

A212 Käkeläntien tasoristeyksen asemakaavamuutos EHDOTUKSEN KAAVASELOSTUS



Kaupunkikehitys- ja tekninen valiokunta 12.12.2023 § 147
Kaavaluonnos nähtävillä 8.1. - 9.2.2024.
Kaupunkikehitys- ja tekninen valiokunta 19.3.2024 § 147
Kaupunkikehitys- ja tekninen valiokunta 20.8.2024
Kaupunginhallitus xx.xx.2024
Kaavaehdotus nähtävillä xx-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

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT	3
2 TIIVISTELMÄ	4
3 LÄHTÖKOHDAT	5
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
4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET	10
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
5 LIIKENNETURVALLISUUS	11
5.1 Ratkaisuvaihtoehtoja rata-alueelle	13
5.2 ratkaisuvaihtoehtoja Kävely- ja pyöräilytielle.....	14
6 ASEMAKAVALUONNOKSET	16
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
7 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS	22

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1 TUNNISTETIEDOT

Kaavaselostus, joka koskee 19.3.2024 päivättyä ehdotusvaiheen asemakaavakarttaa.

Asemakaavamuutos koskee kiinteistöjä 560-418-4-194, 4-195, 7-31, 7-60, 7-404, 8-36, 8-76, 8-122, 8-123, 8-227, 8-228, 8-349, sekä osia kiinteistöistä 560-418-160-0, 168-0 ja 560-871-1-5.

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

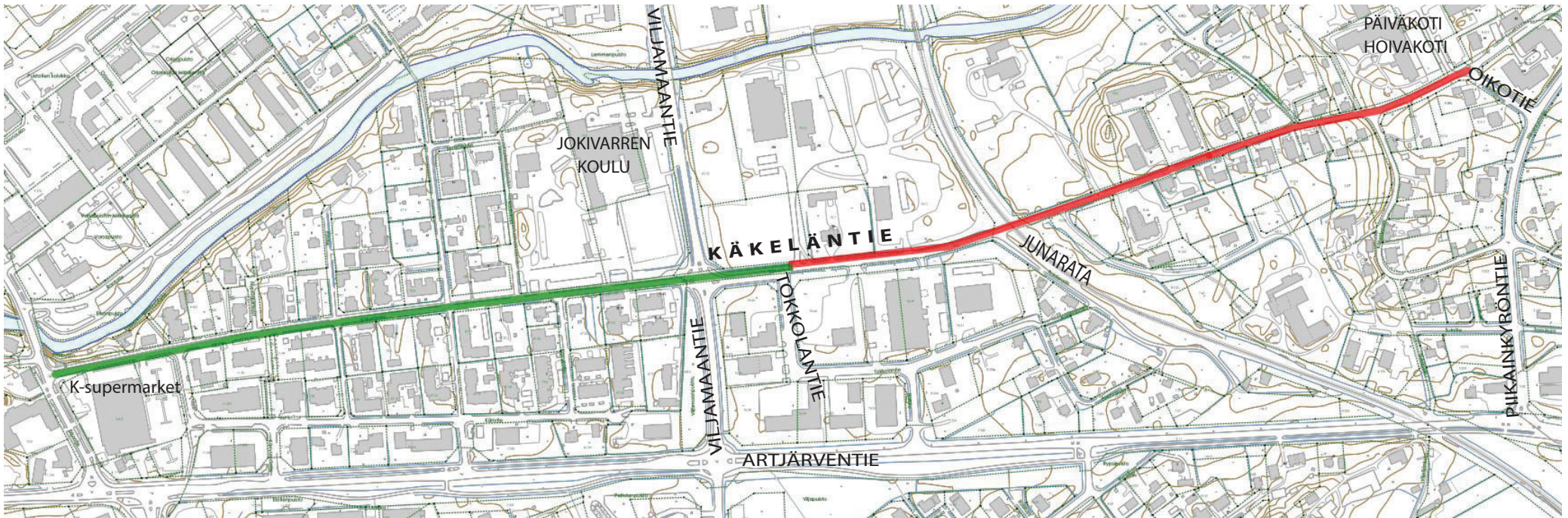
Suunnittelualue sijaitsee Orimattilan keskustassa, Palojoen eteläpuolella. Käkeläntie risteää Lahti-Loviisa junaradan kanssa Jokivarren koulun itäpuolella. Suunnittelualueena on koko Käkeläntie Viljamaantieltä Oikotielle saakka. Varsinaisen kaavamuutosalue on rajattu tarvittaviin osiin katu- ja rata-alueita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

1.3 KAAVAHANKKEEN TARKOITUS

Käkeläntien rautatietasoristeyksen sulkemisesta on tehty valtuustoaloite. Väylävirasto pitää risteystä vaarallisena ja siinä on tapahtunut kuolonkolari. Kaavatyön tarkoituksena on tehdä tarvittavat muutokset asemakaavaan, jotta liikenne voidaan järjestää sujuvasti ja turvallisesti.

1.4 LIITEASIAKIRJAT

- Liite 1. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
- Liite 2. Seurantalomake
- Liite 3. Luonnospalautteen raportti



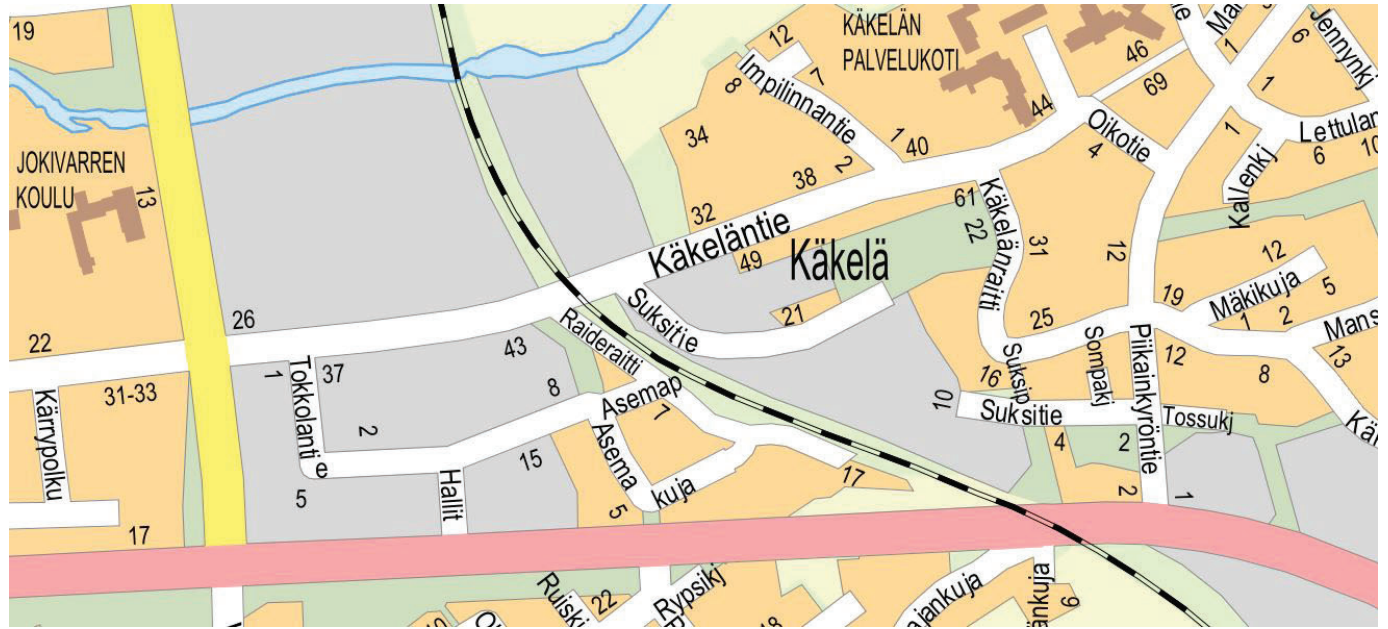
2 TIIVISTELMÄ

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

Valmisteluvaiheessa tarkasteltiin useita vaihtoehtoisia toteuttamistapoja. Asukaspalautteissa oli runsaasti taso-risteyksen poistoa vastustavia kannanottoja. Kaavaehdotus on silti valmisteltu tavoitteena autoliikenteen poistaminen taso-risteyksestä, perusteena rataturvallisuus.

