-Hämeen liitto. 2009. [verkkajulkaisu]. [viitattu 22.3.2009]. Saatavissa: <http://www.paijat-hame.fi/index.htm>

Päijät-Hämeen liitto. 2006. Päijät-Hämeen maakuntasuunnitelma 2005-2030: Strategiaosa [verkkajulkaisu]. Lahti: Maakuntavaltuusto 2.12.2005. [viitattu 29.1.2009]. Saatavissa: [http://www.paijat-hame.fi/tehtavat/Strategiat/pdf/MS2005\\_2030\\_strategiaosa\\_tikkuversio.pdf](http://www.paijat-hame.fi/tehtavat/Strategiat/pdf/MS2005_2030_strategiaosa_tikkuversio.pdf)

Ramboll. 2004. Kärkölän osayleiskaavan muutos: Osa-alue III Lappila. [verkkajulkaisu]. [viitattu 2.2.2009]. Saatavissa: <http://projektit.ramboll.fi/kaavoitus/karkola/osayleiskaava/kulttuurihistoria/lappila.pdf>

Ratahallintokeskus. 2004a. Lahden kaupunkiseudun rataympäristöselvitys, Vaihe 1. [verkkajulkaisu]. [viitattu 16.3.2009]. Saatavissa: [http://rhk-fi-bin.directo.fi/@Bin/94a3a250569e900e5843bdf05b0e73b/1237221196/application/pdf/33166/Lahden%20kaupungin%20rataymp%C3%A4rist%C3%B6selvitys\\_Vaihe%201.pdf](http://rhk-fi-bin.directo.fi/@Bin/94a3a250569e900e5843bdf05b0e73b/1237221196/application/pdf/33166/Lahden%20kaupungin%20rataymp%C3%A4rist%C3%B6selvitys_Vaihe%201.pdf)

Ratahallintokeskus. 2004b. Lahden kaupunkiseudun rataympäristöselvitys, Vaihe 2. [verkkajulkaisu]. [viitattu 16.3.2009]. Saatavissa: <http://rhk-fi-bin.directo.fi/@Bin/5f8cf8e8356fd241db187fea2a9358a6/1237221054/application/pdf/33140/Lahden%20kaupungin%20rataymp%C3%A4rist%C3%B6selvitys.pdf>

Uusikylä 2009. [verkkajulkaisu]. [viitattu 23.1.2009]. Saatavissa: <http://www.nastola.fi/kylat/uusikyla/>

Virolainen, H. 2005. Salpakankaan taajaman synty ja kehitys: Pro gradu – tutkielma. [verkkajulkaisu]. Helsingin yliopisto: Maantieteen laitos. [viitattu 29.1.2009]. Saatavissa: [http://gamma.nic.fi/~ilmonen1/pro\\_gradu\\_virolainen.pdf](http://gamma.nic.fi/~ilmonen1/pro_gradu_virolainen.pdf)

VR Henkilöliikenne. 2009. [verkkajulkaisu]. [viitattu 5.2.2009]. Saatavissa: <http://www.vr.fi/heo/asetat/asetat.htm>

VR-konsernin vuosikertomus 1.1.-31.12.1997. [verkkajulkaisu]. [viitattu 5.2.2009]. Saatavissa:

<http://helecon3.hse.fi/FI/yrityspalvelin/pdf/1997/fvrkonse.pdf>

Ympäristöministeriö. 2008. Asemakaavoitus. [verkkajulkaisu]. [viitattu

9.2.2009]. Saatavissa: <http://www.ymparisto.fi/default.asp?node=1117&lan=fi>

## KUVALUETTELO

Jos muuta mainintaa ei ole, kuva on tekijän ottama.

