

# A212 Käkeläntien tasoristeyksen asemakaavamuutos LUONNOKSEN KAAVASELOSTUS



Kaupunkikehitys- ja tekninen valiokunta  
12.12.2023 § xx

# A212 Käkeläntien tasoristeyksen asemakaavamuutos

Asia 2/10.02.03/2023

## Yhteystiedot

Orimattilan kaupunki, Tekninen toimiala  
Kaupungintalo 2. krs. Erkontie 9  
Postiosoite PL 46, 16301 Orimattila  
Puhelin 03 888 111 (vaihe)  
www.orimattila.fi

## Kaavan laatijat

Kaavoituspäällikkö Suvi Lehtoranta 040 5155 183  
Kaavoitusinsinööri Heikki Pitkänen 044 7813 624

Sähköpostiosoitteet: etunimi.sukunimi@orimattila.fi  
Kaupungin kirjaamo: kirjaamo@orimattila.fi

# SISÄLLYSLUETTELO

<b>1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT .....</b>	<b>3</b>
<b>2 TIIVISTELMÄ .....</b>	<b>4</b>
<b>3 LÄHTÖKOHDAT .....</b>	<b>5</b>
3.1 SELVITYS SUUNNITTELU-ALUEEN OLOISTA.....	5
3.1.1 Alueen yleiskuvaus.....	5
3.1.2 Luonnonympäristö.....	6
3.1.3 Rakennettu ympäristö.....	6
3.2.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet .....	8
3.2.2 Maakuntakaava .....	8
3.2.3 Yleiskaava .....	8
3.2.4 Asemakaavat .....	8
3.2.5 Rakennusjärjestys .....	9
3.2.6 Tehdyt selvitykset.....	9
<b>4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET .....</b>	<b>10</b>
4.1 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN TARVE ja sitä koskevat päätökset.....	10
4.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ .....	10
4.2.1 Osalliset .....	10
4.2.2 Vireilletulo .....	10
4.2.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt .....	10
4.2.4 Viranomaisyhteistyö .....	10
4.3 ASEMAKAAVAN TAVOITTEET .....	10
<b>5 LIIKENNETURVALLISUUS .....</b>	<b>11</b>
5.1 Ratkaisuvaihtoehtoja rata-alueelle .....	13
5.2 ratkaisuvaihtoehtoja Kävely- ja pyöräilytielle.....	14
<b>6 ASEMAKAAVALUONNOKSET .....</b>	<b>16</b>
6.1 VAIHTOEHTOJEN VERTAILUA.....	18
6.1.1 Mitoitus.....	19
6.2 ALUEVARAUKSET .....	19
6.3 KAAVAN VAIKUTUKSET .....	20
6.3.1 Vaikutukset kaupunki/kyläkuvaan .....	21
6.3.2 Vaikutukset liikenteeseen .....	21
6.3.3 Vaikutukset luonnonympäristöön .....	21
6.3.4 Vaikutusten vähentäminen .....	21
6.4 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT .....	22
6.5 KAAVAMERKINNÄT JA - MÄÄRÄYKSET .....	22
6.6 NIMISTÖ.....	22
<b>7 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS .....</b>	<b>22</b>

# 1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

## 1.1 TUNNISTETIEDOT

Kaavaselostus, joka koskee 12.12.2023 päivättyä luonnosvaiheen asemakaavakarttaa.

Asemakaavamuutos koskee ainakin kiinteistöjä 560-418-186-0, 560-418-168-0 ja 560-871-1-5. Käkeläntien asemakaavan mukaiseen katualueeseen kuuluu lisäksi lunastamattomia osia kiinteistöistä 70-8, 8-227, 8-36, 8-103, 8-99, 8-100, 8-101, 8-102, 8-98, 8-96 ja 32-12.

Käkeläntien linjaus Orimattilan keskustassa. Vihreällä on merkitty länsipuolinen osa, jossa on erillinen kävely- ja pyöräilytie. Punaisella itäisellä osuudella on vain kaksi ajokaistaa, ei lainkaan kävely- tai pyörätietä.

## 1.2 KAAVA-ALUEEN SIJAINTI

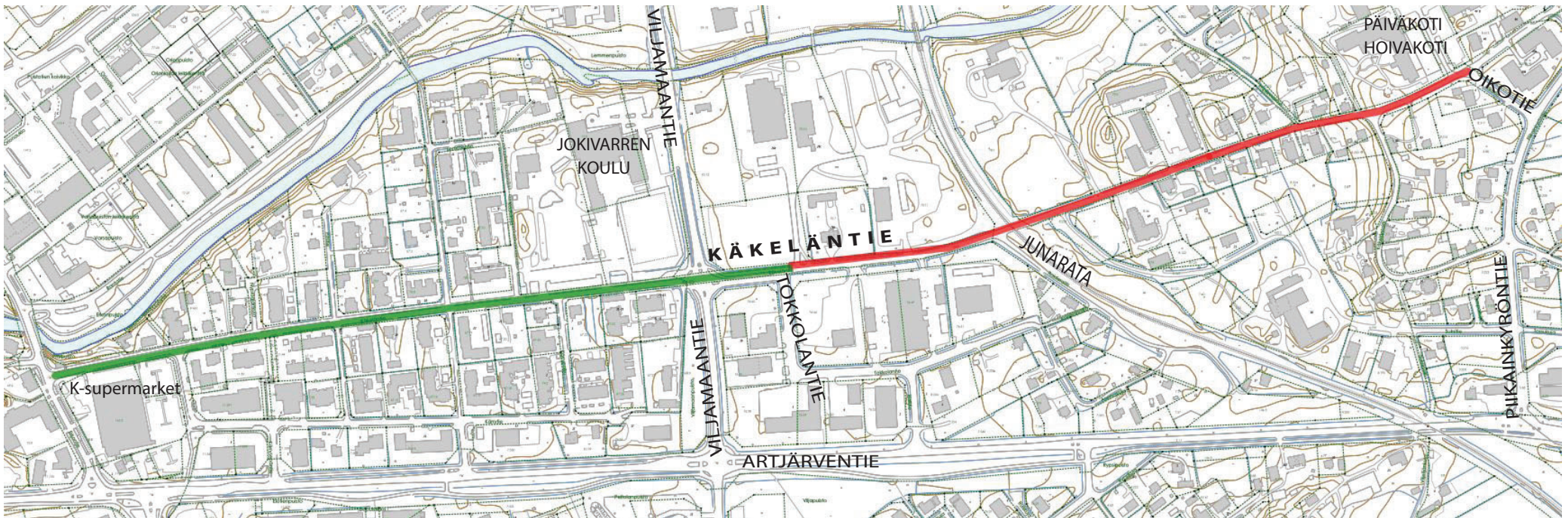
Suunnittelualue sijaitsee Orimattilan keskustassa, Palojoen eteläpuolella. Käkeläntie risteää Lahti-Loviisa junaradan kanssa Jokivarren koulun itäpuolella. Suunnittelualueena on koko Käkeläntie Viljamaantieltä Oikotielle saakka. Varsinaisen kaavamuutosalue rajataan tarvittaviin osiin katu- ja rata-alueita kaavatyön kuluessa.

## 1.3 KAAVAHANKKEEN TARKOITUS

Käkeläntien rautatietasoristeyksen sulkemisesta on tehty valtuustoaloite. Väylävirasto pitää risteystä vaarallisena ja siinä on tapahtunut kuolonkolari. Kaavatyön yhteydessä selvitetään eri vaihtoehtoja liikenteen järjestämiseksi turvallisesti ja tehdään tarvittavat muutokset asemakaavaan ja katusuunnitelmaan.

## 1.4 LIITEASIAKIRJAT

- Liite 2. Tilastolomake (ehdotusvaiheessa)
- Liite 3. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma



## 2 TIIVISTELMÄ

Asemakaavamuutoksen ensisijaisena tarkoituksena on parantaa liikenneturvallisuutta junaradan ympäristössä. Nykyisen asemakaavan mukainen eritasoristeys ei ole realistinen toteuttamisvaihtoehto miljoonaluokan kustannuksista johtuen.

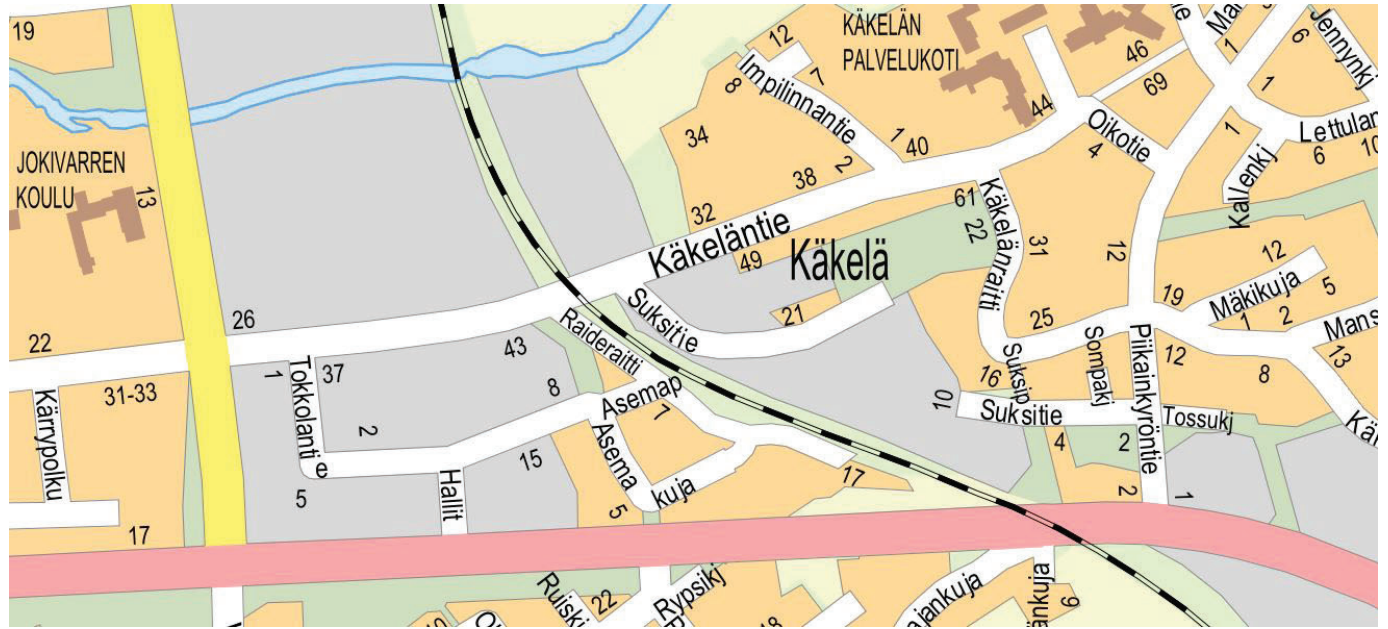
Valmisteluvaiheessa on tarkasteltu useita vaihtoehtoisia toteuttamistapoja, joista on valittu kaksi erilaista kokonaisuutta luonnoskartalle: Käkäläntien katkaisu ajoneuvoliikenteeltä ja puomillinen varoituslaitos Käkäläntielle.

### 2.1 KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Asemakaava on hyväksytty kaavoitusohjelmaan kaupunginvaltuuston kokouksessa 12.12.2022 § 71
- Kuulutus vireilletulosta ja osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 13.11.2023
- Kaupunkikehitys- ja tekninen valiokunta 12.12.2023 § x.
- Kaavaluonnos nähtävillä xx.xx. - xx.xx.xxxx.
- Kaupunkikehitys- ja tekninen valiokunta xx.xx.xxxx § x.
- Kaupunginhallitus xx.xx.xxxx § x.
- Kaavaehdotus nähtävillä xx.xx. - xx.xx.xxxx.
- Hyväksymiskäsittely on alkanut kaupunkikehitys- ja teknisessä valiokunnassa xx.xx.xxxx § x.
- Kaupunginhallitus xx.xx.xxxx § x.
- kaupunginvaltuusto hyväksyi kaavan xx.xx.xxxx § x
- Lainvoimainen xx.xx.xxxx § x.

### 2.2 ASEMAKAAVAN SISÄLTÖ

Valmisteluvaihe sisältää useita vaihtoehtoja, joista on koottu kaksi kaavaluonnosta. Vaihtoehtoisia kaavaluonnoksia ovat ajoneuvoliikenteen katkaisu tai puomillinen varoituslaitos. Vaihtoehtoihin liittyy myös muita, lähinnä kävelyn ja pyöräilyn järjestämiseen liittyviä vaihtoehtoisia toteuttamistapoja. Asemakaavamuutoksen rajaus riippuu valittavasta vaihtoehdosta.



Kuva. Suunnittelualueen likimääräinen sijainti opaskartalla.