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 § 147 (kaavaluonnos).
- Kaavaluonnos nähtävillä 8.1. - 9.2.2024.
- Kaupunkikehitys- ja tekninen valiokunta 19.3.2024 § 29 (vaihtoehdon valinta)
- Kaupunkikehitys- ja tekninen valiokunta 20.8.2024 § x (kaavaehdotus).
- Kaupunginhallitus xx.xx.2024 § x.
- Kaavaehdotus nähtävillä xx.xx. - xx.xx.2024.
- 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.



Kuva. Suunnittelualueen likimääräinen sijainti opaskartalla.

2.2 ASEMAKAAVAN SISÄLTÖ

Asemakaavamuutoksella katkaistaan Käkäläntien katualue radan itäpuolella. Radanpuoleinen pää Käkäläntiestä ja Suksitie tien länsihaara muutetaan kävely- ja pyöräilytieksi. Suksitie ympärillä oleviin kortteleihin tulee pieniä tonttirajojen tarkistuksia. Teollisuuskortteleihin on lisätty kulttuuriympäristön suojelua koskeva kaavamääräys.

Asemakaavan muutoksen toteuttamisen myötä radan ylitys estyy ajoneuvoliikenteeltä, mutta säilyy kevytliikenteellä.

Kuva. Rata ja taso-risteyksien kuvattuina 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 kuusialta 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 käpytiikan reviierejä.

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.

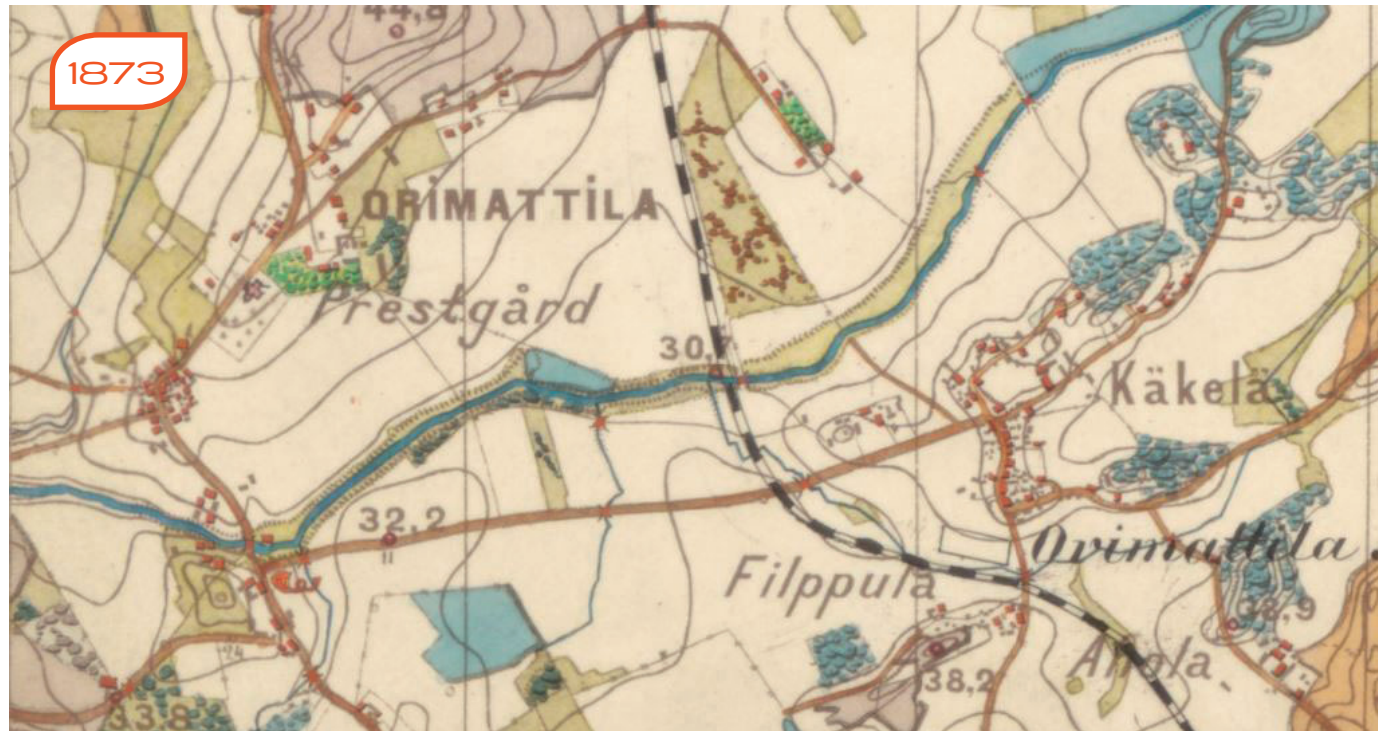
Käkelässä oli vilkas juna-asema ja kolmet raiteet. Palojoen rannassa olevalla sahalla oli oma lastauslaituri. Käkeläntien eteläpuolella oli Lahden Osuuskaupan varasto, jonka kivi-jalka näkyy yhä radan varrella. Aseman vastapäätä rakentui Suksitehdas, jonka tiloissa toimii nykyisin Finlandiakirja.



Ratapenkan ketokasvillisuutta



Vanhan pappilan kuusialta, vanhan meijerin vaahteroita, jalavia ja isotuomipihlajaa



Orimattilan ensimmäinen asemakaava tehtiin vasta 1971 (Keskustaajama rakennuskaava). Se ylsi junarataan saakka ja Käkäläntie oli siinä lähes nykyisessä muodossaan. Muutoksia on tullut vain eteläisiin poikkikatuihin: Lemmentie on muutettu kävelytieksi ja Kärrysepantie muutettu tonteiksi. Tokkolantie ja asemanseutu kaavoitettiin 1974. Käkälänrailita etelään johtanut tie radan yli suljettiin.