KUVIO 1. Museovirasto 1997. Rautatierakennusten korjausohjeet 1: Puurakennukset. [verkkajulkaisu]. [viitattu 7.2.2009]. Saatavissa:

<http://www.nba.fi/tiedostot/b6de65dc.pdf>

KUVIO 2. Saarinen, J. 2007. Vuosikymmenittäin Herralaa. Helsinki: Paperiseppä Oy. (Alkuper. lähde Herralan kotiseutuyhdistyksen arkisto (HerrKsY))

KUVIO 3-4. Museovirasto 1997. Rautatierakennusten korjausohjeet 1: Puurakennukset. [verkkajulkaisu]. [viitattu 7.2.2009]. Saatavissa:

<http://www.nba.fi/tiedostot/b6de65dc.pdf>

KUVIO 5. Museovirasto 1999. Rautatierakennusten korjausohjeet 2: Asemarakennus. [verkkajulkaisu]. [viitattu 7.2.2009]. Saatavissa:

<http://www.nba.fi/tiedostot/723a4d1c.pdf>

KUVIO 6. Hollolan karttapalvelu. Saatavissa: <http://kartta.lahti.fi/hollola/>

KUVIO 7. Kärkölän karttapalvelu. Saatavissa:

<http://www.karttatiimi.fi/karkola/map.php>

KUVIO 8. Hausjärven karttapalvelu. Saatavissa:

<http://www.karttatiimi.com/hausjarvi/map.html>

KUVIO 9. Nastolan karttapalvelu. Saatavissa <http://kartta.lahti.fi/webnastola/>

KUVIO 10. Kärkölän kunta / Grafiikat työn tekijä

KUVIO 11. Nastolan kunta / Grafiikat työn tekijä

KUVIO 12. Hollolan kunta. Saatavissa:

<http://www.hollola.fi/keskus/frame/frame1.htm> /Grafiikat työn tekijä.

KUVIO 13. Hollolan karttapalvelu. Saatavissa: <http://kartta.lahti.fi/hollola/> / Grafiikat työn tekijä

KUVIO 14-16. Aarrevaara, E., Uronen, C. & Vuorinen, T. 2007. Päijät-Hämeen maisemaselvitys. [verkkajulkaisu]. Lahti: Lahden ammattikorkeakoulun julkaisu. [viitattu 5.2.2009]. Saatavissa:

<http://www.lpt.fi/lamk/julkaisu/maisemaselvitys.pdf> / Grafiikat työn tekijä

KUVIO 27-28. Hollolan kunta / Grafiikat työn tekijä

KUVIO 29. Päijät-Hämeen liitto. Saatavissa: <http://www.paijat-ha->

[ha-](http://www.paijat-ha-)

[me.fi/tehtavat/maakuntakaava/MAAKUNTAKAAVAT\\_YM\\_KORJAUSMERKI\\_NNOIN/MAAKUNTAKAAVA\\_140508.pdf](http://www.paijat-ha-me.fi/tehtavat/maakuntakaava/MAAKUNTAKAAVAT_YM_KORJAUSMERKI_NNOIN/MAAKUNTAKAAVA_140508.pdf)

KUVIO 30. Ratahallintokeskus. Saatavissa: <http://rhk-fi->

[bin.directo.fi/@Bin/5c9e8e23d02247a012c877def62a6f62/1237223317/application/pdf/33150/s19\\_melu.pdf](http://rhk-fi-bin.directo.fi/@Bin/5c9e8e23d02247a012c877def62a6f62/1237223317/application/pdf/33150/s19_melu.pdf) / Grafiikat työn tekijä.

## HAASTATTELUT

Tuloisela, K. 3.3.2009. Hollolan kunta. Virastotie 3, 15870 Hollola.