Kuva. Rata ja taseristeys kuvattu Suksitien suunnalta



## 3 LÄHTÖKOHDAT

### 3.1 SELVITYS SUUNNITTELU- ALUEEN OLOISTA

#### 3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Käkeläntie on yksi Orimattilan keskustan itä-länsi -suuntaisista pääkaduista. Käkeläntie alkaa Erkontieltä, Palojoen etelärannalta, ja päättyy Käkelään Oikotielle. Käkeläntie risteää Viljamaantien ja Lahti-Loviisa junaradan kanssa.

Erkontien ja Viljamaantien välisellä osuudella on kaupunkimaista rivitaloasutusta. Käkeläntien alkupäässä (3-5) on K-supermarket kauppakeskus. Viljamaantien risteyksessä on Jokivarren koulu ja tekonurmikenttä. Erkontien ja Viljamaantien välinen osuus Käkeläntietä on peruskorjattu vuonna 2020. Yhdistetty kävely- ja pyöräilykaista kulkee kadun pohjoisreunassa.

Viljamaantien ja junaradan välinen osuus on teollisuusaluetta. Kävely- ja pyöräilytie päättyy Tokkolantien kohdalle. Käkeläntien itäinen osa sisältää vain ajokaistat. Käkeläntien itäpää on pientalovaltaista asuntoaluetta. Rataa lähimpänä on yksikerroksisia rivitaloja ja asunnoiksi remontoitu entinen meijeri. Käkeläntien päässä on hoivakoti ikäihmisille ja entiseen kunnalliskotiin remontoitu kolmeryhmäinen päiväkotikoti.

Käkeläntien itäisellä osalla on liikennemerkein kielletty ajamasta moottoriajoneuvoilla, vain kiinteistölle ajo sallittu. Viljamaantien ja Oikotien välissä on siten läpiajokiello. Junaradan ylittäminen on kokonaan kielletty yli 15 metriä pitkiltä ajoneuvoilta. Junaradan tasoristeyksessä ei ole varoituslaitosta (puomeja). Tasoristeyksen kohdalla on Stop-merkit.

Käkeläntien pituus on noin 1 620 metriä. Käkeläntien länsiosa on suunnilleen tasossa 70 mpy aina junaradalle saakka. Radan itäpuolella alkaa loiva ylämäki, joka on korkeimmillaan 80 mpy Käkelän hoivakodin kohdalla.



Kuva. Ilmakuva suunnittelualueesta.

Kuva. Läntisellä osuudella on erillinen kävely- ja pyöräilytie



Kuva. Itäisellä osuudella on vain ajoväylä, ei piennarta.



### 3.1.2 Luonnonympäristö

Suunnittelualue on pääasiassa rakennettua katualuetta. Viljamaantien itäpuolella ei ole katupuita. Käkelä on vanha asuntoaluetta ja pihapuut ovat iäkkäitä ja kookkaita ulottuen usein aivan katualueen tuntumaan. Entisen pappilan vanha kuusiaita kasvaa yhä ajoradan reunassa. Pappilan pihalta on levinnyt ympäristöön runsaasti isotuomipihlajaa. Katualueen penkat ja ojat leikataan pari kertaa kesässä. Radan ja entisen varaston välissä on paahteista niittykasvillisuutta.

Palojoen rannalla on leveä rakentamaton umpeen kasvava niitty. Se toimii eläinten turvapaikkana ja sieltä käsin Käkeläntiellä käy mm. kauriita, fasaaneja, kettuja ja rusakoita. Rantaniityt toimivat myös ehtymättömänä lehtokotiloiden hautomona. Vanha puusto ylläpitää Käkelässä useita käpytikan reviirejä.

Käkeläntien ympäristö ei ole pohjavesialuetta. Pintavedet valuvat suoraan tai ojien kautta Palojokeen.

### 3.1.3 Rakennettu ympäristö

#### Historiaa

Käkeläntien kautta on kuljettu Erkontieltä Piikainkyröön ja Artjärvelle. Karttaan vuodelta 1873 on jälkikäteen lisätty ratalinjaus Lahdesta Loviisan satamaan. Rata rakennettiin vuosisadan vaihteessa.

Käkelässä oli vilkas juna-asema ja kolmet raiteet. Palojoen rannassa olevalla sahalla oli oma lastauslaituri. Käkeläntien eteläpuolella oli Lahden Osuuskaupan varasto, jonka kivi-jalka näkyy yhä radan varrella. Aseman vastapäätä rakentui Suksitehdas, jonka tiloissa toimii nykyisin Finlandiakirja.

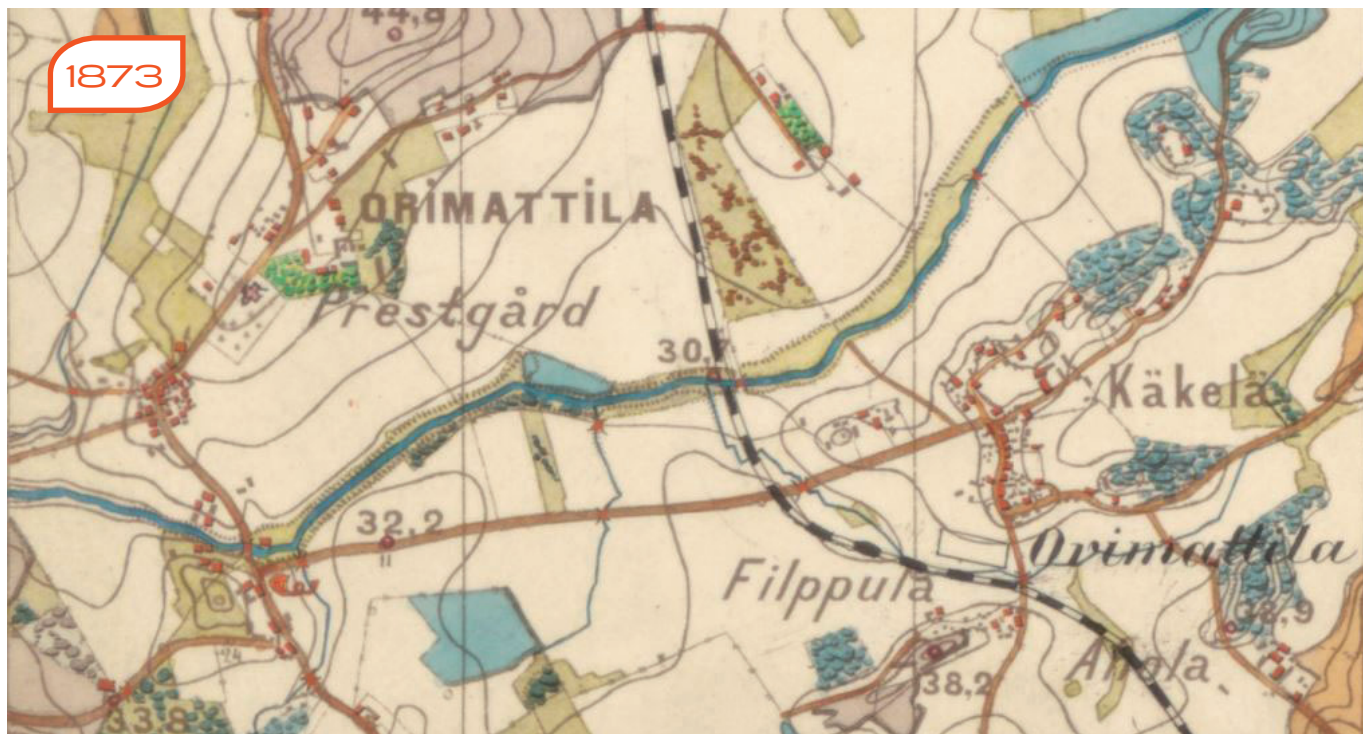
Orimattilan ensimmäinen asemakaava tehtiin vasta 1971 (Keskustaajama rakennuskaava). Se ylsi junarataan saakka ja Käkeläntie oli siinä lähes nykyisessä muodossaan. Muutoksia on tullut vain eteläisiin poikkikatuihin: Lemmentie on



Kuva. Käkeläntien kasvillisuutta radan itäpuolella



Kuva. Vanhan pappilan kuusiaitaa, vanhan meijerin vaahteroita ja isotuomipihlajaa



muutettu kävelytieksi ja Käräysepäntie muutettu tonteiksi. Tokkolantie ja aseman seutu kaavoitettiin 1974. Käkelänraitilta etelään johtanut tie radan yli suljettiin.

Radan itäpuolinen osa Käkeläntietä kaavoitettiin 1980. Käkeläntie, joka oli ennen jatkunut koilliseen Piikainkyrön suuntaan, katkaistiin Makkarakujan kohdalla ja uudelta Artjärventieltä rakennettiin kokonaan uusi katu Piikainkyröntie. Tiesyhteys Käkelänraitilta radan ylitse juna-asemalle suljettiin.

Vuonna 1988 suksitehtaan ympärillä olevaa teollisuusaluetta lohkottiin pienemmäksi kaavoittamalla sen lävitse Suksitie ja muuttamalla laajempi osa Käkeläntien varresta omakotitalojen tonteiksi.

Vuonna 2000 tehtiin asemakaavamuutos, jolla Käkeläntie katkaistiin nykyiseen mittaansa Oikotien kohdalle. Käkeläntien loppupätkä muutettiin osaksi yleisen alueen tonttia.

#### **Kunnallistekniikka**

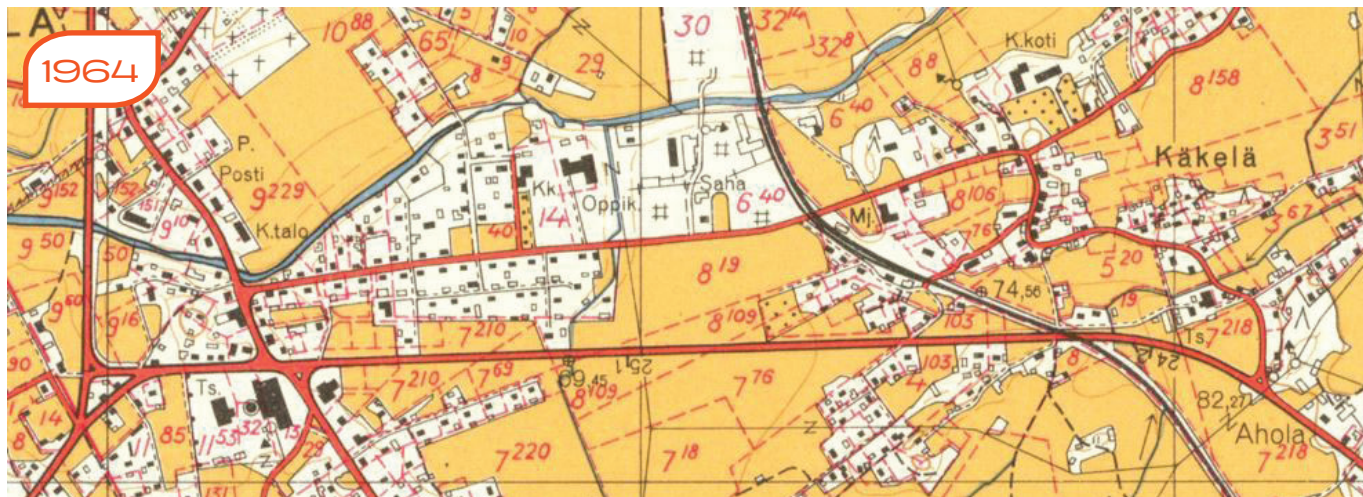
Suunnittelualueella on kattava kunnallistekniikan verkko. Alueella on vesi- ja viemäriputkia, valokuitua ja kaukolämmön jakelua.

#### **Pohjakartta**

Pohjakartan päivittäminen on tekeillä ja sen pitäisi valmistua ennen kaavaehdotuksen nähtäville asettamista.

#### **3.1.4 Maanomistus**

Orimattilan kaupunki omistaa suurimman osan katualueesta. Radan itäpuolella on lunastamatta kapeat kaistaleet yksityististä kiinteistöistä. Valtio omistaa rata-alueen.



Kuva. Orimattilan kaupungin maomaisuus vihreällä

## 3.2 SUUNNITTELUTILANNE

### 3.2.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvosto päivitti valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet 14.12.2017. Alueidenkäyttötavoitteiden avulla taitetaan yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvataan luonnon monimuotoisuutta ja kulttuuriympäristön arvoja sekä parannetaan elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös sopeudutaan ilmastomuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin. Asemakaavan tulee edistää tavoitteiden toteutumista.