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

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

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

Kunnallistekniikka

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

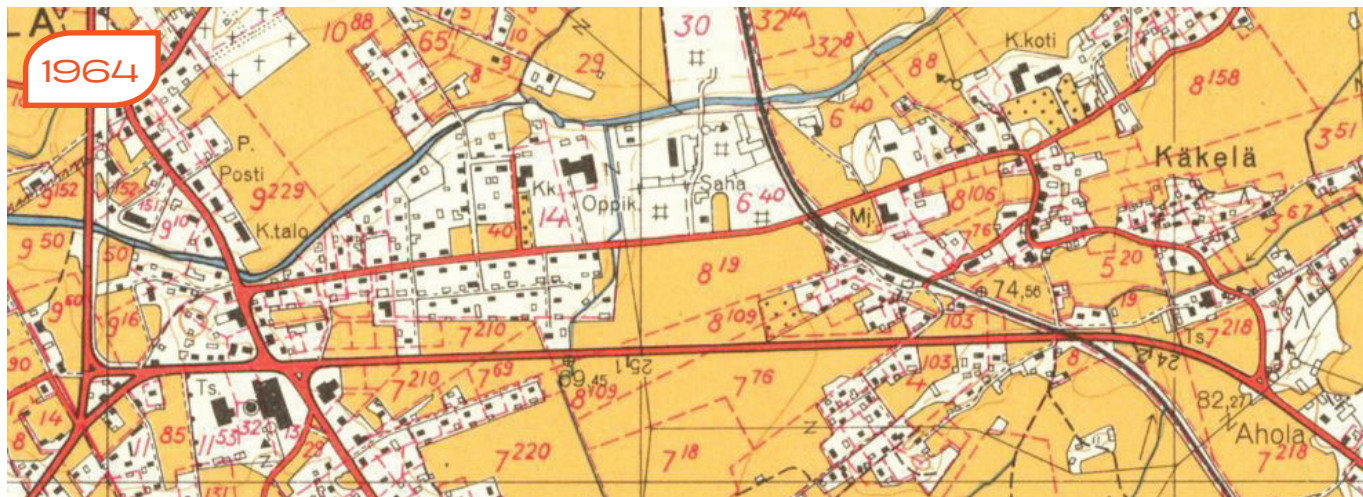
Pohjakartta

Pohjakartta on päivitetty alkuvuodesta 2024.

3.1.4 Maanomistus

Orimattilan kaupunki omistaa suurimman osan katualueesta. Radan itäpuolella on lunastamatta kapeat kaistaleet yksityisistä kiinteistöistä ja Suksitien jatke. 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 ilmastonmuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin. Asemakaavan tulee edistää tavoitteiden toteutumista.

3.2.2 Maakuntakaava

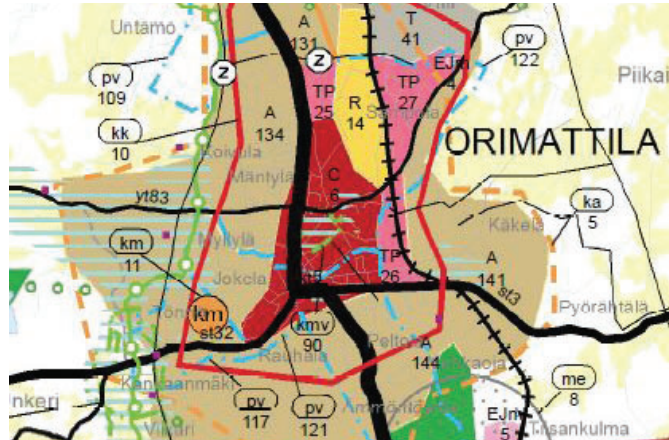
Päijät-Hämeen maakuntakaavassa suunnittelualue on Orimattilan keskustan kehittämisen kohdealue (kk10). Radan tuntumassa on työpaikka-alueen varaus (TP) ja itäpuolella taajama-alue (A). Käkelänraitin ympärillä on maakunnallisesti arvokasta rakennettua ympäristöä.

3.2.3 Yleiskaava

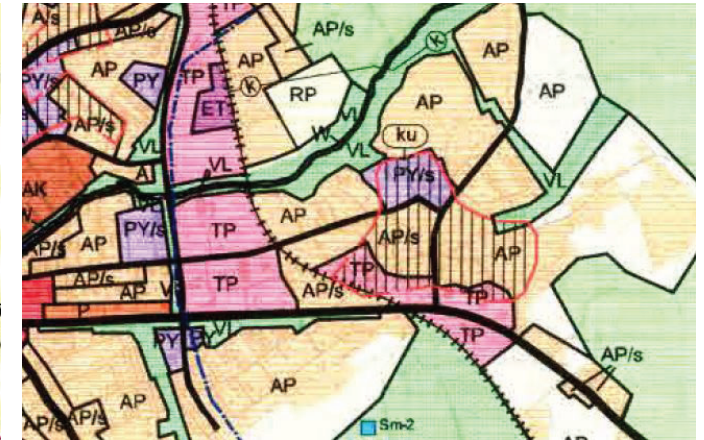
Aluella on voimassa oikeusvaikutteinen Keskusta-Virenoja osayleiskaava vuodelta 2007. Osayleiskaava tarkentaa maakuntakaavan aluevarausmerkintöjä. Heinämaantien ja radan välissä on työpaikka-alue (TP), vanha aseman alue on pientaloasutusta. Radan itäpuoli on pientaloasutusta (AP) ja julkisten palvelujen 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. Rataristeyksen kohdalla on varaus eritasoratkaisua varten. Asemakaavoissa maankäyttö on hyvin pitkälle osayleiskaavan mukaista, osayleiskaavasta poiketen teollisuustontteja sijoittuu Käkeläntien varrella myös radan itäpuolelle.

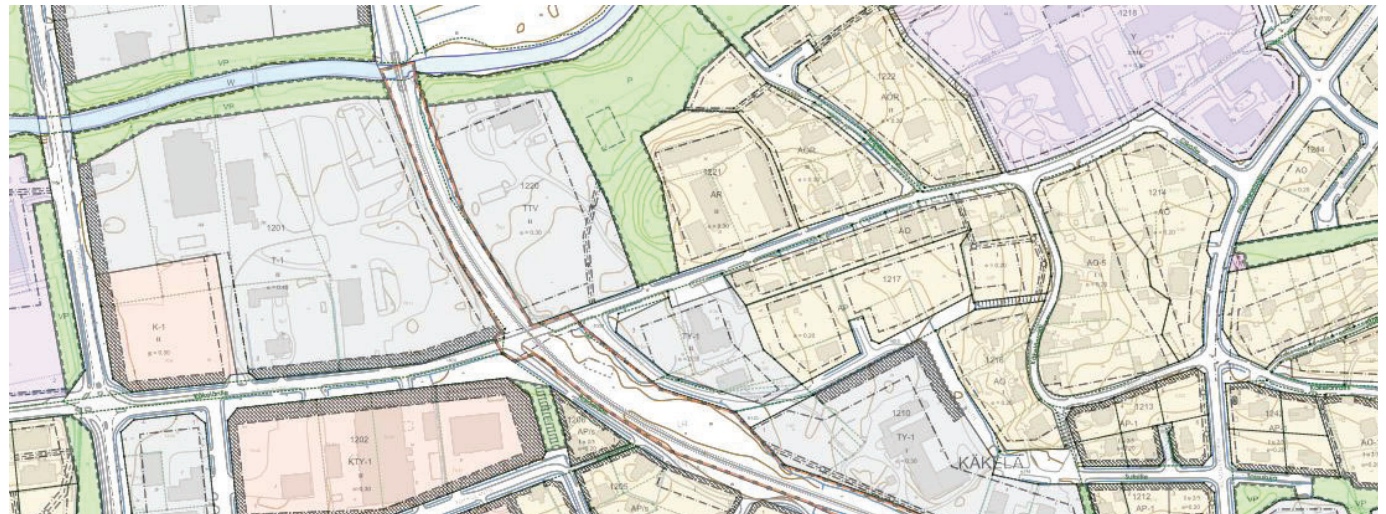


Ote Päijät-Hämeen maakuntakaavasta 2014



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.