## LIITTEET

LIITE 1 Herralan rakeisuuskartta ja rakennuskannan inventointi

LIITE 2 Herralan toimintojen sijainti

LIITE 3 Inventointikartta Herralan alueesta

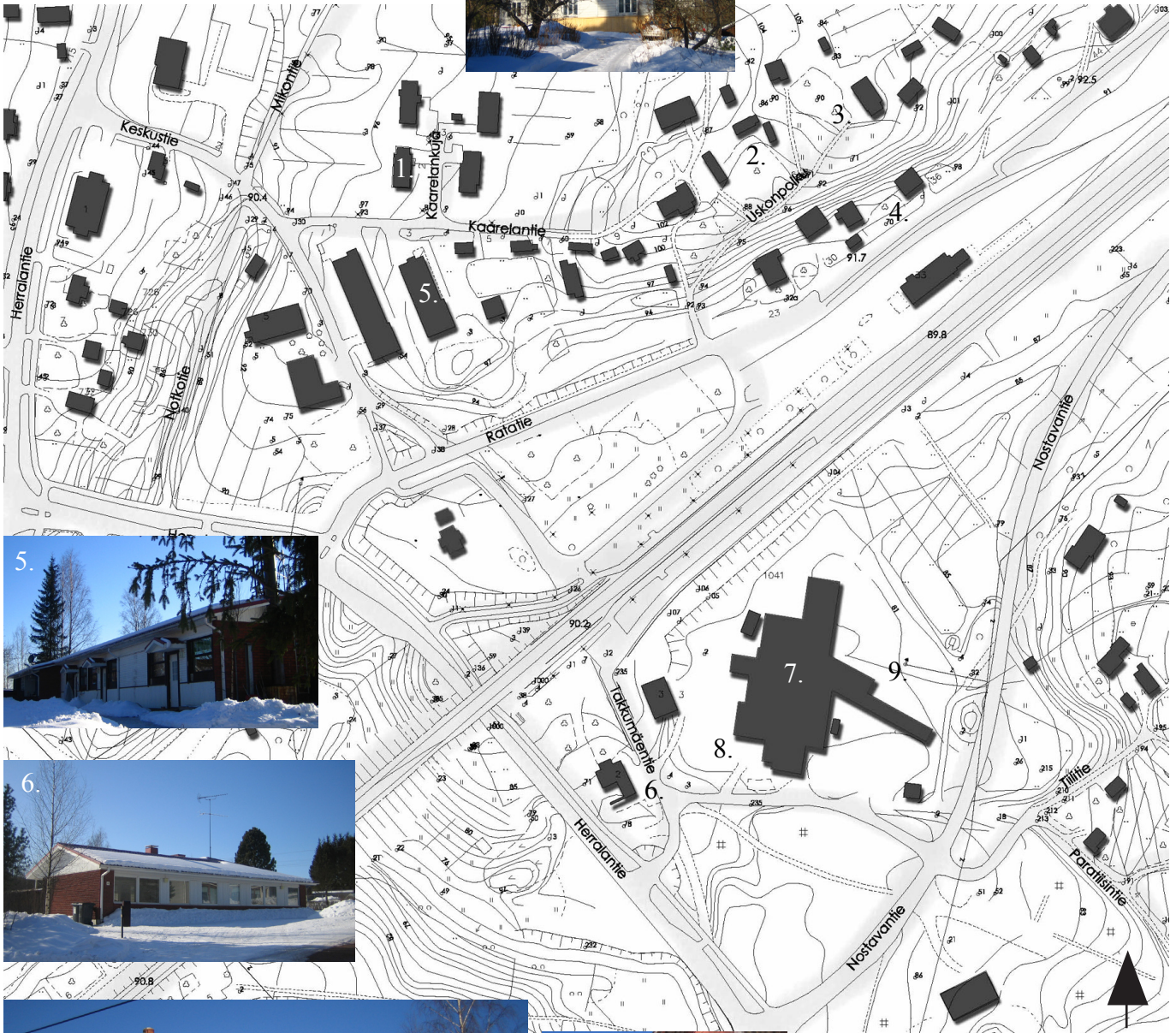
LIITE 4 Analyysikartta

LIITE 5 Asemakaavamuutos

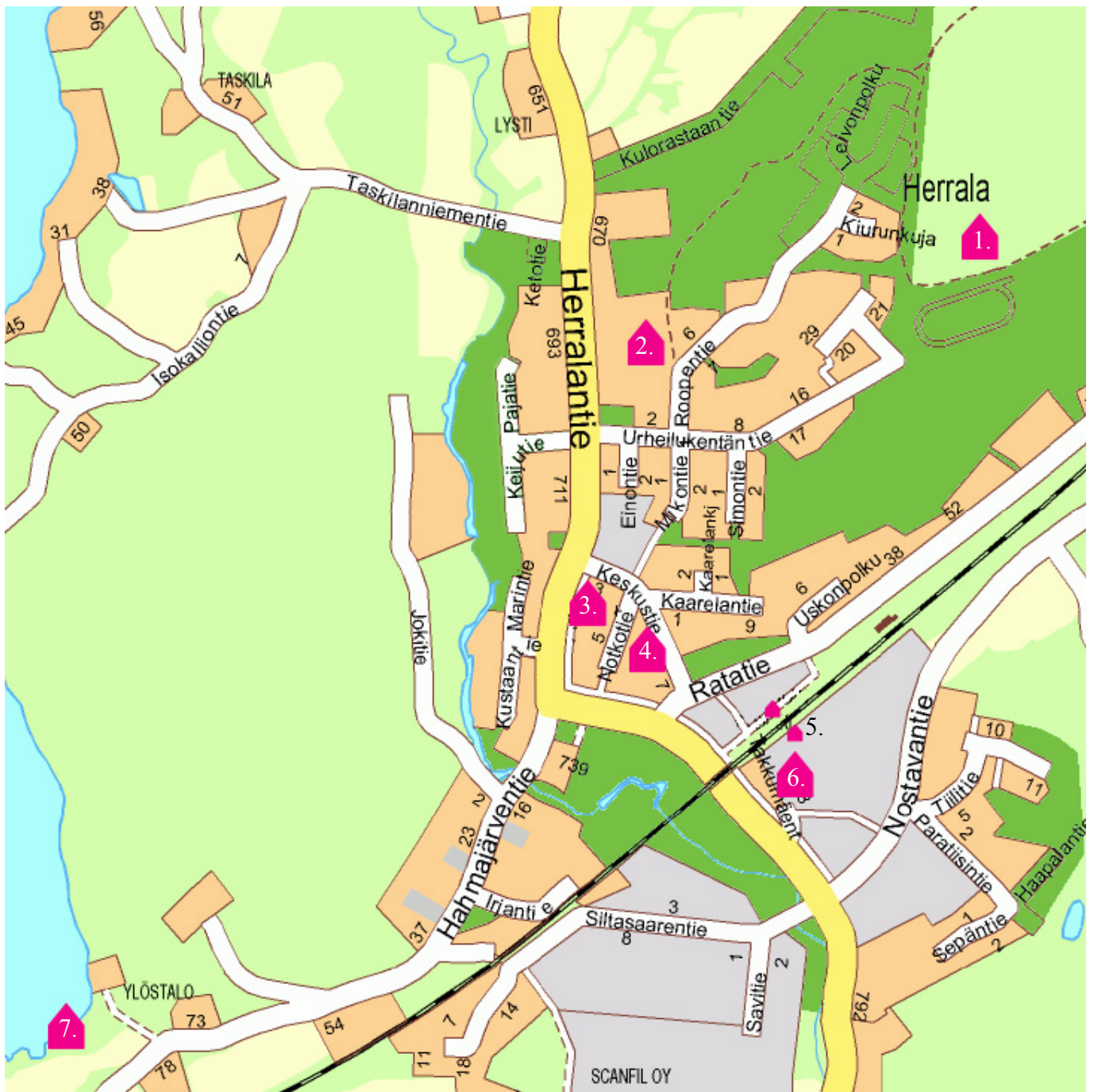
LIITE 6 Asemakaavamerkinntät ja -määräykset, osa 1