### 3.2.2 Maakuntakaava

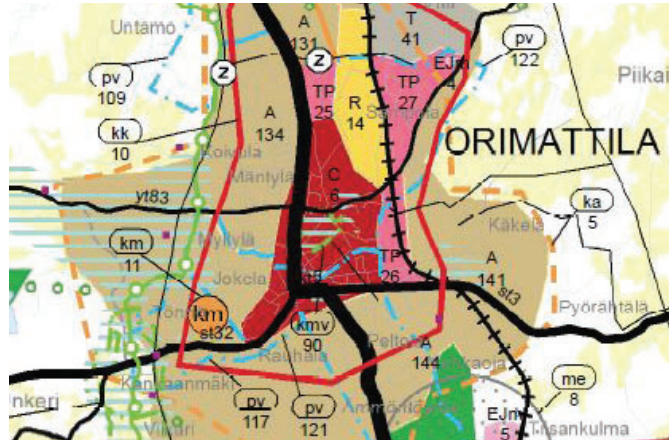
Päijät-Hämeen maakuntakaavassa suunnittelualue on Orimattilan keskustan kehittämisen kohdealue (kk10). Radan tuntumassa on työpaikka-alueen varaus (TP) ja itäpuolella taajama-alue (A). Käkelänraitin ympärillä on maakunnallisesti arvokasta rakennettua ympäristöä.

### 3.2.3 Yleiskaava

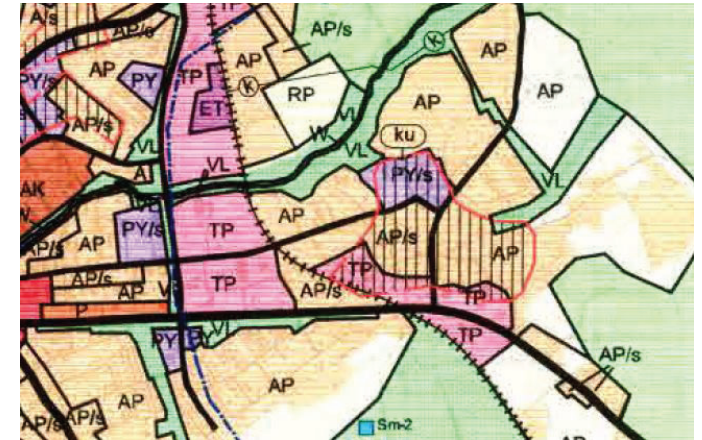
Aluella on voimassa oikeusvaikutteinen Keskusta-Virenoja osayleiskaava vuodelta 2007. Osayleiskaava tarkentaa maakuntakaavan aluevarausmerkintöjä. Heinämaantien ja radan välissä on työpaikka-alue (TP), vanha aseman alue on pientaloasutusta. Radan itäpuoli on pientaloasutusta (AP) ja julkisten palvelujen aluetta (PY). Maakunnallisesti arvokas rakennettu ympäristö on merkitty myös osayleiskaavaan.

### 3.2.4 Asemakaavat

Suunnittelualueella on voimassa asemakaavat A11, A39, A60, A83 ja A122 vuosilta 1974-2008. Käkeläntien katualueelle on asemakaavoissa 13-21 metriä leveä varaus. Rataristikysen kohdalla on varaus eritasoratkaisua varten. Asemakaavoissa maankäyttö on hyvin pitkälle osayleiskaavan mukaista, osayleiskaavasta poiketen teollisuustontteja sijoittuu Käkeläntien varrella myös radan itäpuolelle.

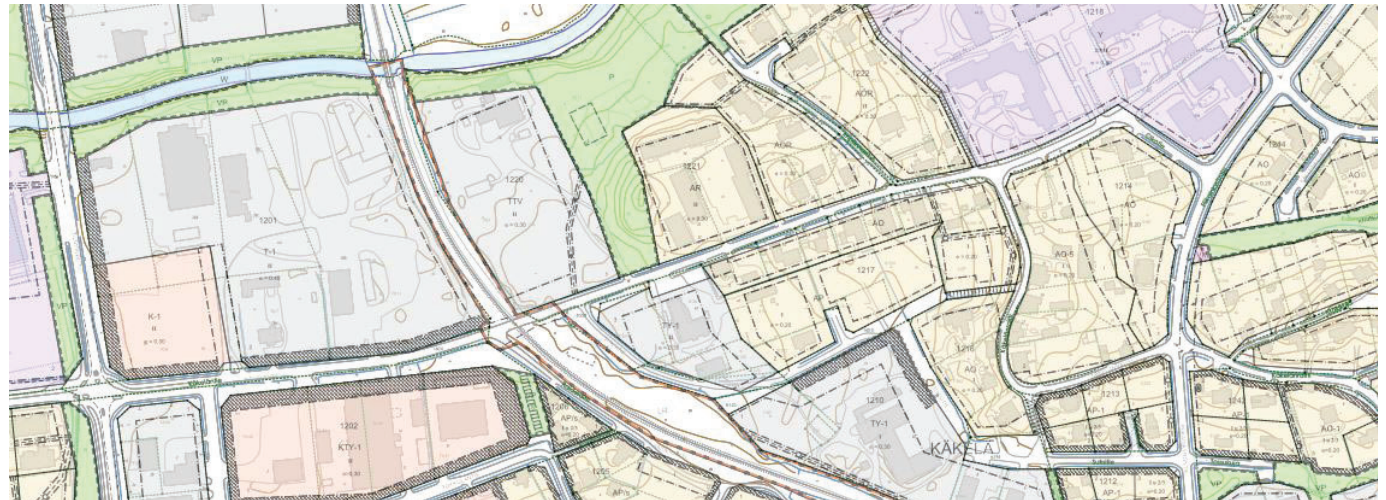


Ote Päijät-Hämeen maakuntakaavasta 2014



Ote Keskusta-Virenoja osayleiskaavasta 2007

Ote ajantasaisesta asemakaavojen yhdistelmästä 2023





### 3.2.5 Rakennusjärjestys

Orimattilan kaupungin rakennusjärjestys on tullut voimaan 27.11.2013 ja se täydentää voimassa olevia asemakaavoja niiltä osin, mitä kaavassa ei ole toisin määrätty.

### 3.2.6 Tehdyt selvitykset

Kaavatyötä varten tilattiin liikenneselvitys keväällä 2023 (Sitowise Oy). Tarkoituksena oli selvittää Käkeläntien liikennekäyttäytymistä sekä mahdollisia vaikutuksia, joita Käkeläntien katkaisemisella tasoristeyksen kohdalta olisi.

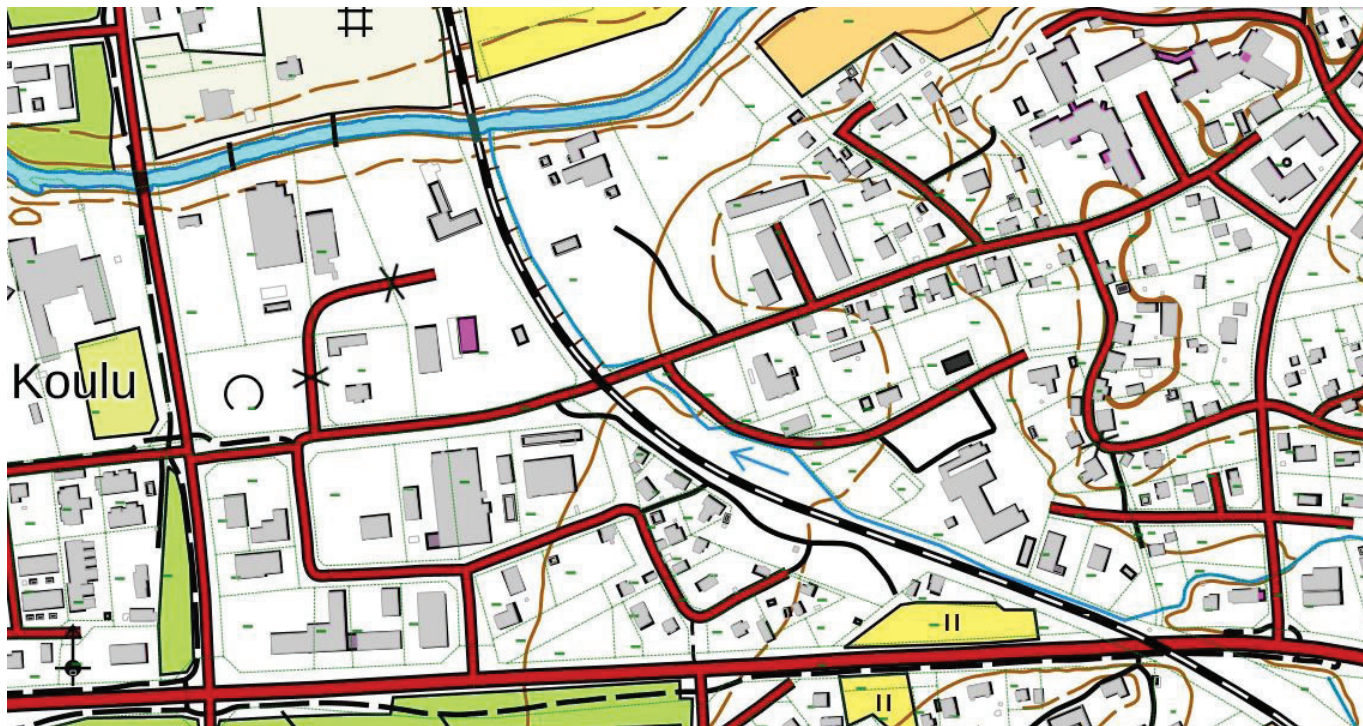
Selvitysalueena oli Käkeläntien itäinen osa Tokkolantieltä Oikotielle. Läpiajon selvittämistä varten seuranta oli myös Oikotiellä.

Työssä selvitettiin Käkeläntien liikennemääriä, nopeuksia, läpiajoa ja liikkujien käyttäytymistä junaradan tasoristeyksen kohdalla. Käkeläntiellä oli yksi näkyvä nopeusnäyttötaulu sekä kaksi muuta mittauspistettä. Jalankulku- ja pyöräliikennettä seurattiin erillisellä laskimella kävely- ja pyöräilytien päässä. Läpiajotutkimusta varten videoitiin moottoriajoneuvojen rekisteritunnukset ja kirjattiin ohitusaika kahdella eripisteellä.

Tarkemmat kuvaukset tutkimuksesta ja tuloksista löytyvät erillisestä Käkeläntien liikenneselvitysraportista 26.6.2023 (Sitowise Oy).

Kaavoitustyössä voidaan hyödyntää seuraavia suunnittelu- aluetta koskevia selvityksiä:

- Keskusta-Virenojan osayleiskaavaa varten laaditut selvitykset
- Orimattilan pohjavesialueiden suojelusuunnitelma, Orimattilan kaupunki ja Orimattilan Vesi, 2014
- Päijät-Hämeen rakennettu kulttuuriympäristö, Wager 2006



Kuva. Peruskartta 2022 (Maanmittauslaitos)

Kuva. Mittalaite kävely- ja pyöräilytien päässä



Kuva. Ajonopeuden 1. mittauspiste keväällä 2023. Laite rekisteröi ajonopeudet molemmista suunnista, vaikka näyttötaulu oli vain toiseen suuntaan.



## 4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

### 4.1 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN TARVE JA SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET

Asemakaava on mukana kaavoitusohjelmassa 2023 - 2027, joka on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 12.12.2022 § 71. Keskustan valtuustoryhmän jäsenet tekivät 2022 valtuustoaloitteen, jossa esitetään Käkeläntien tasoristeyksen sulkemista ajoneuvoliikenteeltä. Samalla tulisi perusparantaa tieyhteydet radan itäpuolen kiinteistöille liikenteen vaatimusten mukaisiksi.

### 4.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

#### 4.2.1 Osalliset

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan (62 §) osallisia ovat ne maanomistajat, joiden omistamia alueita kuuluu kaavoitettavaan alueeseen, sekä ne henkilöt, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaavahanke saattaa huomattavasti vaikuttaa. Lisäksi osallisia ovat ne viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään.

#### Osallisia asemakaavamuutoksessa ovat:

- kaava-alueen ja siihen rajoittuvien kiinteistöjen maanomistajat ja asukkaat
- kaavan vaikutusalueen maanomistajat ja asukkaat
- Orimattilan Vesi Oy
- Orimattilan Lämpö Oy
- Päijät-Hämeen pelastuslaitos
- Lahden museot
- Päijät-Hämeen ympäristöterveys
- Kymenlaakson Sähkö
- Hämeen ELY-keskus
- Uudenmaan ELY-keskus
- Väylävirasto

- Keskustan aluekumppanuuspöytä
- Vanhus- ja vammaisneuvosto
- Nuorisovaltuusto
- Muut itsensä osallisiksi mieltävät

#### 4.2.2 Vireilletulo

Asemakaavamuutoksen vireilletulosta ja osallistumis- ja arviointisuunnitelman hyväksymisestä on kuulutettu 13.11.2023.