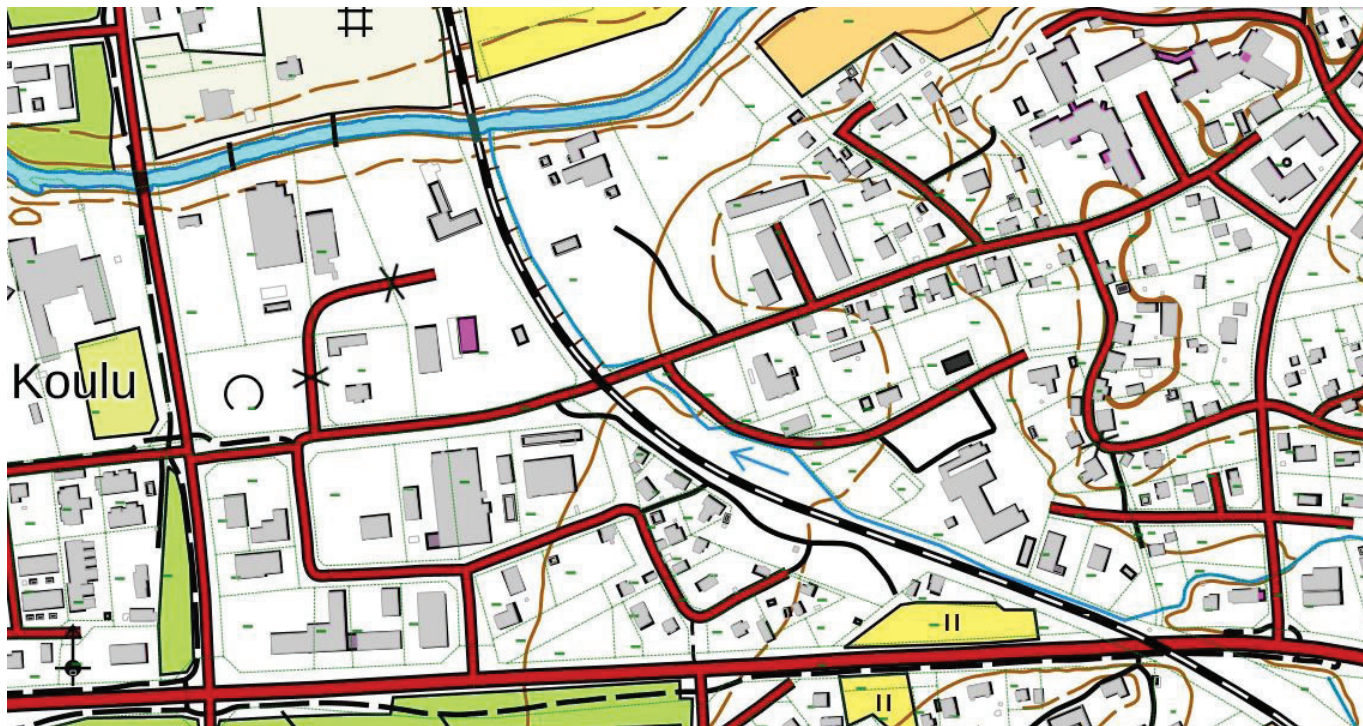
Selvitysalueena oli Käkeläntien itäinen osa Tokkolantieltä Oikotielle. Läpiajon selvittämistä varten seuranta oli myös Oikotiellä.

Työssä selvitettiin Käkeläntien liikennemääriä, nopeuksia, läpiajoa ja liikkujien käyttäytymistä junaradan tasoristeyksen kohdalla. Käkeläntiellä oli yksi näkyvä nopeusnäyttötäulu 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 näyttötäulu 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 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).

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.



Luonnosvaiheessa 11.1.2024 pidettiin eri vaihtoehtoista työneuvottelu, johon osallistuivat ELY-keskus, Väylävirasto ja Liikenneturva. Orimattilan kaupunkikehitys- ja teknisen toimialan sisällä kaavatyöhön osallistuvat yhdyskuntatekniikka, 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. Viikas liikenne ja erillisen kävely- ja pyöräilytien puute lisäävät tavanomaisten 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 Piikainkyröntielle.

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. Häiriikkuskeja 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



Ajokielto-merkit 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 kuseista 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 tasoristeys



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 tasoristeys 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 SELVITETYT RATKAISUVAIHTOEHDOT

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). Eritasoristeuksen 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 Ravitiellä

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 aitaa ja metallipuomein varustettu sokkelo, jossa myös pyöräilijä joutuisi taluttamaan pyöränsä jalkaisin läpi. Tällainen ratkaisu on rakennettu 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 osa tiellä 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.

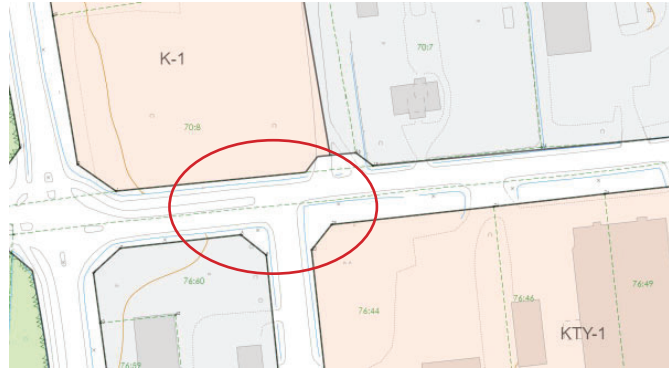
Yhdistetyn kävely- ja pyörätien leveyden tulisi olla vähintään kolme metriä (Väyläviraston suunnitteluohjeet). Orimattilan jalankulku- ja pyörävyölien kehittämissuunnitelmassa Käkeläntien jatko on esitetty perusverkon yhteystarpeena aina Piikainkyröntielle ja Sipiläntielle saakka.

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.

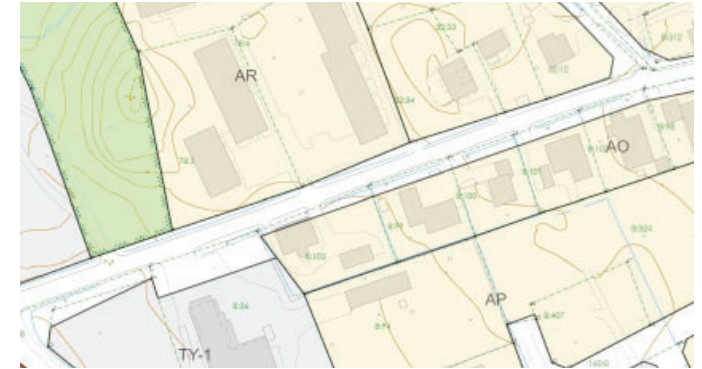
Normaalisti katualueet lunastetaan kaupungille. Käkeläntiellä(kin) on osuuksia, jossa katualueet ovat vielä yksityisessä omistuksessa. Jotta Käkeläntielle saataisiin erillinen kävely- ja pyöräilytie, koko katualue tulisi ensin lunastaa.

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.