LIITE 7 Asemakaavamerkinntät ja -määräykset, osa 2

# LIITE 1. Rakeisuuskartta ja rakennuskannan inventointi

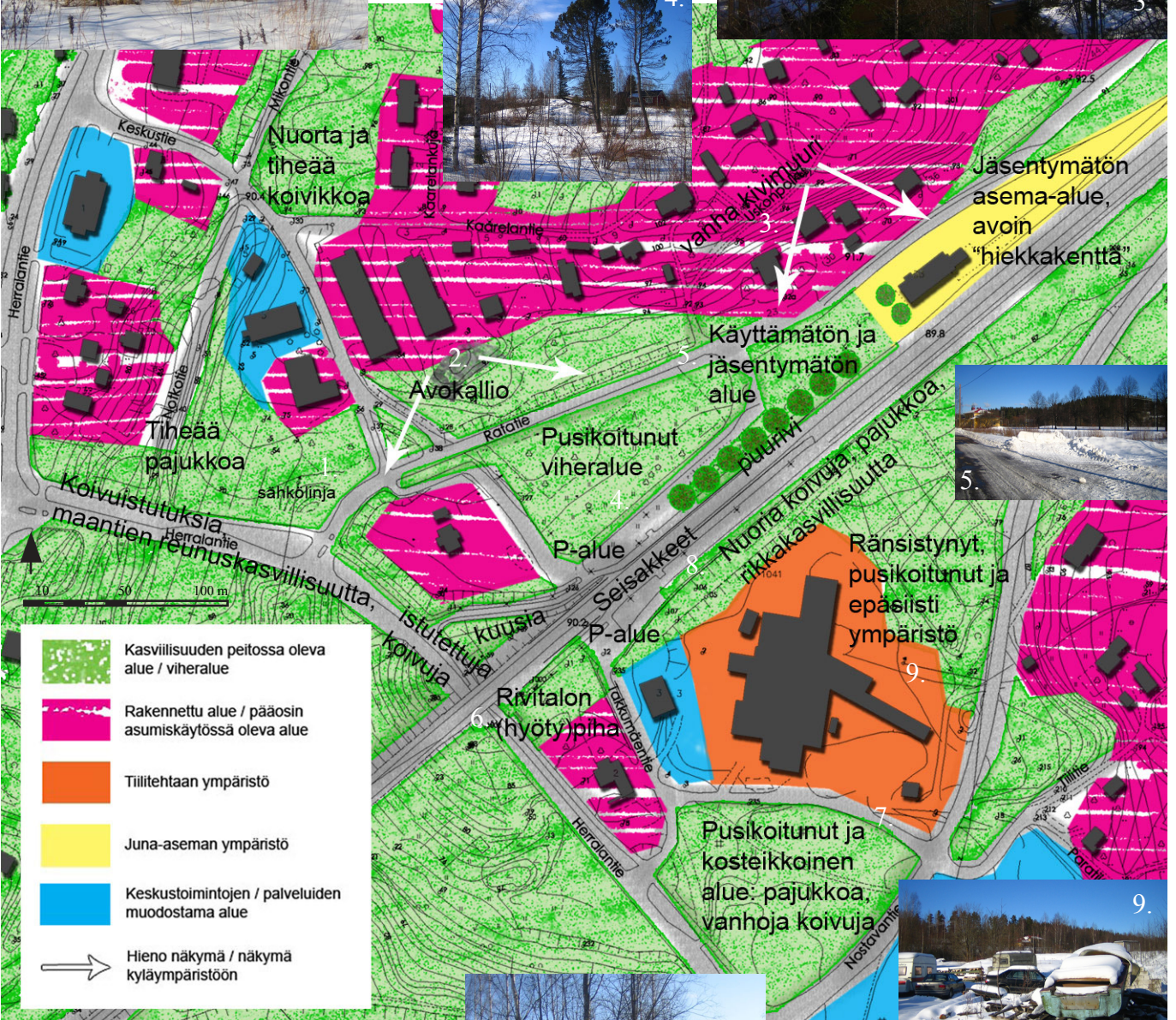


## LIITE 2. Herralan palvelut

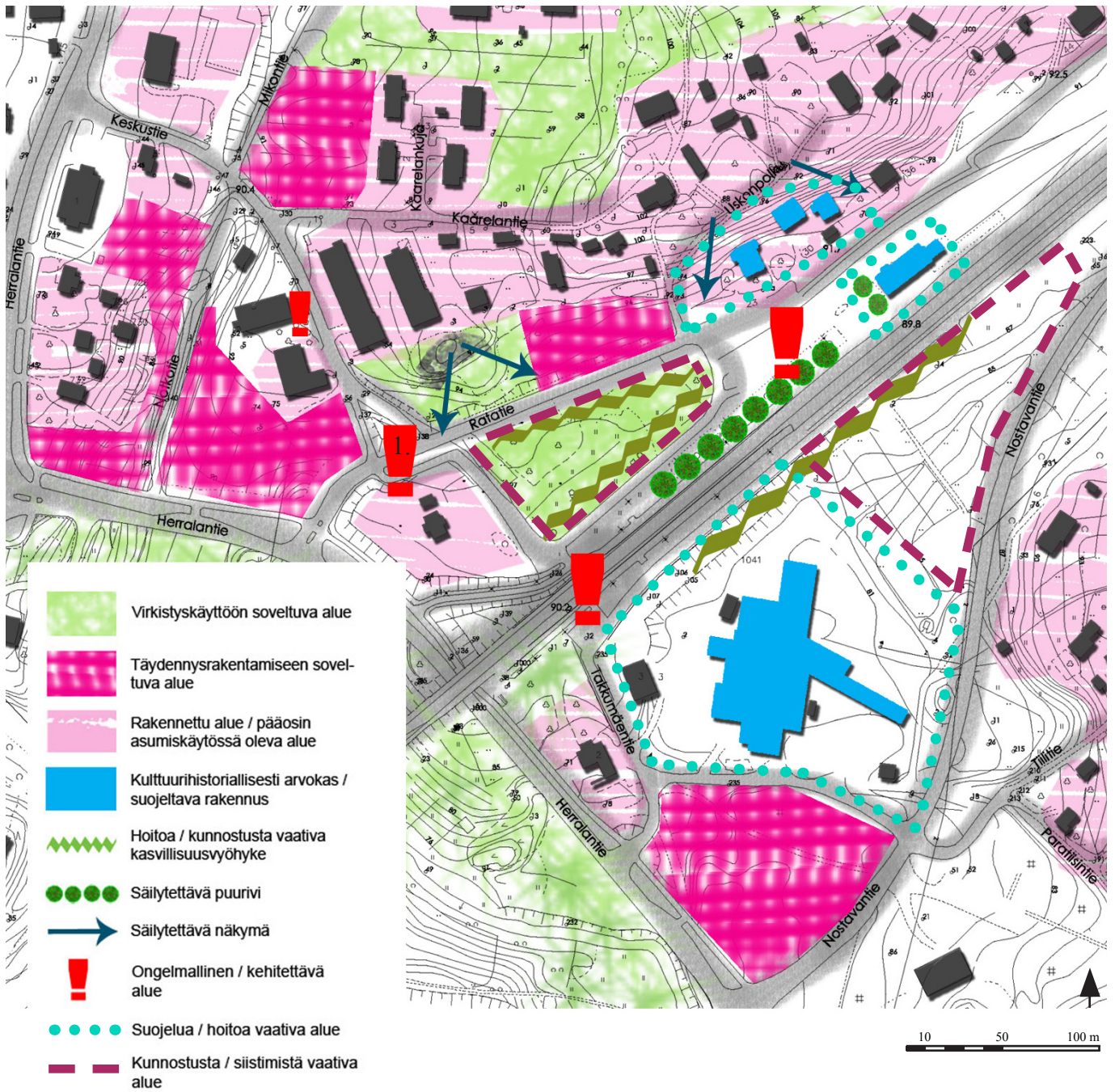


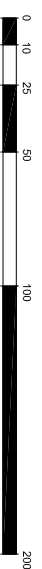
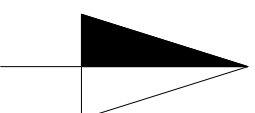
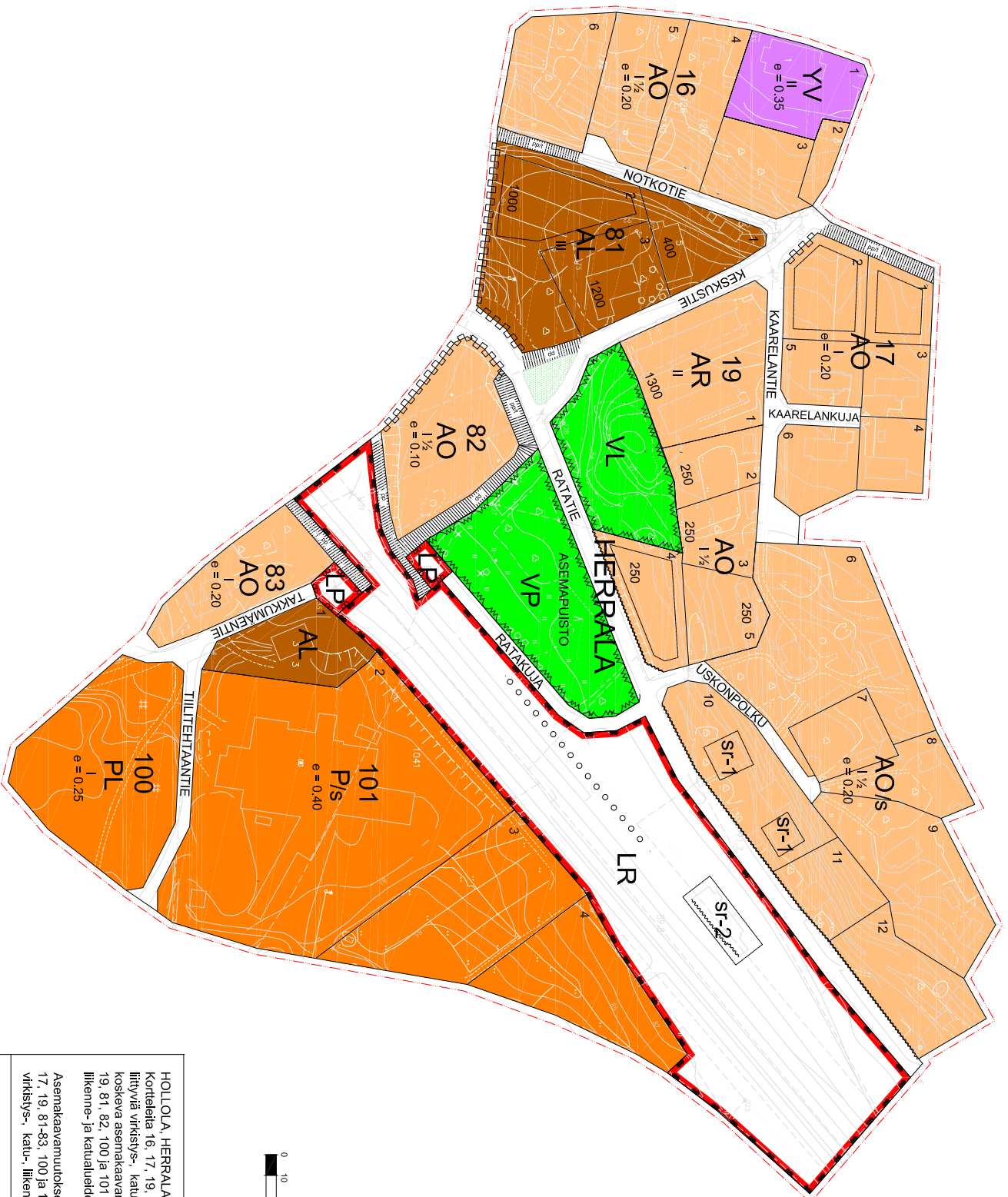
1. Urheilukenttä ja valaistu kuntorata
2. Peruskoulun ala-aste
3. Seurojen talo
4. Herralan baari, ravintola ja elintarvikekioski
5. Rautatieesisekkeet
6. Seurakuntakoti
7. Hahmajärven uimaranta pukukoppeineen, kesäisin myös kioski