#### 4.2.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Kaavan vireilletulosta, nähtävillä olosta, hyväksymisestä ja voimaantulosta kuulutetaan kaupungin ilmoitustaululla, kotisivuilla osoitteessa [www.orimattila.fi](http://www.orimattila.fi) sekä lehtikuulutuksilla paikallislehdissä. Kaavaluonnos ja kaavaehdotus asetetaan nähtäville teknisen palvelukeskuksen ilmoitustaululle sekä kaupungin kotisivuille.

Tietoa kaavoituksen eri vaiheista saa soittamalla tai käymällä Orimattilan kaupungin teknisessä palvelukeskuksessa kaupungintalolla, Erkontie 9, puh. (03) 888 111. Osallistumismahdollisuuksista kerrotaan tarkemmin osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa, joka on selostuksen liitteenä (liite 3).

Asemakaavan luonnoksen suunnittelussa ollaan yhteydessä kiinteistöjen omistajiin ja välittömässä läheisyydessä oleviin naapureihin.



#### 4.2.4 Viranomaisyhteistyö

Kaavaluonnoksesta ja kaavaehdotuksesta pyydetään kommentit Orimattilan Vedeltä, Orimattilan Lämmöltä, Päijät-Hämeen pelastuslaitokselta, Päijät-Hämeen alueelliselta vastuumuseolta, Hämeen ELY-keskukselta, Väylävirastolta, Kymenlaakson Sähköltä, Ympäristöterveyskeskukselta ja Keskustan aluekumppanuuspöydältä.

Orimattilan kaupunkikehitys- ja teknisen toimialan sisällä kaavatyöhön osallistuvat yhdyskuntateknikka, rakennusvalvonta sekä ympäristönvalvonta.

Hyväksymisaineisto lähetetään tiedoksi Hämeen ELY-keskukseen. Voimaantullut kaava-aineisto toimitetaan Päijät-Hämeen liittoon sekä Maanmittauslaitokseen ja lisäksi voimaantulosta tiedotetaan mm. kaupungin rakennustarkastajaa sekä Hämeen ELY-keskusta.

### 4.3 ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

Asemakaavan ensisijaisena tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta. Merkittävin kuolonkolarin riski on suojamattomassa tasoristeyksessä junaradan kanssa. Vilkas liikenne ja erillisen kävely- ja pyöräilytien puute lisää tavanomaisempien liikennevahinkojen riskiä.

## 5 LIIKENNETURVALLISUUS

### Autojen liikennemäärät

Seurannan aikana Käkeläntiellä kulki keskimäärin 800 autoa vuorokaudessa radan länsipuolisella mittauspisteellä. Arkisin autoja kulki noin 900 vuorokaudessa, viikonloppuisin hieman vähemmän. Raskasta liikennettä oli 5-9 kuorma-autoa suuntaansa päivittäin.

Radan itäpuolisella mittauspisteellä kulki keskimäärin 600 autoa vuorokaudessa, raskasta liikennettä 4-7 suuntaansa. Radan lähellä on teollisuutta ja tiiviimpää rivitaloasutusta, joten liikennemäärät vähenevät hieman itään päin mentäessä. Käkelän alueelta lähdetään enemmän keskustaan päin, kuin itään Piikainkyläntielle.

Läpiajotarkastelun perusteella voidaan arvioida, että noin viidesosa ajoneuvoliikenteestä on luvaton läpiajoa. Enimmillään läpiajaneita ajoneuvoja oli jopa 42 %.

### Autojen nopeudet

Käkeläntiellä on nopeusrajoituksena 40 km/h (vain koulun kohdalla 30 km/h). Ajoneuvojen keskinopeus oli seuranta-jaksolla 36 km/h. Ylinopeutta ajoi noin 40 % kuskeista, yli viittäkymppiä noin 9 % kuskeista. Laitteisiin tallentui myös useita yli satasen ajonopeuksia. Häiriikkökuksuja lukuun ottamatta ylinopeudet eivät ole yleinen ongelma itäisellä Käkeläntiellä.

### Jalankulku- ja pyöräliikenne

Jalankulku- ja pyöräliikenteen määrää laskettiin vain siitä kohtaa Käkeläntietä, missä on erillinen kävely- ja pyöräilytie. Suurin osa jatkaa siitä vielä radan yli. Laskentapaikan kohdalla oli jalankulkijoita 140-290 vuorokaudessa ja pyöräilijöitä/potkulaudalla 130-280 vuorokaudessa. Tämä on erittäin paljon verrattuna muihin vuonna 2023 tehtyihin laskentoihin mm. Niementiellä (20/20), Huoltotiellä (30/20) tai Tullintiellä (70/7).



Viljamaantien ja Käkeläntien risteys



Käkeläntien teollisuusaluetta



Käkeläntien jalankulku- ja pyörätien päätte



Ajokieltoimerkit Oikotien alussa



Käkeläntien radan itäpuolista osaa



Käkeläntien ja Tokkolantien valaistusta

## Tasoristeyksen ylittäminen

Tasoristeyskäyttötymistä tutkittiin yhtenä arkipäivänä kolmen tunnin ajan. Tasoristeyksen ylitti tänä aikana 197 moottoriajoneuvoa, joista 27 % pysähtyi stop-merkin kohdalla. Noin puolet kuskeista hidasti vauhtia, loput ajoivat läpi hidastamatta. 64 polkupyöräilijästä vain yksi pysähtyi ennen tasoristeystä.

Käkeläntien itäiselle osalle on laitettu kielto moottoriajoneuvoilla ajoa varten, ellei kyseessä ole tontille ajo, juurikin suojaamattoman tasoristeyksen vuoksi. Läpiajoliikennettä ei saisi olla ollenkaan ja tonteilleen ajavien tulisi ehdottomasti pysähtyä ennen radan ylittämistä ja varmistua, että ylittäminen on turvallista. Polkupyöräilijät rinnastetaan ajoneuvon kuljettajiksi, kun kyseessä on STOP-merkki.

## Junaliikenne

Lahti-Loviisa Satama -rataosa on sähköistämätön rata, jossa nopeusrajoitus suunnittelualueella on 60 km/h ja näkemävaatimus tasoristeyksissä on 360 m. Rataosa on puupölkkyinen, yksiraiteinen tavaraliikennerrata. Radalla liikennöi rahtijunia ja huoltokalustoa. Henkilöjunaliikennettä ei ole lukuun ottamatta satunnaisia museojunavuoroja.

## Katualueen kunto

Käkeläntien valaistus on uusittu länsiosalla 2020 ja radan itäpuolella 2021. Valaistus on näillä osuuksilla erittäin hyvä. Viljamaantien ja radan välissä on yhä vanhat valaisimet, joiden valoteho on selvästi heikompi.

Käkeläntien peruskorjaus 2020 tehtiin Viljamaantielle saakka. Viljamaantieltä itään päällysteestä on vain paikkailtu pahimpia kuoppia ja railoja. Erilaisten putkikaivantojen kohdalla katualueessa on selviä vajoamia, jotka ovat pahimmillaan keväällä. Pyöräilijät väistelevät railoja ja nopeasti ajavat autoilijat kaikkia vajoamia ja kuoppia. Korjaamisen sijaan Käkeläntielle on tuotu epätasaisuudesta varoittavia liikenne-merkkejä.



Radan tasoristeyks



Radan huoltoajoa lumisateella



Käkeläntien uusittu valaistus

Talvella Käkeläntien leveys kasvaa, kun katualue jäätyy ja osa penkoista muuttuu kantavaksi liikennealueeksi. Käkeläntien länsiosa on kunnossapidon ykkösluokkaa ja itäosa Viljamaantiestä lähtien kakkosluokkaa. Käytännössä koko Käkeläntie on pidetty talvella hyvässä ajo- ja kävelykunnossa ennen aamu seitsemää.

## Ongelmat

- Suojaamaton tasoristeyks junaradan kanssa
- Radan ylittäminen pysähtymättä
- Erillisen kävely- ja pyörätien puute
- Katualueen huono kunto
- Liikennemäärät (läpiajoliikenne)

Koska erillinen jalankulku- ja pyöräilytie päättyy kesken kaiken ilman mitään opastusta, osa jalankulkijoista ja pyöräilijöistä kulkee Käkeläntien pohjoisreunaa mennessä. Osa noudattaa tieliikennelakia, eli jalankulkijat tien vasenta reunaa, pyöräilijät oikeaa reunaa. Lopputuloksena kävelijät ja pyöräilijät väistelevät myös toisiaan. Vaarallisia tilanteita syntyy, kun kadulla on yhtä aikaa jalankulkijoita, pyöräilijöitä ja autoilijoita molempiin suuntiin.



Junarataa ei ole valaistu

## 5.1 RATKAISUVAIHTOEHTOJA RATA-ALUEELLE

Asemakaavamuutoksen ensisijaisena tarkoituksena on parantaa liikenneturvallisuutta junaradan kanssa. Juna ei voi väistää, eikä ehdi hidastaa, joten risteysonnettomuudet junan kanssa ovat yleensä kuolemaan johtavia. Kun raiteilla on liikennettä vähän ja liikenne epäsäännöllistä, Käkeläntiellä kuljetaan varomattomasti radan ylitse. Koska rata tai junaliikenne ei ole poistumassa, ratkaisu tulee löytää muuttamalla Käkeläntietä.

### Eritasoristeys

Asemakaavassa on varaus rakentaa Käkeläntielle eritasoristeys. Käkeläntie kulkisi radan yli sillalla tai alitse tunnelissa. Eritasoratkaisun hinta olisi miljoonia. Edes maanteille ei ole rakennettu eritasoliittymiä Orimattilan keskustassa, vaikka niiden liikennemäärät ovat moninkertaisia Käkeläntiehen verrattuna (3000-4000/vrk). Eritasoristeyksen rakentamista ei voida pitää kustannustehokkaana ratkaisuna.

### Varoituslaitos

Heinämaantie ja Artjärventie ovat valtion omistamia ja ylläpitämiä maanteitä. Niille on rakennettu automatisoidut varoituslaitokset, jotka sulkevat liikenteen puomeilla junan kulkiessa ohi. Varoituslaitoksen hinta on noin 200 000 euroa. Käkeläntie ylittää radan suorassa kulmassa ja tasossa, risteykseen voisi rakentaa varoituslaitoksen.

### Käkeläntien katkaisu kokonaan

Tien katkaisu estää parhaiten ajoneuvojen päätyksen radalle. Käkelästä on hyvät yhteydet myös Piikainkyröntien ja Artjärventien kautta keskustaan, eikä kierto olisi autoilijoille pitkä. Jalankulkijoille ja pyöräilijöille kierto olisi kohtuuttoman pitkä ja Käkeläntielle muodostuisi luvaton ylityspaikka. Radan ylitse on jo nyt useita kävelypolkuja keskustan alueella.



Varoituslaitos Heinämaantiellä



Esimerkkikuva jalankulkijan ylityspaikasta (Matti Tossavainen, Ramboll Oy)

Väylävirasto katsoo täysin turvalliseksi vain eritasoristeukset. Varoituslaitokseen voi tulla vika, tai puomeista huolimatta ajetaan radalle. Viimeksi 2022 ajoi moottoripyöräilijä puomien lomasta radalle, kyydissä ollut henkilö kuoli. Junaliikenteelle vaarallisimpia ovat törmäykset autojen kanssa, erityisesti raskaiden ajoneuvojen törmäykset. Pahimmillaan juna suistuu raiteilta ja rahtitavarasta riippuen seuraukset voivat olla myös ympäristölle vaarallisia.

### Käkeläntien katkaisu vain autoilta

Radan ylitys on mahdollista katkaista vain ajoneuvoilta ja jättää paikalle ylityspaikka jalankulkijoille. Tätä varten radan molemmin puolin rakennettaisiin aita ja metallipuomein varustettu sokkeli, jossa myös pyöräilijä joutuisi taluttamaan pyöränsä jalkaisin läpi. Tällainen ratkaisu on rakenteilla Villintien eteläpään ja Ravitielle, hevoskylän ja Sampolan teollisuusalueen väliin.

### Läpiajoliikenteen estäminen

Ajoneuvoliikenteen määrä tasoristeyksessä vähenisi melkein puoleen, mikäli Käkeläntie katkaistaisiin Käkelänraitin itäpuolella. Palvelutalon ja päiväkodin liikenne siirtyisi kulkemaan kokonaan Piikainkyröntien kautta. Tämä edellyttäisi kaavamuutosta myös Suksitielle, ettei sitä kautta muodostuisi uutta läpiajoreittiä. Liikennemäärien vähentäminen pienentäisi rataonnettomuuden todennäköisyyttä, mutta ei muuttaisi tasoristeystä mitenkään turvallisemmaksi.