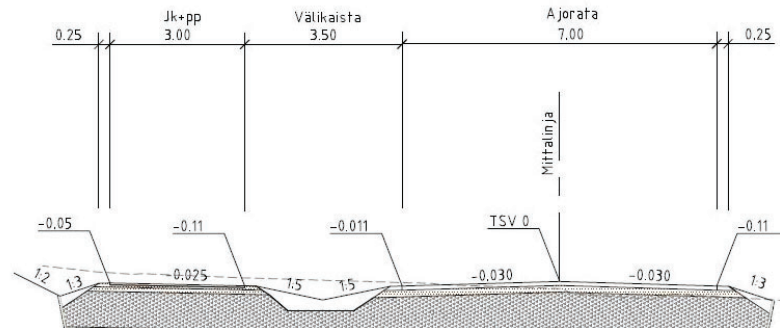
Jalankulkijoiden tulee noudattaa jalankulki-
jan liikennesääntöjä sekä käyttää kävelijöille
tarkoitettua paikkaa liikenteessä. Ajo-
radalla kävelijän paikka on vasemmassa
reunassa.



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.

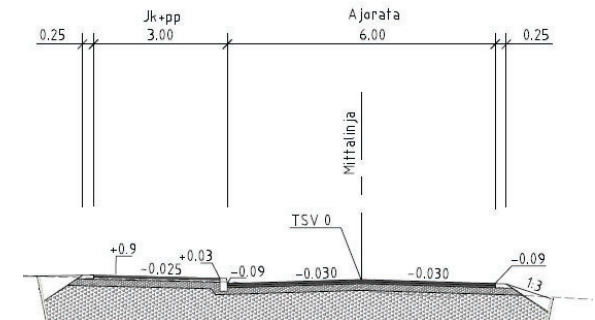
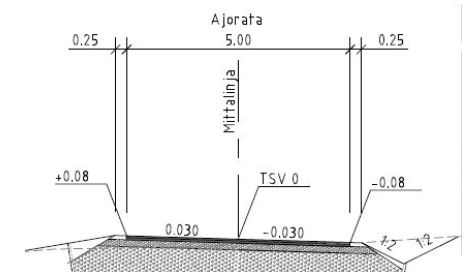


Katualueen rajat mustalla, kiinteistörajat vihreällä katkoviivalla. Pientaloalueen puolella osa katualueesta on lunastamatta, mikä vaikeuttaa katualueen suunnittelua.



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 reuna-
viivat 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 tun-
teeseen sekä liikenneturvallisuuteen. Ajorataa kaventamalla
ja piennarta leventämällä voidaan laskea autojen ajonope-
uksia ja parantaa jalankulkijoiden kokemaa turvallisuutta ja
liikenneturvallisuutta. Tämä on myös merkittävä pyöräliiken-
nettä edistävä toimenpide.

Ajonopeudet nousevat, jos pientareen leventämisen yhtey-
dessä ei kavenneta samalla ajorataa.

Piennar ei ole yhtä turvallinen ratkaisu kuin erillinen jalka-
käytävä 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 kannal-
ta 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). Pyöräliiken-
ne käyttää ajosuunnassaan oikeanpuoleista piennarta ja
jalankulkija oikean- tai vasemmanpuolista piennarta. Autot
käyttävät piennarta kohtaamistilanteessa.

Kylätie parantaa jalankulun olosuhteita, vaikka se on ensisi-
jaisesti pyöräliikenteen järjestely. Ratkaisu tehostaa nykyisen
infrastruktuurin käyttöä ja on olemassa olevaan poikkileik-
kaukseen 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 jalankul-
kijalle 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 jalka-
käytävä. 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 käyt-
töä, koska käytettävissä oleva tila mahdollistaa usein pyö-
räkaistojen 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

Kaavamuuotksesta oli nähtävillä kaksi erilaista luonnosta. VE1 perustui Käkeläntien katkaisemiseen, VE2 varoituslaitoksen rakentamiseen ja mahdollisesti joskus tulevaisuudessa eritasoliittymän rakentamiseen. Luonnosten nähtävillöolon aikana nousi asukaspalautteessa esiin vaihtoehto, jossa Käkeläntielle asennetaan puomi rajoittamaan liikumista Oikotielle. Tästä vaihtoehdosta tehtiin liikenteellistä tarkastelua ja alustava vaikutusten arviointi osana palauteraporttia.

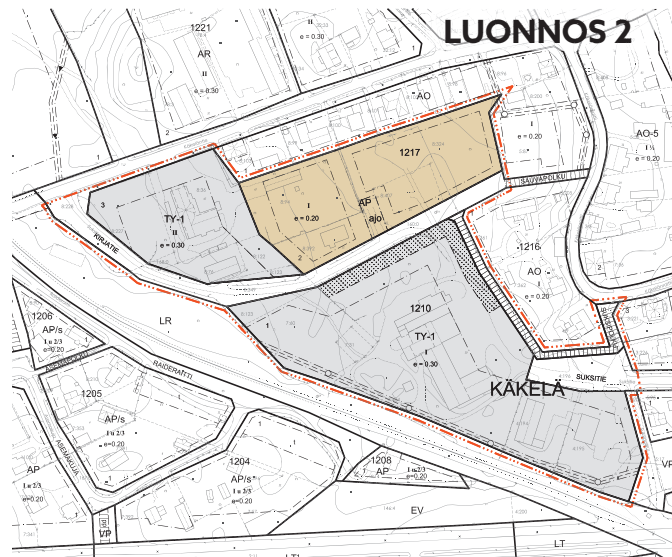
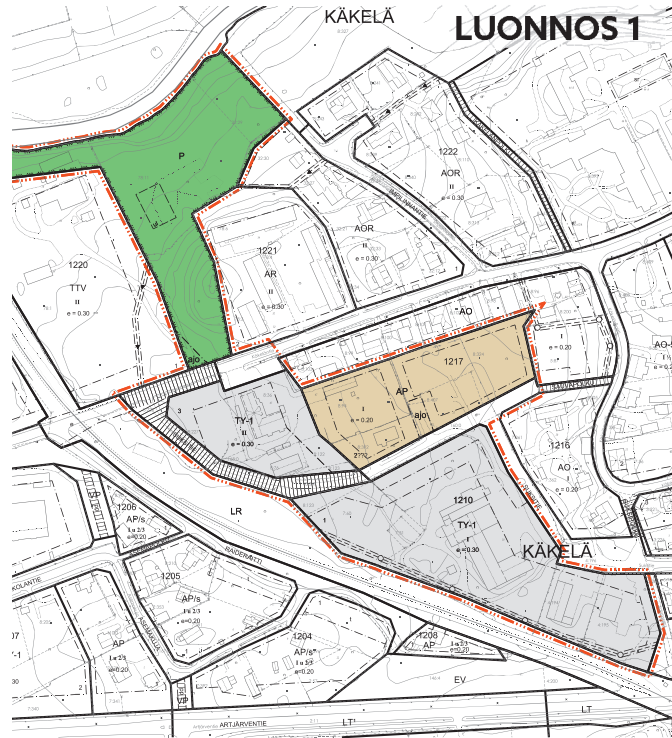
KAVALUONNOS 1

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 kaavamuuotksia, erillinen jalankulku- ja pyörätie mahtuu nykyisen kaavan mukaiselle katualueelle.



KAVALUONNOS 2

Radalle puomit ja Käkeläntiestä yhdystie

Tämä suunnitelma tähtää ajoneuvoliikenteen säilyttämiseen Käkeläntiellä. Junaradan tasoristeykseen rakennetaan auto-maattinen varoituslaitos 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 varoituslaitos puomeineen on toiminnassa, alueen läpiajokielto poistetaan ja Käkeläntiestä tulee itäisen keskusta-alueen yhdystie.