# LIITE 3. Inventointikartta



# LIITE 4. Analyysikartta





<p>HOLLOLA, HERRALA Korttelia 16, 17, 19, 81, 82, 100 ja 101 ja niihin liittyvä virkistys-, katu-, liikenne- ja rautatiealueita koskeva asemakaavamuutos. Korttelien 16, 17, 19, 81, 82, 100 ja 101 ja niihin liittyvien virkistys-, liikenne- ja katualueiden asemakaavan kumoaminen.</p>	<p>LITE 5 ASEMAKAAVAMUUTOS OPINNÄYTETYÖ Kevät 2009</p>
<p>Asemakaavamuutoksella muodostuvat kortteit 16, 17, 19, 81-83, 100 ja 101 sekä niihin liittyvät virkistys-, katu-, liikenne- ja rautatiealueet.</p>	<p>TIINA NYKÄNEN MILLOS</p>
<p>LAHDESSA 29.05.2009</p>	<p>PIENENNÖS</p>












## LIITE 6. ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET, osa 1

HOLLOLA, HERRALA


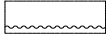
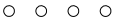


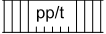

Kortteleita 16, 17, 19, 81, 82, 100 ja 101 ja niihin liittyviä virkistys-, liikenne-, katu- ja rautatiealueita koskeva asemakaavamuutos. Kortteleiden 16, 17, 19, 81, 82, 100 ja 101 ja niihin liittyvien virkistys-, liikenne ja katualueiden asemakaavan kumoaminen.

Asemakaavamuutoksella muodostuvat korttelit 16, 17, 19, 81-83, 100 ja 101 sekä niihin liittyvät virkistys-, liikenne-, katu- ja rautatiealueet.

### KAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET

-  **AR** Rivitalojen ja muiden kytkettyjen asuinrakennusten korttelialue.
-  **AO** Erillispientalojen korttelialue.  
Alueelle voidaan rakentaa yksi- tai kaksiasuntoisia pientaloja asumistarkoituksiin.
-  **AO/s** Erillispientalojen korttelialue, jolla kulttuurihistoriallisesti arvokas rakennuskanta ja ympäristö säilytetään.  
Alueelle voidaan rakentaa yksi- tai kaksiasuntoisia pientaloja asumistarkoituksiin.  
Rakentamisessa ja korjaustöissä tulee ottaa huomioon alueen kulttuurihistoriallisesti arvokas luonne siten, että rakentaminen rakennustavaltaan, rakennusmateriaaleiltaan ja sijainniltaan liittyy olemassa olevaan rakennuskantaan ja ympäristöön. Kulttuurihistoriallisesti merkittäviä rakennuksia ja rakenteita sekä kasvillisuutta tulee vaalia ja alueen ominaispiirteiden säilyttämiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota.
-  **AL** Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue.
-  **P/s** Palvelurakennusten korttelialue, jolla kulttuurihistoriallisesti arvokas rakennuskanta ja ympäristö säilytetään.  
Rakennuksen korjaustöiden yhteydessä on mahdollisuuksien mukaan säilytettävä ja palautettava alkuperäistä ulkoasua. Kulttuurihistoriallista arvoa ei saa heikentää korjaus- ja muutostöiden yhteydessä ja alueen ominaispiirteiden säilyttämiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Savupiippua ei saa purkaa. Korttelin kerrosalasta voidaan enintään 15% osoittaa asumiselle. Kasvillisuutta tulee siistiä ja kehittää siten, että se suojaa raideliikenteen melulta.
-  **PL** Lähipalvelurakennusten korttelialue.
-  **YV** Huvi- ja viihdetarkoituksia palvelevien rakennusten korttelialue.
-  **VP** Puisto.  
Puisto on rakennettava Herralan kyläympäristösuunnitelmaa (2004) mukaillen ja alueen hoidosta on huolehdittava.
-  **VL** Lähivirkistysalue.
-  **LR** Rautatiealue.  
Korjausrakentaminen, tiestön rakentamis- ja korjaustoimenpiteet sekä muut ympäristöä muuttavat toimenpiteet tulee sopeuttaa ympäristön ominaispiirteisiin. Kulttuurihistoriallista arvoa tulee vaalia.
-  **LP** Yleinen pysäköintialue.
- 3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.
- Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.
- Ohjeellinen osa-alueen raja.
- Ohjeellinen tontin raja.

## LIITE 7. ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET, osa 2

<b>HER</b>	Kunnanosan nimi.
<b>82</b>	Korttelin numero.
<b>1</b>	Ohjeellisen tontin numero.
<b>RATATIE</b>	Kadun, tien tai puiston nimi.
<b>250</b>	Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.
<b>II</b>	Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.
<b>e = 0.20</b>	Tehokkuusluku eli kerrosalan suhde tontin/rakennuspaikan pinta-alaan.
	Rakennusala.
	Merkintä osoittaa rakennusalan sivun, jonka puoleisen rakennuksen ulkoseinissä sekä ikkunoissa ja muissa rakenteissa on huomioitava riittävä ääneneristävyyys raideliikennemelua vastaan.
	Säilytettävä puurivi.
	Istutettava alueen osa.
	Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu.
	Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu, jolla tontille ajo on sallittu.
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.
<b>sr-1</b>	Suojeltava rakennus. Rakennusta ei saa purkaa. Rakennuksen kulttuurihistoriallista arvoa ei saa heikentää korjaus- ja muutostöiden yhteydessä. Kulttuurihistoriallisesti merkittäviä rakenteita, pihapiiriä sekä kasvillisuutta tulee vaalia ja alueen ominaispiirteiden säilyttämiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Muutostöistä on keskusteltava erikseen.
<b>sr-2</b>	Kylän identiteetin kannalta arvokas ja suojeltava rakennus. Rakennusta ei saa purkaa. Kulttuurihistoriallista arvoa tulee vaalia.

### YLEISET MÄÄRÄYKSET

Uusien rakennusten tulee sointua olemassa olevaan rakennuskantaan. Rakennukset tulee julkisivu- ja kattomateriaalien sekä kattomuodon suhteen rakentaa yhtenäistä rakennustapaa noudattaen. Rakennusten pääasiallisina julkisivumateriaaleina tulee käyttää puuta tai punatiiltä.