### Valvonta ja valistus

Liikennemerkkien ja liikennesääntöjen noudattamatta jättäminen on auton kuljettajilla ja muilla aikuisilla aina oma valinta. Käkeläntien varrella on myös päiväkotia ja koulu, joten osatiellä liikkujista vasta opettelee liikennekäyttäytymistä.

Virallinen valvonta, huomautusten ja sakkojen antaminen kuuluvat poliisille. Liikennekasvatus kuuluu osana varhaiskasvatusta ja koulun opetukseen.

Valvonta ja valistus eivät ole toimineet tähän mennessä ja tätä voi pitää lähinnä "toivotaan parasta" -vaihtoehtona.

## 5.2 RATKAISUVAIHTOEHTOJA KÄVELY- JA PYÖRÄILYTIELLE

Käkeläntiellä kulkee erittäin paljon jalankulkijoita, pyöräilijöitä ja potkulautailijoita (jalankulkijoita 140-290/vrk ja pyöräilijöitä/potkulaudalla 130-280/vrk). Erillistä jalankulku- ja pyöräilytietä tulisi jatkaa Käkeläntien loppuun saakka. Asemakaava sisältää myös muita kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä, joita ei ole vielä toteutettu.

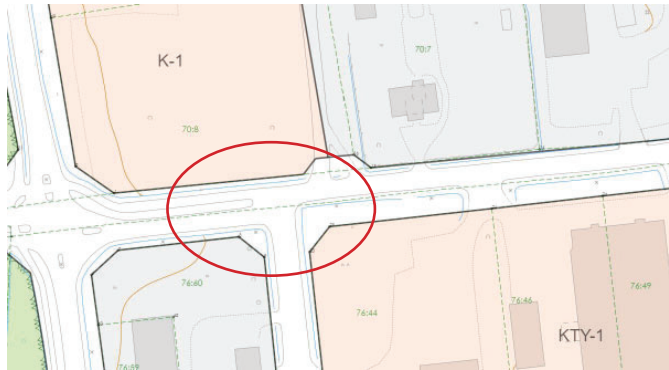
Yhdistetyn kävely- ja pyörätien leveyden tulisi olla vähintään kolme metriä (Väyläviraston suunnitteluohjeet). Orimattilan jalankulku- ja pyöräväylien kehittämissuunnitelmassa Käkeläntien jatko on esitetty perusverkon yhteystarpeena aina Piikainkyröntielle ja Sipiläntielle saakka.

Asemakaavassa on varattu Käkeläntien katualueen rakentamista varten vähintään 13 metriä leveä alue tonttien väliin. Katualueen rakenteisiin kuuluu ajokaistojen lisäksi pientareet, penkat, avo-ojat, valaistus jne. Varsinainen ajoväylä (asfaltoitu osuus) on pääasiassa vain noin viisi metriä leveä.

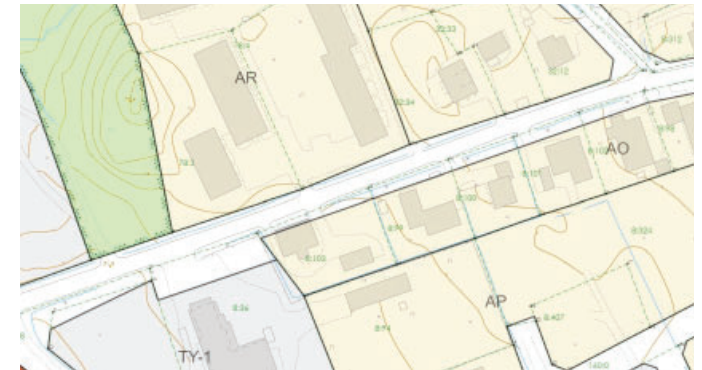
Normaalisti katualueet lunastetaan kaupungille. Käkeläntiellä(kin) on osuuksia, jossa katualueet ovat vielä yksityisessä omistuksessa. Jotta Käkeläntielle saataisiin erillinen kävely- ja pyöräilytie, koko katualue tulisi ensin lunastaa.

Nykyisellään tie on rakennettu autoilua varten. Tien profiili on kupera, jotta sadevedet valuvat tien reunoilla oleviin avo-ojiin. Tästä johtuen erityisesti tien reunat ovat paikoin kaltevia, mikä tekee tien reunassa kävelemisestä epämiellyttävää ja tien jäätyessä vaarallista.

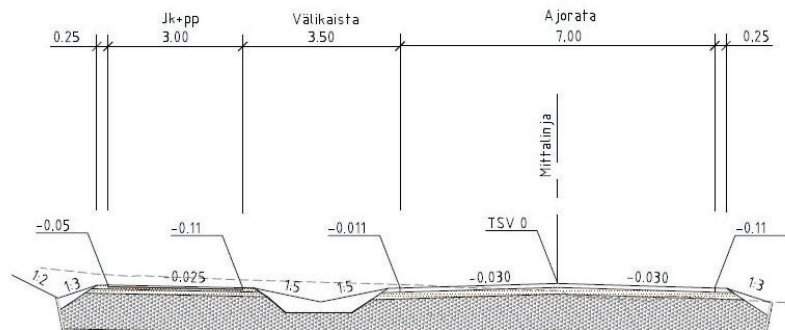
Jalankulkijoiden tulee noudattaa jalankulki-  
jan liikennesääntöjä sekä käyttää kävelijöille  
tarkoitettua paikkaa liikenteessä. Ajoradalla  
kävelijän paikka on vasemmassa reunassa.



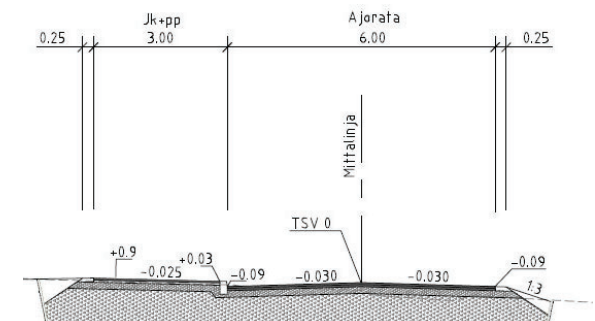
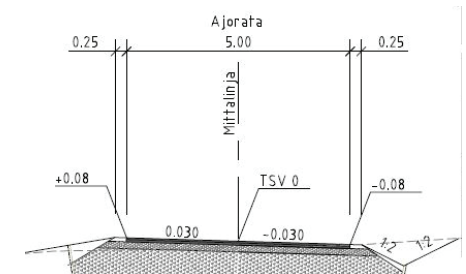
Katualueen rajat mustalla. Pohjakartasta näkyy, miten Käkeläntie kapenee Tokkolantiehaaran jälkeen, kun kävely- ja pyöräilytie päättyy ja Käkeläntie jatkuu pelkkänä ajoväylänä. Varsinkin talvella moni autoilija jatkaa vahingossa suoraan kävely- ja pyöräilytielle, kun ajoratamerkinnyt ovat lumen peitossa.



Katualueen rajat mustalla, kiinteistörajat vihreällä katkoviivalla. Pientaloalueen puolella osa katualueesta on lunastamatta, mikä vaikeuttaa katualueen suunnittelua.



Yllä olevassa leikkauskuvassa katuprofiili juuri ennen Tokkolantietä. Oikealla Käkeläntien itäosan nykytila ja miten se vertautuu Käkeläntien länsipuoliseen (remontoituun) osaan.



## Piennar

Väyläviraston ohjeiden mukaan maantiellä merkitään reunaviivat erottamaan ajorata pientareesta, kun ajoradan leveys on yli kuusi metriä. Reunaviiva merkitään maantiellä aina, jos liikennemäärä on yli 500 ajoneuvoa. Pientareen leveyden tulisi olla päällystettynä vähintään metri.

Käkeläntien asfaltoitu leveys on pääasiassa viisi metriä, vain paikoin leveys ylittää kuusi metriä. Käkeläntie ei ole maantie, mutta mikäli molemmin puolin erotetaan piennar, ajoväylä jää normaalia kapeammaksi.

Pientareen leveys vaikuttaa jalankulkijan turvallisuuden tunteeseen sekä liikenneturvallisuuteen. Ajorataa kaventamalla ja piennarta leventämällä voidaan laskea autojen ajonopeuksia ja parantaa jalankulkijoiden kokemaa turvallisuutta ja liikenneturvallisuutta. Tämä on myös merkittävä pyöräliikennettä edistävä toimenpide.

Ajonopeudet nousevat, jos pientareen leventämisen yhteydessä ei kavenneta samalla ajorataa.

Piennar ei ole yhtä turvallinen ratkaisu kuin erillinen jalkakäytävä tai yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä. Erityisesti apuvälineitä käyttäville tai lasten kanssa kulkeville erillinen ratkaisu on turvallisempi ja toimivampi. Näkövammaisten henkilöiden näkökulmasta piennar on liikkumisympäristönä ongelmallinen. Pyörätuolilla tai rollaattorilla kulkevan kannalta keskeistä on pientareen päällysteen tasaisuus.

Väyläviraston ohjeita 34/2022



Piennar (Väyläviraston ohjeet)



Kylätie (Väyläviraston ohjeet)

Kaksi-miinus-yksi -tie (Väyläviraston ohjeet)



## Kylätie

Kylätie on liikennejärjestely, jossa ajoradan molemmille reunoille merkitään normaalia leveämpi piennar (1,5–2,0 m) ja ajorata on normaalia kapeampi (2,6–3,8 m). Pyöräliikenne käyttää ajosuunnassaan oikeanpuoleista piennarta ja jalankulkija oikean- tai vasemmanpuolista piennarta. Autot käyttävät piennarta kohtaamistilanteessa.

Kylätie parantaa jalankulun olosuhteita, vaikka se on ensisijaisesti pyöräliikenteen järjestely. Ratkaisu tehostaa nykyisen infrastruktuurin käyttöä ja on olemassa olevaan poikkileikkauksen toteutettuna edullinen ratkaisu. Kylätie korostaa jalankulun ja pyöräliikenteen asemaa autoliikenteen rinnalle tasavertaisina kulkumuotoina.

Kylätiehen liittyvien tiemerkintöjen näkyminen voi estyä talvella. Näkövammaisten henkilöiden näkökulmasta kylätie on liikkumisympäristönä ongelmallinen, koska esimerkiksi opaskoira ei hahmota kylätietä. Kylätiessä korostuu jalankulkijalle leveän pientareen hyödyt.

## 2-1 -tie

2-1-tie (kaksi-miinus-yksi-tie) on pyöräliikenteen järjestely, jossa normaalia kapeamman ajoradan molemmille reunoille merkitään pyöräkaistat ja vähintään toiselle puolelle jalkakäytävä. Toisensa 2-1-tiellä kohtaava autoliikenne käyttää pyöräkaistaa väistämiseen.

2-1-tie parantaa jalankulkijan asemaa, koska se mahdollistaa jalankulun ja pyöräliikenteen erottelun toisistaan. Ratkaisu on edullinen tapa tehostaa nykyisen infrastruktuurin käyttöä, koska käytettävissä oleva tila mahdollistaa usein pyöräkaistojen toteuttamisen ja nykyinen yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä voidaan yleensä muuttaa jalkakäytäväksi.

2-1-tie parantaa jalankulun turvallisuutta ja esteettömyyttä huomattavasti, koska pyöräliikenne sijoitetaan ajoradalle.

## 6 ASEMAKAAVA- LUONNOKSET

Kaavamutoksesta on valmisteltu kaksi erilaista luonnosta. Toisessa varaudutaan Käkeläntien katkaisemiseen, toisessa varoituslaitoksen rakentamiseen ja mahdollisesti joskus tulevaisuudessa eritasoliittymän rakentamiseen.