Rata-alueen rajaukseen ei ole esitetty muutoksia, varoituslaitos 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 vastaamaan toteutunutta rakennetta.

6.1 LUONNOSPALAUTE

Luonnovaihtoehdot olivat nähtävillä 8.1.-9.2.2024. Nähtävillä olon aikana järjestettiin kaavakävely Viljamaantieltä Käkeläntietä pitkin Oikotielle. Kävelyn aikaan oli pakkasta yli 20 astetta, mutta osallistujia oli silti viisi. Liikennetarkoituksista oli erillinen kysely kaupungin verkkosivuilla. Kyselyyn saatiin 57 vastausta. Kirjallisen mielipiteensä antoi 4 osallista. Lausuntonsa antoivat ELY-keskus, Lahden museot, terveydensuojeluviranomainen ja Kymenlaakson Sähkö Oy.

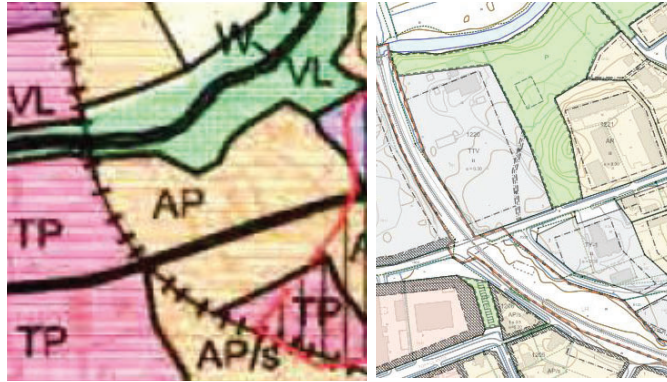
ELY-keskuksen lausunto

Yleiskaavassa Käkeläntien junaradan itäpuolella oleva alue on osoitettu pientalovaltaiseen asumiseen, jolla ympäristö tulee säilyttää (kaavamerkintä AP/s). Voimassa olevassa asemakaavassa junaradan itäpuolella Käkeläntien eteläpuolella oleva alue on kuitenkin osoitettu teollisuusrakennusten korttelialueeksi (TY-1). Myös asemakaavaluonnoksissa on osoitettu teollisuusrakennusten korttelialue (TY-1). Asemakaavaluonnokset eivät ole yleiskaavan tavoitteen mukaisia ja poikkeaminen tulee perustella kaavaselostuksessa.

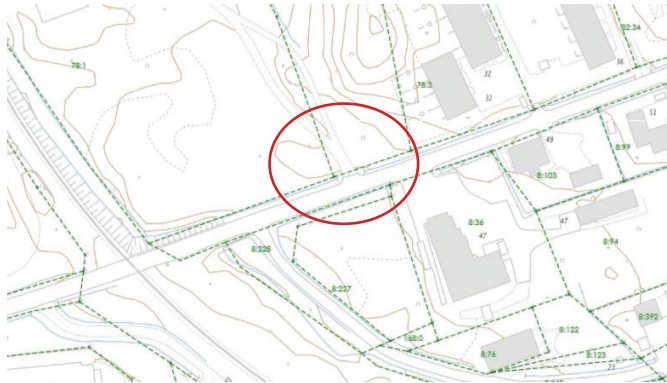
Kaavaselostuksessa suunnittelualueen luonnonympäristöä on kuvattu kattavasti, ja alueen huomionarvoiset luonnonympäristön kohteet on tunnistettu kaavaselostuksessa. Selostuksessa on tunnistettu luonnosvaihtoehtojen vaikutukset luonnonympäristöön, jotka kohdistuvat pääosin katualueiden läheisiin pihaja katupuihin sekä pensasiin.

ELY-keskus toteaa, että kevyen liikenteen väylän rakentamiseen tähtävällä kaavaratkaisulla on suurempi vaikutus alueen luonnonympäristöön kuin Käkeläntien katkaisulla. Kaavaratkaisua arvioitaessa onkin huomioitava, että puusto rakenteeltaan paikoin varttunutta ja monipuolista, joka tukee alueen luonnonympäristöä.

Artjärventie on valtion hallinnoima maantie (st 167) Mikäli Käkeläntie katkaistaan ajoneuvoliikenteeltä, tulee kaavaselostuksessa käsitellä ja tuoda tarkemmin esiin Artjärventielle kohdistuvat vaikutukset.



Osayleiskaava vs. asemakaava



Tonttiliittymä kaupungin kiinteistön puolella

Oja Käkeläntien varrella, Suksitien kohdalla



ELY-keskus kehottaa kiinnittämään huomiota tonttikohdattaiseen liikennöintiin ja ajoyhteyksiin, miksi ajoyhteys kaavalueen ulkopuoliselle kiinteistölle 560-418-78-1 osoitetaan puiston kautta.

Suomen Ympäristökeskuksen luoman alustavan hulevesitulvavakartan mukaan Suksitien ja Käkeläntien risteyskohdalla saattaa rankkasateiden aikana muodostua hulevesitulva. Mikäli tällaista tulvimista on havaittu, on syytä arvioida kaavan vaikutusmahdollisuudet kyseisen tulvariskin hallintaan tai suunnitella alue niin, ettei ajoittainen tulviminen aiheuta haittaa esimerkiksi liikenteelle.

Vastaus

Radanvarren kiinteistöt ovat olleet teollisessa käytössä jo 50-luvulla. Ne on kaavoitettu teollisuustonteiksi asemakaavalla 1981. Keskusta-Virenoja osayleiskaava on tehty myöhemmin, 2000-luvulla. Tämän kaavamuutoksen tavoitteena on ratkaista rataturvallisuus, eikä kaavamuutosta varten ole tehty melu- tai tärinämittauksia, joihin perustuen asuntoalueita voisi suunnitella. Mikäli käyttötarkoituksen muutos katsotaan tarpeelliseksi, sitä varten pitää tehdä oma kaavamuutos.

Kaavaselostusta täydennetään kaavatietojen, melun ja tärinän osalta, sekä selvitetään tarkemmin Artjärventiehen kohdistuvia vaikutuksia.

Käkeläntien pohjoispuolella on ollut vielä 60-luvulla yhtenäinen pappilan kiinteistö. Lohkomisen jälkeen katuliittymä teollisuustontille on jäänyt kaupungin omistukseen siirtyneelle kiinteistölle, joka on kaavoitettu puistoksi 1981. Puistoa ei ole vielä toteutettu. Vaihtoehdon valinnasta riippuen teollisuustontin katuliittymä joko siirretään lähemmäksi rataa, tai säilytetään entisellä paikallaan. Ratkaisun perustelut avataan kaavaselostukseen paremmin.

Käkeläntiellä on radan itäpuolen tulvariskialueella erittäin syvät avo-ojat, joita on pidetty kunnossa. Pintavedet eivät ole nousseet ojista tielle saakka.

Terveydensuojeluviranomaisen lausunto

Terveydensuojeluviranomaisella ei ole tarvetta ottaa kantaa esitettyjen kaavaluonnosvaihtoehtojen paremmuuteen. Valittavasta kaavavaihtoehdosta riippumatta Käkeläntien liikenneturvallisuuteen Tokkolantiestä itään päin tulisi kiinnittää huomiota kokonaisuutena kaavarajauksesta huolimatta.