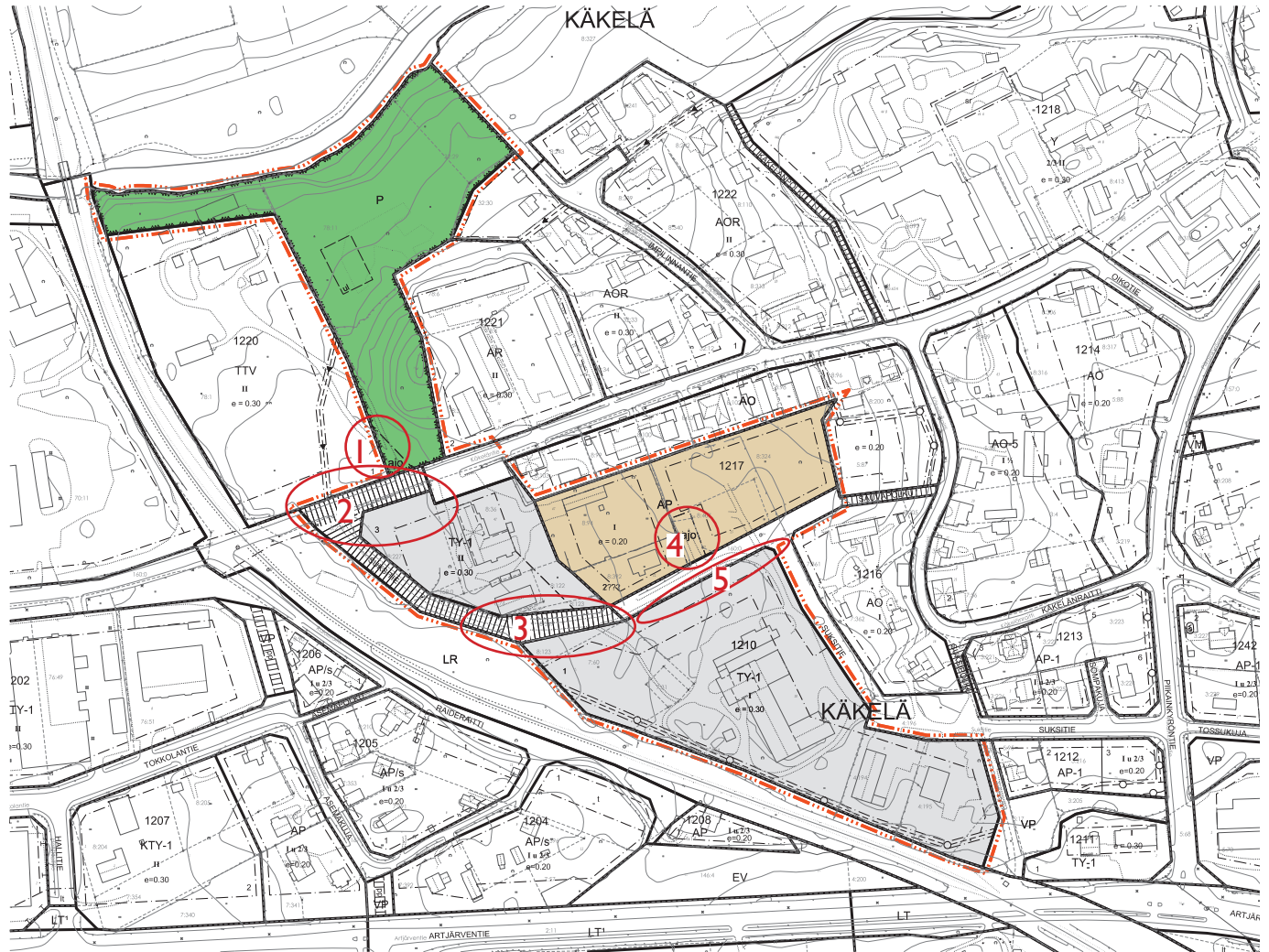
### KAVALUONNOS 1

#### Käkeläntien katkaisu

Tämä suunnitelma sisältää Käkeläntien katkaisun ajoneuvoliikenteeltä radan kohdalta. Teollisuusalueella Käkeläntie päättyy Raideraittiin. Radan itäpuolella Käkeläntie päättyy vanhan meijerin kohdalle ja siitä on ajoyhteys vielä Palojoen rannassa olevalle teollisuuskiinteistölle. Vanha ajoväylä muutetaan kävely- ja pyöräilytieksi. Radan molemmin puolin on puomilabyrintti ja aidat, jotka estävät radan ylittämisen muuten kuin kävelemällä.

Suksitie rakennetaan Piikainkyröntieltä teollisuusalueen ja asuntoalueen väliin asemakaavan mukaiselle paikalle. Suksitie 23 jälkeen tie muutetaan kävely- ja pyöräilytieksi, huoltoajo sallittu. Suksitien ja Käkelänraitin väliin rakennetaan asemakaavan mukainen kävely- ja pyöräilytie Sauvapolku. Käkeläntien itäiselle katuosuudelle ei ole tarvetta rakentaa erillistä kävely- ja pyöräilytietä, sillä ajoneuvoliikenne siirtyy kulkemaan Piikainkyröntien kautta. Piikainkyröntielle tarvitaan ajoneuvoliikenteestä erotettu kävely- ja pyöräilykaista.

Suksitien liikenne ohjataan suoraan Piikainkyröntielle nykyisen asemakaavan mukaisesti. Piikainkyröntielle ei tarvita kaavamutoksia, erillinen jalankulku- ja pyörätie mahtuu nykyisen kaavan mukaiselle katualueelle.



#### Luonnos 1

1. Ajorasite lisätty teollisuuskiinteistöä varten nykyiselle paikalle
2. Käkeläntie katkaistu ja muutettu kävely- ja pyöräilytieksi. Käkeläntien katualuetta hieman kavennettu ja liitetty osaksi teollisuustonttia.
3. Suksitien radanpuoleinen pää muutettu kävely- ja pyöräilytieksi (huoltoajo sallittu). Katualueen varausta siirretty nykyiselle paikalle. Yli jäänyt pala liitetty osaksi eteläistä teollisuustonttia.

4. Nimetön katualueen patkä poistettu kahden omakotitalon välissä ja muutettu ajorasitteeksi.
5. Liittymäkielto poistettu Suksitieltä

Nämä suunnitelman osat ovat jo nykyisessä asemakaavassa:

- Käännpaikka Käkeläntiellä
- Suksitie teollisuusalueen ja asuntoalueen välissä
- Sompakuja Suksitieltä Käkelänraitille
- Piikainkyröntien katualue riittävän leveänä



## KAVALUONNOS 2

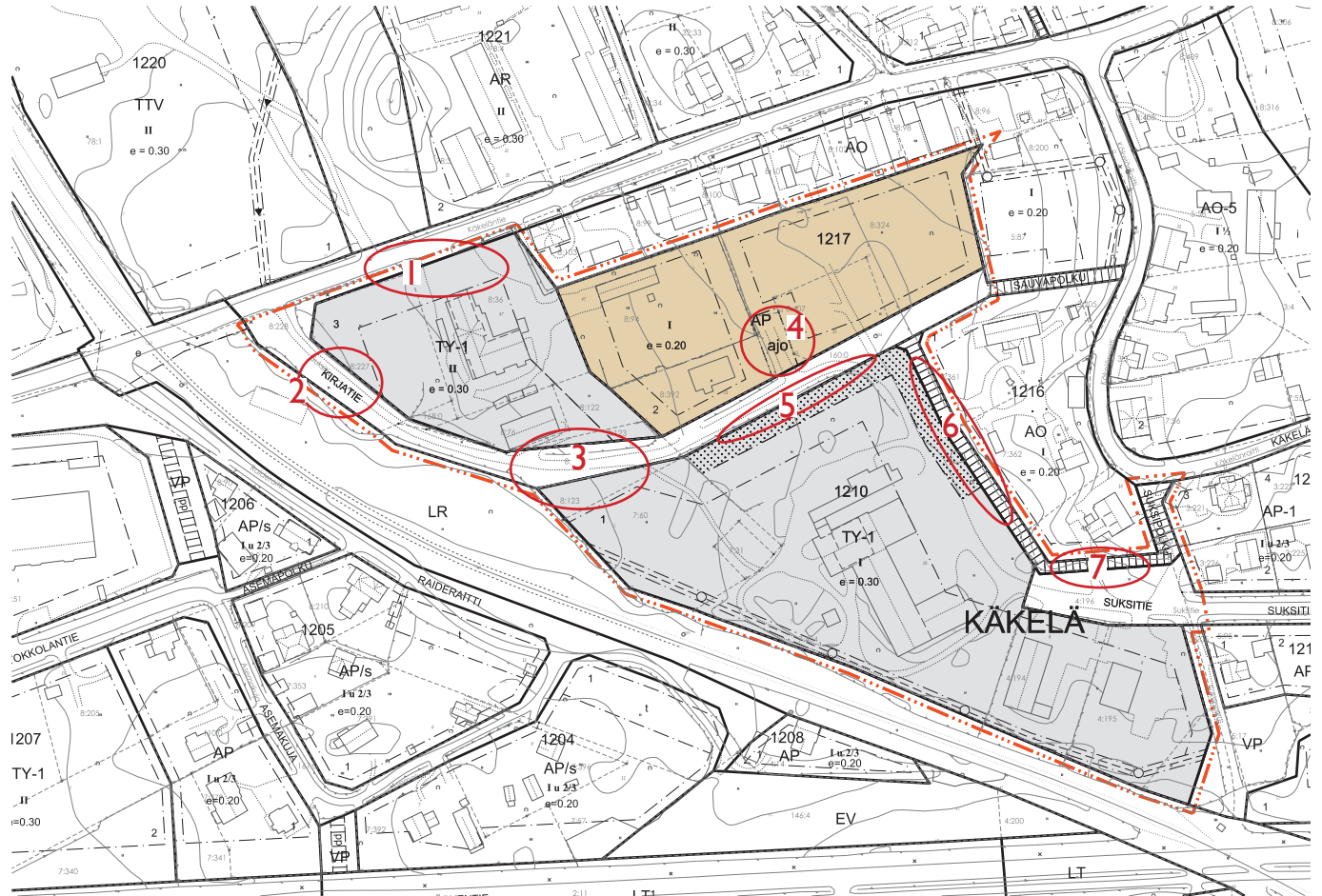
### Radalle puomit ja Käkeläntiestä yhdystie

Tämä suunnitelma tähtää ajoneuvoliikenteen säilyttämiseen Käkeläntiellä. Junaradan tasoristeykseen rakennetaan auto-maattinen varotuslaitos puomeineen. Käkeläntietä levennetään usealla metrillä siten, että sen pohjoisreunaan saadaan rakennettua erillinen kävely- ja pyörätie Oikotien alkuun saakka. Suksitien pohjoinen pää jätetään umpikujaksi ja sen nimi muutetaan Kirjatieksi. Suksitien ja Kirjatien välissä oleva katualue poistetaan ja tilalle merkitään kapeampi kävely- ja pyörätie.

Kun Käkeläntie on levennetty, erillinen kävely- ja pyöräilytie rakennettu ja varotuslaitos puomeineen on toiminnassa, alueen läpiajokielto poistetaan ja Käkeläntiestä tulee itäisen keskusta-alueen yhdystie.

Rata-alueen rajaukseen ei ole esitetty muutoksia, varotuslaitos ja puomit sijoitetaan nykyiselle rata-alueelle. Käkeläntielle rakennettava erillinen kävely- ja pyörätie edellyttää koko katualueen lunastamista ja kadun leventämistä nykyisestä. Asuinrakennus osoitteessa Käkeläntie 49 sijaitsee osin katualueen reunassa. Tässä kohtaa Käkeläntien ajokais-toihin on tehtävä kavennus, sillä katualuetta ei voi laajentaa rakennuksen päälle.

Teollisuuskortteleiden ja katualueen rajauksia on muutettu hieman vastaamaan toteutunutta rakennetta.



### Luonnos 2

1. Käkeläntien leveys linjattu vanhan meijerin kohdalla saman levyiseksi kuin muuallakin ja loput liitetty osaksi teollisuustonttia.
2. Suksitie nimetty uudelleen Kirjatieksi.
3. Kirjatien katualuetta on muutettu vastaamaan toteutunutta linjausta. Ylijäänyt pala liitetty osaksi eteläistä teollisuustonttia.
4. Nimetön katualueen pätkä poistettu kahden omakotitalon välissä ja muutettu ajorasitteeksi.
5. Liittymäkielto poistettu Kirjatieltä.
6. Suksitien katualueen varaus kavennettu ja muutettu kävely- ja pyörätien varaukseksi. Ylijäänyt osa liitetty teollisuustonttiin.
7. Suksitien pohjoisreunaan lisätty kävely- ja pyöräilytie.

Nämä suunnitelman osat ovat jo nykyisessä asemakaavassa:

- Käätöpaikka Käkeläntiellä
- Suksitie teollisuusalueen ja asuntoalueen välissä
- Sompakuja Suksitieltä Käkelänraitille
- Piikainkryöntien katualue riittävän leveänä

## 6.1 VAIHTOEHTOJEN VERTAILUA

### Rataturvallisuus

Käkeläntien katkaisu ajoneuvoliikenteeltä parantaa merkittävästi tasoristeyksen turvallisuutta. Katkaisuvaihtoehdon labyrinttihidaste pakottaa pyöräilijätkin ylittämään radan kävellen. Varoituslaitos puomeineen parantaa turvallisuutta, mutta ei kokonaan estä onnettomuuksia.

### Autoilijat

Käkeläntien katkaisu tiputtaa ajoneuvoliikenteen määrää radikaalisti. Katkaisulla ei ole juurikaan vaikutuksia radan länsipuoliseen teollisuusalueeseen. Käkelän asukkaiden liikenne kanavoituu Piikainkyröntielle, missä liikennemäärät lähes tuplaantuvat. Artjärventielle lisäys on reilu 10 %. Lisämatkaa keskustan suuntaan tulee 400-1500 metriä.

Varoituslaitos puomeineen mahdollistaa läpiajon sallimisen. Liikennemäärät eivät välttämättä lisäänty kovin paljon nykyisestä, sillä luvatonta läpiajoa on jo runsaasti. Käkeläntien kunnan parantuessa ajonopeudet tulevat kasvamaan.

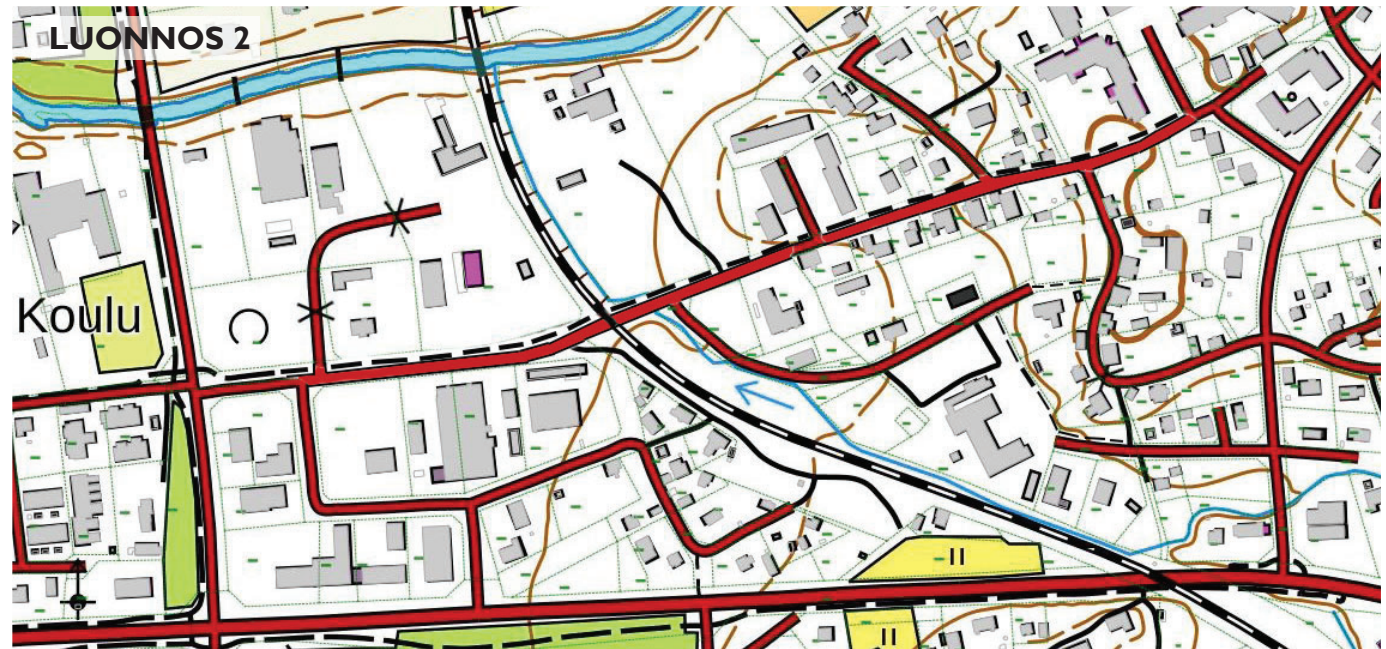
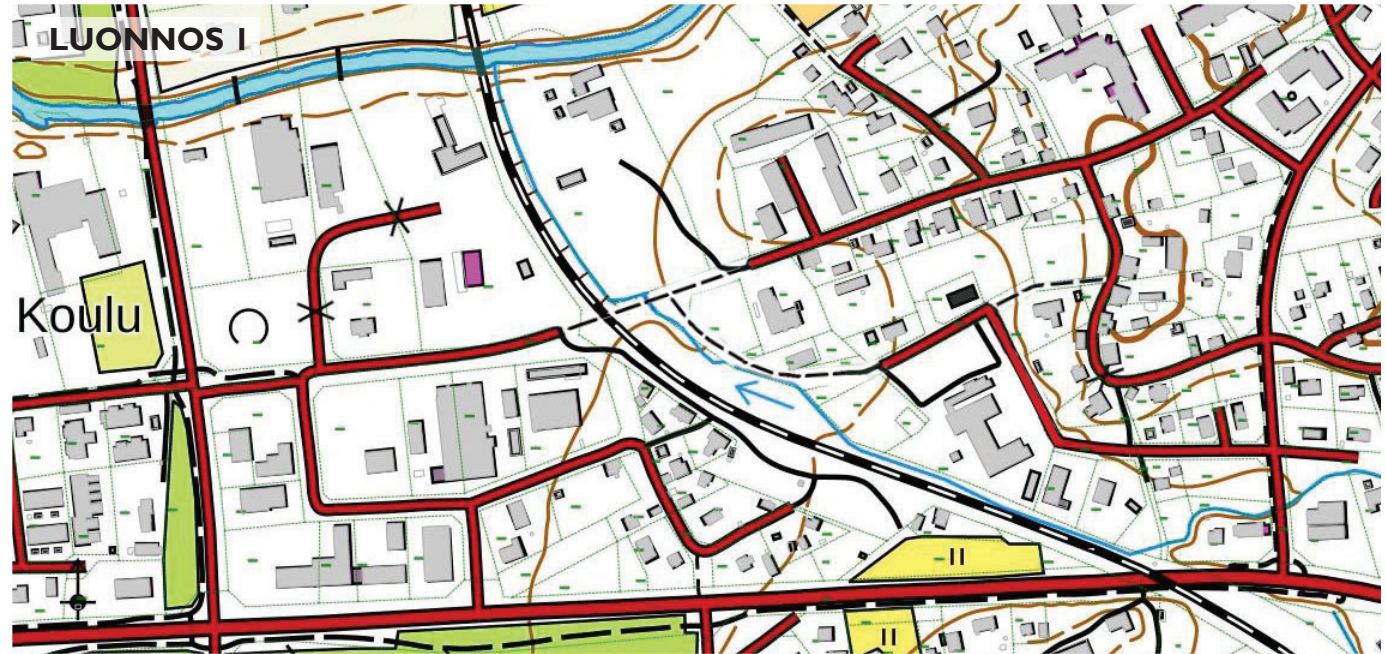
### Jalankulkijat ja pyöräilijät

Käkeläntien katkaisun jälkeen liikennemäärät ovat niin pieniä, että Käkeläntielle ei tarvita erillistä kävely- ja pyöräilytietä. Radan ylittäminen on hankalampaa labyrintti-hidasteen vuoksi, varsinkin talvikunnossapidon aikaan.

Puomivaihtoehdossa liikennemäärät ovat niin suuret, että Käkeläntielle tarvitaan jalankulkua ja pyöräilyä varten ajoneuvoliikenteestä erotettu väylä.

### Suksitie

Suksitien ympäristöön on esitetty erilaisia ratkaisuvaihtoehtoja tonteille ajon ja jalankulkuuyhteyksien parantamiseksi. Tavoitteena on estää tavalla tai toisella Suksitien käyttö autoliikenteen läpiajolenkinä. Samalla tarkistetaan teollisuustonttien rajaukset. Käkelänraitilla on jo betoninen läpiajoeste.



### 6.1.1 Mitoitus

Kaavamuutoksella ei muodostu uusia rakennuspaikkoja. Katualueisiin kohdistuvat muutokset vaikuttavat myös joihinkin rakentamisalueisiin lisäämällä tai vähentämällä korttelin kokoa.

**Luonnoksessa 1** poistetaan 4 331 neliometriä katualuetta. Tästä 3 712 on jo rakennettua katua ja se on mahdollista muuttaa kävely- ja pyöräilytieksi. Uutta katualuetta ei esitetä, mutta suunnitelma sisältää 117 metriä asemakaavassa olevan Suksitien katualueen toteuttamista ja 58 metriä asemakaavassa olevan Sauvapolun kävely- ja pyörätien varauksen toteuttamista.

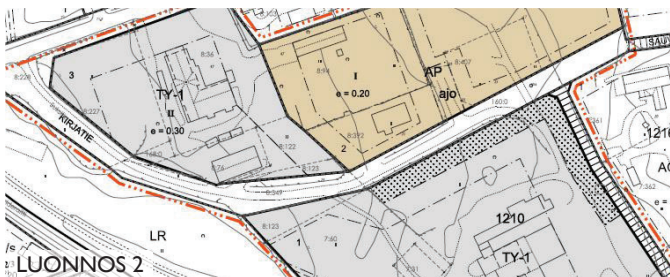
Asuinpientalojen kortteli kasvaa 336 neliötä. Käkeläntien teollisuusalue pienenee eteläreunastaan 296 neliötä. Suksitien teollisuuskortteli kasvaa pohjoisreunastaan 484 neliötä.

Suksitien rakentamista varten tulee lunastettavaksi 1 300 neliometriä yksityisten omistamaa maata.

**Luonnoksessa 2** poistetaan 2 684 neliometriä katualuetta. Vanhan meijerin kohdalla oikaistaan katualuetta ja vanha levennys poistuu. Kokonaan poistuu 117 metriä Suksitien katualuetta, jota ei ole vielä toteutettu. Se muutetaan kapeammaksi kävely- ja pyörätieksi. Suksitien läntinen osa nimetään Kirjatieksi ja katualueen rajausta muutetaan toteutuneen linjauksen mukaiseksi.

Asuinpientalojen korttelialue kasvaa 336 neliötä. Käkeläntien teollisuuskortteli kasvaa 264 neliötä, Suksitien teollisuuskortteli kasvaa 1 171 neliötä.

Käkeläntien katualueen leventämistä varten tulee lunastettavaksi 1 400 neliometriä yksityisten omistamaa maata. Suksitien ja Kirjatien välistä kävely- ja pyörätietä varten tulee lunastettavaksi noin 600 neliötä yksityisten omistamaa maata.



Ylimmässä kuvassa nykyinen asemakaava ilmakuvaan päällä. Kuvassa näkyy miten nykyinen Suksitie on rakentunut kahden teollisuuskorttelin väliin. Molemmissa luonnoksissa muutetaan teollisuuskortteleiden rajoja siten, että jo rakennettua tietä ei tarvitse siirtää.

Oikealla nykyisen asemakaavan päälle värjätty kaupungin omistamat alueet vihreällä. Valkeana näkyvät katualueet ovat vielä lunastamatta.

### 6.2 ALUEVARAUKSET

Molemmat kaavaluonnokset sisältävät katualueita sekä kävely- ja pyöräilyteitä.

Käkeläntien katkaisu -vaihtoehdossa on lisätty ajorasite kaupungin omistamalle virkistysalueelle kohtaan, jossa on jo nykyisin teollisuuskiinteistön tonttilliittymä.

TY-1 teollisuustontit on kaavoitettu 1988. Kaavamääräyksen mukaan ne ovat ympäristöhaiirioita aiheuttamattomien teollisuusrakennusten korttelialuetta. Rakennuspaikkaa ei saa käyttää ulkovarastointiin.

AP asuinpientalojen korttelialue. Nykyisessä kaavassa on pieni katualueen varaus kahden omakotitalon välissä. Molemmissa luonnoksissa se on muutettu osaksi asuinpientalojen korttelialuetta, mutta sen kohdalle on jätetty ajorasite.



## 6.3 KAAVAN VAIKUTUKSET

*Vaikutukset on arvoitu kaavan mahdollistaman maksimimitoituksen mukaan tilanteessa, jossa kaikki suunnitellut kulkuyhteydet on toteutettu.*

### LUONNOS 1 vaikutukset

Auton ja junan törmäysriski poistuisi kokonaan. Kun radan yli on pakko kävellä (myös pyörän kuljettajan), liikennevahingon riski on todella pieni.

Paloauton lyhyin reitti Koivikon päiväkodille on nykyisin Käkeläntien kautta 2,2 kilometriä. Katkaisun jälkeen reitti kulkiisi Artjärventien kautta ja lisämatkaa tulisi 680 metriä.

Katkaisu pidentäisi matkaa noin 60 sellaisen kiinteistön osalta, joille Käkeläntie on ensisijainen kulkureitti lännen suuntaan. Tällä alueella asuu vakituisesti noin 190 henkilöä. Alueella on myös merkittävä palvelukeskittymä ja yritystoimintaa. Autolla matka pidentyisi noin 400-1500 metriä.

Jalankulun ja pyöräilyn edellytykset Käkelässä parantuisivat, kun autojen läpiajoliikenne loppuisi kokonaan. Käkeläntielle ei välttämättä olisi tarvetta tehdä erillistä kävely- ja pyöräilytietä ollenkaan.