Vastaus

Alueen katusuunnitelma päivitetään, oli kaavaratkaisu mikä tahansa, tai vaikka kaavatyö keskeytyisi.

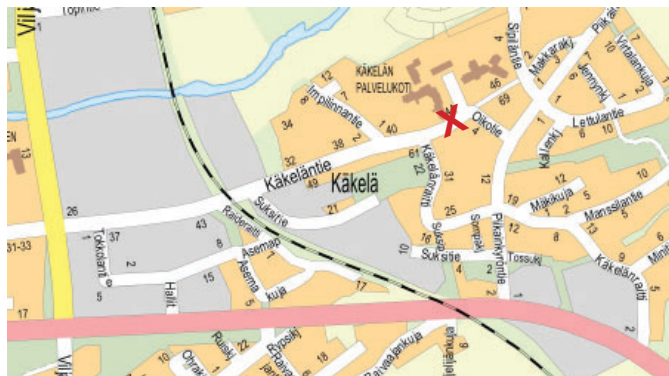
Lahden museoiden lausunto

Museolla ei ole huomautettavaa arkeologisen kulttuuriperinnön osalta.

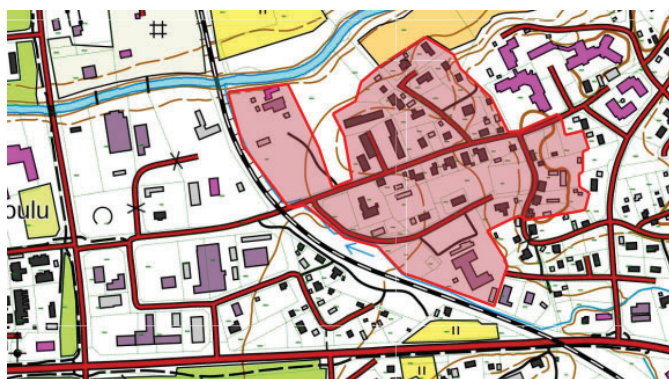
Käkeläntien itäisin osa Käkelänraitilta Oikotielle sekä osa rautatien itäpuolella olevista teollisuus- ja asuinalueista kuuluu Käkelän maakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön. Lisäksi Käkelän aseman seutu on paikallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö. Voimassa olevissa 1980-luvulla laadituissa asemakaavoissa alueeseen ei kohdistu suojelumerkintöjä. Keskusta-Virenojan osayleiskaavassa (2007) alueella on kaavamääräys /s Alue, jolla ympäristö säilytetään. Vastaavan sisältöinen kaavamääräys tulee sisällyttää myös laadittavaan asemakaavaan kattaen myös entisen meijerin alueen. Museolla ei ole liikenteen järjestämisvaihtoehdon valintaan tai asemaakaavaan muuta huomautettavaa.

Vastaus

Kulttuuriympäristöarvot lisätään kaavamääräyksiin tarpeellisilta osin. Ratkaisu esitellään Lahden museoille kaavaehdotuksen valmistelun yhteydessä.



Osallisten ehdotus VE3 kartalla, puomin paikka osoitettu ruksilla.



Kiinteistöt, joille pääsisi ajamaan radan yli vaihtoehdossa VE3

Alla kuva VE3 puomin paikasta, kuvattu Oikotien risteyksestä



Osallisten palaute

Kyselyyn saatiin 57 vastausta. Käkeläntien sulkemista autoliikenteeltä kannatti kolmannes vastaajista, puomiratkaisua kannatti kaksi kolmannelta. Vastauksissa oli runsaasti kehittämisehdotuksia Käkeläntien liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Kyselyn vastauksia käytetään hyväksi kaavan vaikutusten arvioinnissa.

Kirjallisissa mielipiteissä vastustettiin Käkeläntien katkaisua. Useamman allekirjoittajan kirjeessä oli esitetty vaihtoehtoksi Käkeläntien katkaisu ajoneuvoliikenteen puomilla Käkelän palvelukeskuksen kohdalta. Tällöin radan ylitys palvelisi vain Käkelän liikennettä ja läpiajoliikenne poistuisi.

Luonnospalautteesta on julkaistu oma raportti, joka on selostuksen liitteenä 3.

Vastaus

Kaupunkikehitys- ja tekninen valiokunta keskusteli luonnosvaihtoehtojen saamasta palautteesta kokouksessaan 19.3.2024. Kaavatyötä päätettiin jatkaa vaihtoehdolla VE1, jossa Käkeläntie katkaistaan ajoneuvoliikenteeltä.

6.2 VAIHTOEHTOJEN VERTAILUA

Valmisteluvaiheen kahden vaihtoehdon rinnalla on arvioitu asukaspalautteessa esitettyä kolmatta vaihtoehtoa. Vaihtoehtoista VE 3 olisi halvin toteuttaa, VE 2 autoliikenteen kannalta sujuvin, VE 1 rataturvallisuuden kannalta paras ratkaisu. Kaavaehdotus on valmisteltu VE 1 mukaisesti.

	VE 1	VE 2	VE 3
	Käkeläntien katkaisu ajoneuvoilta, puomihiidaste kevytliikenteelle	Varoituslaitos automaattisesti laskeutuvilla puomeilla, kevytliikenteelle oma erillinen väylä	Jousivarsipuomi ajoesteeksi Käkelän palvelukeskuksen kohdalle, radan ylitys mahdollista Käkelään, ei läpiajoa Oikotielle
Rataturvallisuus	Käkeläntien katkaisu ajoneuvoliikenteeltä parantaa merkittävästi tasoristeyksen turvallisuutta. Katkaisuvaihtoehdon labyrinttihidaste pakottaa pyöräilijätkin ylittämään radan kävellen.	Varoituslaitos puomeineen parantaa turvallisuutta, mutta ei kokonaan estä onnettomuuksia.	Radan ylittävien autojen lukumäärä tippuu alle puoleen, mutta tämä vaihtoehto ei sisällä mitään rataturvallisuutta parantavaa.
Autoliikenne	Katkaisulla ei ole juurikaan vaikutuksia radan länsipuoliseen teollisuusalueeseen. Merkittävää haittaa Käkeläntien itäosan autoliikenteelle. 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.	Puomi estää läpiajon Oikotieltä Heinämäntielle. Radan ylitys palvelisi aluetta, jolla on noin 35 asuttua kiinteistöä (100 potentiaalista ajolupaa) sekä kaksi suurta yritys kiinteistöä. Käkeläntien itäpäähän liikenne tippuisi noin 40 % nykyisestä. Näille kiinteistöille ei jatkossa pääsisi Artjärventieltä Piikainkyröntien kautta, ainostaan keskustan suunnasta.
Jalankulku, pyöräily ja potkulaudat	Käkeläntien katkaisun jälkeen liikennemäärät ovat niin pieniä, että erillinen kävely- ja pyöräilytie tarvitaan vain teollisuusalueen kohdalle. 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. Tämä lisää kaikkien liikenneturvallisuutta, mutta pilaa Käkeläntien puistomaisen ilmeen.	Käkelän sisäiset liikennemäärät ovat niin pieniä, että erillinen kävely- ja pyöräilytie tarvitaan vain teollisuusalueen kohdalle.
Kustannukset	Käkeläntien katkaisu 20 000 € Suksitien autokaistat 150 000 € Käkeläntien länsipuolinen kevari 270 000 € Piikainkyröntien kevari 270 000 € (+ lunastettava maata 1 300 neliötä) Yhteensä: 490 000 €	Suksitien kevari 15 000 € Käkeläntien kevari koko matkalle 650 000 € Varoituslaitos puomeineen 200 000 € (+ lunastettava maata 2 000 neliötä) Yhteensä: 865 000 €	Suksitien kevari 15 000 € Käkeläntien länsipuolinen kevari 250 000 € Nostopuomi Käkeläntielle 10 000 € (+ lunastettava maata 600 neliötä) Yhteensä: 275 000 €

7 ASEMAKAAVAEHDOTUS

Asemakaavaehdotus on valmisteltu VE 1 mukaisesti. Käkeläntie katkaistaan ajoneuvoliikenteeltä radan molemmin puolin. 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.