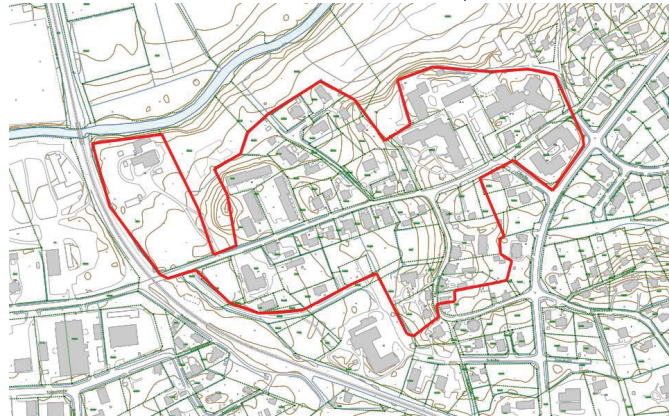
Käkeläntie on kunnossapidon osalta Viljamaantiestä itään kakkosluokkaa. Kun aurauksalustokaan ei voi ylittää juna-rataa, on todennäköistä, että talvisin voi kunnossapitoon tulla viiveitä. Kunnossapitoluokka laskee, mikäli Käkeläntien käyttäjämäärät laskevat rajusti.

Käkeläntien katkaisu tekee Käkelän asuntoalueesta ns. pussinperän. Alue ei enää houkuttele niitä, joille nopeat ajoneuvoyhteydet ovat tärkeitä. Vastaavasti alue houkuttelee niitä, joille rauhallinen kyläraitti on tärkeä.

Käkeläntien katkaisun hinta olisi noin 20 000 €, Suksitien puuttuvan osan rakentaminen 150 000 € ja Sauvapulun rakentaminen noin 15 000 €. Suksitielle ei laitettaisi ajoa estäviä rakenteita, jotta se säilyy postin yms. huoltoliikenteen käytössä. Piikainkyröntien kävely- ja pyöräilytie maksaisi noin 270 000 €. Hinnat ovat vuoden 2023 arvioita.



Käkeläntien katkaisun vaikutusalue radan itäpuolella



### LUONNOS 2 vaikutukset

Auton ja junan törmäysriski pienenee, mutta ei poistu kokonaan. Varoituslaitos lisää turvallisuuden tunnetta ja helpottaa radan ylitystä. Autoilijat ja pyöräilijät ylittävät radan pysähtymättä, eikä jalankulkijoilla ole sokkeloita kierrettävänä.

Käkeläntien eteläpuoliselta omakotitaloalueelta lunastetaan kadun puoleiset maa-alueet Käkeläntien leventämistä varten. Leventämisen myötä joudutaan poistamaan katualueelta runsaasti puita ja pensasaitoja, sekä siirtämään ojia ja mahdollisesti myös muuta kunnallistekniikkaa. Käkeläntie muuttuu kaupunkimaisemmaksi.

Jalankulkijoille ja pyöräilijöille merkittävin muutos on ajoneuvoliikenteestä erotettu oma kulkuväylä. Vaikka Käkeläntien liikenne lisääntyy, kevytliikenteen turvallisuus paranee. Uudet kulkuyhteydet Käkelänraitin ja Suksitien ympärillä lyhentävät kävelyreittejä. Suksitien katkaisu kahteen osaan rauhoittaa Suksitien varrella olevien teollisuuskiinteistöjen pihat läpiajolta.

Junaradan tasoristeyksen puomilaitos maksaa noin 200 000 euroa. Käkeläntien erillinen kävely- ja pyörätie maksaisi noin 650 000 €. Katualuetta varten tulisi lunastaa noin 1 400 neliömetriä. Koska asemakaava on tehty jo vuonna 1979 (vahvistettu lääninhallituksessa 1981) kiinteistöjä koskee 10 % ilmaisluovutusvelvollisuus. Osalta kiinteistöjä lunastettiin enemmän kuin 10 %, joten ylimenevältä osalta tulee kustannuksia tonttimaan hinnan mukaan. Joka tapauksessa puu- ja pensasistutukset korvattaisiin koko lunastettavalta alueelta. Sauvapolku ja Suksitien jalankulun oikaisu maksaisivat noin 15 000 € kumpikin.

### 6.3.1 Vaikutukset kaupunki/kyläkuvaan

**Käkeläntien katkaisu ajoneuvoliikenteeltä** erottaisi Käkelän asuntoalueen kylämäiseksi saarekkeeksi, Oikotien toimiessa ainoana sisäänajoväylänä. Päiväkoti ja vanhusten palvelut sijaitsevat aivan Käkeläntien itäosassa, joten asiointiliikenne ei ulottuisi asuntoalueelle. Kun ei ole tarvetta leventää Käkeläntietä, ei ole tarvetta kaataa katualueella kasvavia puita ja pensaita. Tämä vaihtoehto säilyttää parhaiten alueen puutarhamaisen luonteen. Suurimmat muutokset maisemiin kohdistuvat nykyisen tasoristeyksen alueelle. Radan varrella olisi korkea aita molemmiin puolin rata-aluetta ja ajon estävät kiinteät puomirakenteet.

**Varoituslaitos puomeineen** sijoitaisi Käkelän asuntoalueen kiinteästi osaksi Orimattilan keskustaa. Käkeläntie toimisi yhdystienä keskustan suuntaan ja keskustasta Koivikon palvelukeskittymän suuntaan. Käkeläntien kunnostaminen Oikotielle saakka muuttaisi alueen kaupunkimaisemmaksi. Käkeläntien leventämisen yhteydessä poistuu vanhaa puustoa ja pensaita, mikä tekee maisemasta avoimeman. Varoituslaitos puomeineen ei muuta ratamaisemaa merkittävästi, puomit ovat suurimman osan ajasta pystyssä. Tämä vaihtoehto muuttaa maisemaa eniten pientaloalueen kohdalla, missä osa etupihoista muuttuu katualueeksi.

Muutoksilla ei ole suoria vaikutuksia maakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön rakennuskantaan. Kaikkien uusien kulkuyhteyksien rakentamisen tieltä Käkelässä joudutaan poistamaan puita ja/tai pensaita. Muutokset maisemaan kohdistuvat pääasiassa kasvillisuuteen ja liikenneympäristöön. Piikankyröntiellä katualue on jo valmiiksi avointa.

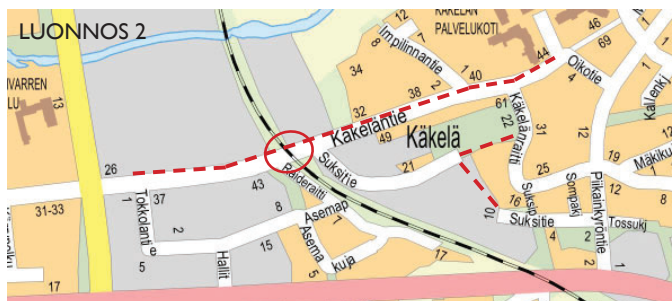
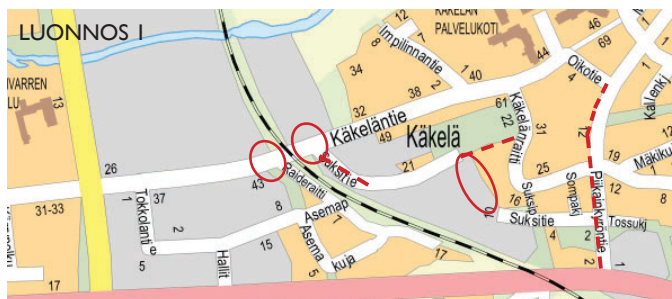
### 6.3.2 Vaikutukset liikenteeseen

Käkeläntien katkaisu vaikuttaisi erityisesti ajoneuvoliikenteen reitteihin. Käkelässä Käkeläntiellä asuvilla matka keskustan suuntaan olisi jatkossa Artjärventien kautta, mikä pidentäisi erityisesti radan lähellä asuvien ajomatkoja. Piikankyröntien suunnalta tulevat eivät enää voisi oikaista Käkeläntien kautta, joten katkaisu pidentäisi myös heidän

ajomatkojaan (vaikka oikaisu on jo nykyisellään kielletty). Matka paloasemalta Koivikkoon pidentyisi 680 metriä.

Käkeläntien muuttaminen yhdystieksi, jolle tulee varoituslaitos puomeineen radan ylittämistä varten, sujuvoittaisi Käkelän ja Piikankyrön liikennettä. Edellytyksenä on, että Käkeläntie remontoidaan samaan kuntoon kuin Viljamaan tien läntinen puoli.

Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet paranevat molemmissa vaihtoehdoissa. Puuttuvien ja täydentävien yhteyksien rakentaminen kuuluu molempiin vaihtoehtoihin. Käkeläntien katkaisu vähentää liikennemääriä niin paljon, että erillistä kävely- ja pyöräilytietä ei tarvita Käkeläntielle, vaan se tulee rakentaa Piikankyröntielle.



Liikenneturvallisuuden kannalta Käkeläntien katkaisu ajoneuvoliikenteeltä on parempi vaihtoehto. Se varmistaa, että autojen ja junien törmäykset eivät ole mahdollisia. Puomien kanssa jää edelleen pieni riski vahinkoihin. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kannalta autoilusta erotettu oma kulkuväylä olisi kaikkein turvallisin.

### 6.3.3 Vaikutukset luonnonympäristöön

Luonnoksissa esitetyt muutokset kohdistuvat pääasiassa asuntoalueen rakennettuihin katualueen varauksiin. Alueella on nykyisellään paljon vihreää kaupunkiluontoa. Käkeläntien leventäminen vaikuttaisi mm. puustoon hieman enemmän. Varsinaisia suojeltavia luontoarvoja alueella ei ole.

Käkelä ei ole pohjavesialuetta. Pintavedet valuvat joko suoraan tai oja pitkin Palojokeen. Kaikki kaivaminen ja tien rakentaminen samentaa hetkellisesti valumavesiä.

### 6.3.4 Vaikutusten vähentäminen

Käkeläntien katkaisun yhteydessä on oletettu, että Käkeläntielle ei tarvita erillistä kävely- ja pyöräilytietä. Liikenneturvallisuuden kannalta olisi myös mahdollista harkita kylätie-tyyppistä ratkaisua (esitelty sivulla 15), missä ajoväylästä erotetaan merkinnöin reuna-alueet jalankulkijoille. Samanlaisista ratkaisua voisi selvittää myös korvaamaan erillisen jalankulku- ja pyöräilytien rakentamista, jos halutaan jättää Käkeläntien leventäminen ja remontointi tekemättä. Tämä vähentäisi leventämisen aiheuttamaa maisemahaittaa, mutta vähentäisi liikenneturvallisuutta. Ratkaisu olisi mahdollinen vain siinä tilanteessa, missä liikennemäärät eivät juuri nousisi.

Vaikutuksia arvioidaan tarkemmin ehdotusvaiheessa, kun on tiedossa minkä suunnitelman pohjalta edetään.

## 6.4 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖ- TEKIJÄT

Käkeläntien varrella on ollut teollisuutta radan rakentamisesta lähtien. Vanhoilla teollisuuskiinteistöillä voi olla maaperässä haitta-aineita. Pitoisuuksia ei ole tutkittu. Junarata itsessään muodostaa kulkuesteen sekä melun ja värinän lähteen. Junaliikenne on nykyisellään niin vähäistä, että melu ei vaikuta alueen asumisviihtyvyyteen. Värinähaitoista ei ole raportoitu tietoa Käkeläntien ympäristössä.

## 6.5 KAAVAMERKINNÄT JA - MÄÄRÄYKSET

Kaavamerkinnät ja -määräykset on esitetty kokonaisuudessaan kaavakartalla.

## 6.6 NIMISTÖ

Asemakaavaluonnoksessa 2 on esitetty Suksitien katkaisemista kahteen osaan ja pohjoisen osan nimeämistä uudelleen Kirjatiksi.

## 7 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Asemakaavan mukaisten ratkaisuiden toteuttaminen edellyttää katusuunnittelua ja mahdollisesti myös ratasuunnitelmaa. Asemakaavan toteuttaminen ja tarvittavat kiinteistötoimitukset voidaan aloittaa, kun kaavamuutos on saanut lainvoiman. Asemakaavan toteutusta seurataan Orimattilan kaupungin kaavoituksen, rakennusvalvonnan sekä yhdyskuntatekniikan yhteistyönä.



Alkuperäiset Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) säännökset löytyvät muun muassa osoitteesta

[www.finlex.fi](http://www.finlex.fi)

Kaavaselostus on saatavilla Orimattilan kaupungin kaavoitustoitimesta, Erkontie 9, tai kaupungin kotisivuilta osoitteesta

<https://www.orimattila.fi/palvelut/kaupunkisuunnittelu/>