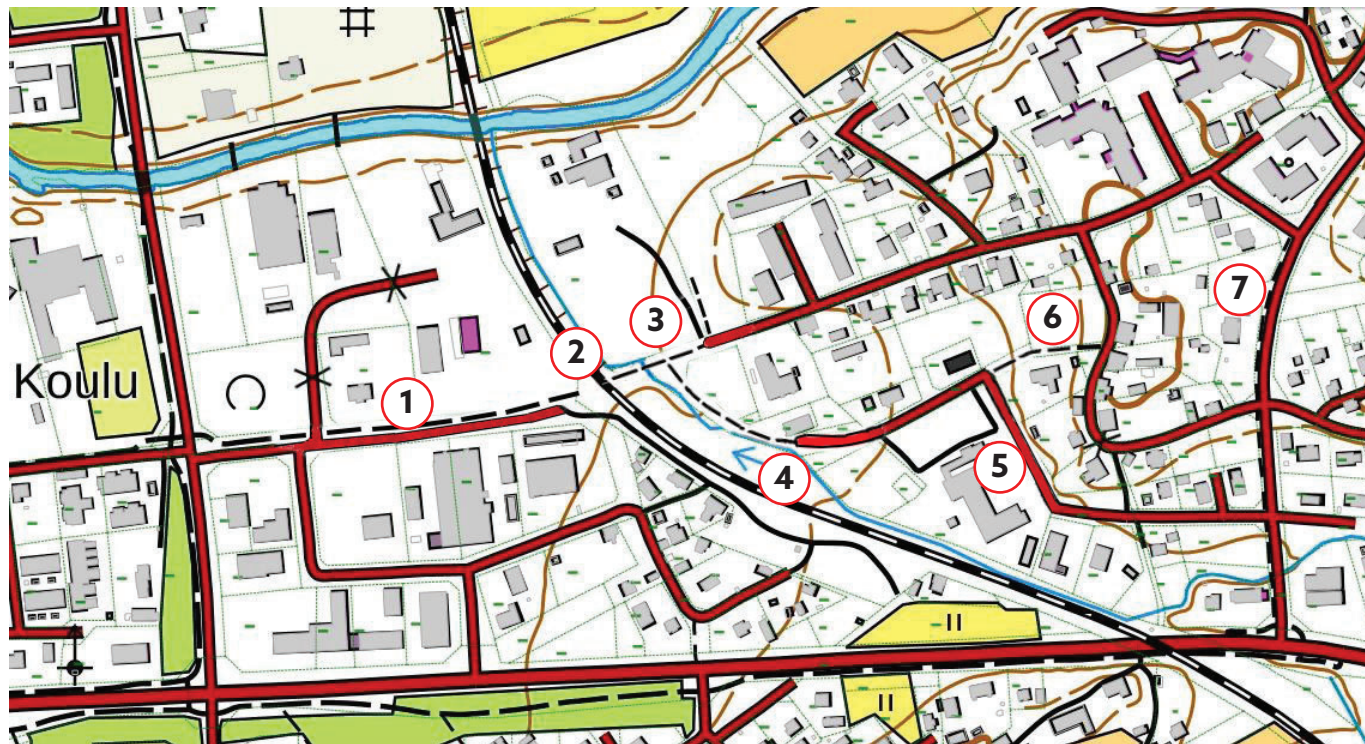
Suksitie rakennetaan Piikainkyröntieltä teollisuusalueen ja asuntoalueen väliin asemakaavan mukaiselle paikalle. Suksitie 23 jälkeen tie muutetaan kävely- ja pyöräilytieksi, huoltoajo sallittu. Suksitien ja Käkelänraitin väliin rakennetaan asemakaavan mukainen kävely- ja pyöräilytie Sauvapolku.

Käkeläntien itäiselle katuosuudelle ei ole tarvetta rakentaa erillistä kävely- ja pyöräilytietä, sillä ajoneuvoliikenne siirtyy kulkemaan Piikainkyröntien kautta.

Suksitien liikenne ohjataan suoraan Piikainkyröntielle nykyisen asemakaavan mukaisesti. Piikainkyröntielle tarvitaan ajoneuvoliikenteestä erotettu kävely- ja pyöräilykaista. Piikainkyröntielle ei tarvita kaavamuutoksia, erillinen jalankulku- ja pyörätie mahtuu nykyisen kaavan mukaiselle katualueelle.

VE 1 ratkaisuun on lisätty erillinen kävely- ja pyöräilytie Käkeläntien varteen radan länsipuolelle, Raideraitin ja Tokkolantien väliin. Näin saadaan parannettua kevytliikenteen turvallisuutta teollisuusalueen raskaan liikenteen seassa.

Liikenteellisten ratkaisuiden lisäksi kaavamuutokseen on lisätty kulttuuriympäristöarvoja säilyttävä kaavamääräys.



Kaavaehdotuksen liikenneratkaisut peruskartalle piirrettynä

1. Tokkolantien ja Raideraitin väliselle osuudelle kävely- ja pyöräilytie, autokaistojen siirto teollisuustonttien reunaan
2. Käkeläntien katkaisu molemmin puolin rataa ajoesteillä, labyrinttihidaste myös kevytliikenteelle
3. Teollisuustontin liittymän siirto omalle tontille, vanha liittymä jää puistoliittymäksi
4. Suksitien läntinen pää muutetaan kävely- ja pyöräilytieksi, linjaus muutetaan kaavaan toteutuneen mukaiseksi
5. Suksitien itäinen pää rakennetaan valmiiksi, ei muutosta nykyiseen kaavaan
6. Sauvapolku rakennetaan valmiiksi, ei muutosta nykyiseen kaavaan
7. Piikainkyröntielle kävely- ja pyöräilytie Artjärventieltä Oikotielle, ei muutosta nykyiseen kaavaan

7.1 ALUEVARAUKSET

Asemakaavaehdotus sisältää rata-aluetta 1 638 m², katualueita 2 648 m², kävely- ja pyöräilytietä 2 210 m² ja teollisuuskortteleita 29 420 m². Teollisuuskorttelit ovat mukana kaava-muutosalueessa, koska niiden kohdalla tehdään muutoksia katualueen rajoihin.

TY-1 teollisuustontit on kaavoitettu 1988. Kaavamääräyksen mukaan ne ovat ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomien teollisuusrakennusten korttelialuetta. Rakennuspaikkaa ei saa käyttää ulkovarastointiin. Lahden museot esitti luonnosvaiheen lausunnossaan, että kortteleihin lisätään kaavamääräys /s: "Alue, jolla ympäristö säilytetään".

7.1.1 Muutokset asemakaavaan

Rata-alueen (LR) pinta-alan ei tehdä muutoksia, rata-alue säilyy nykyisellään.

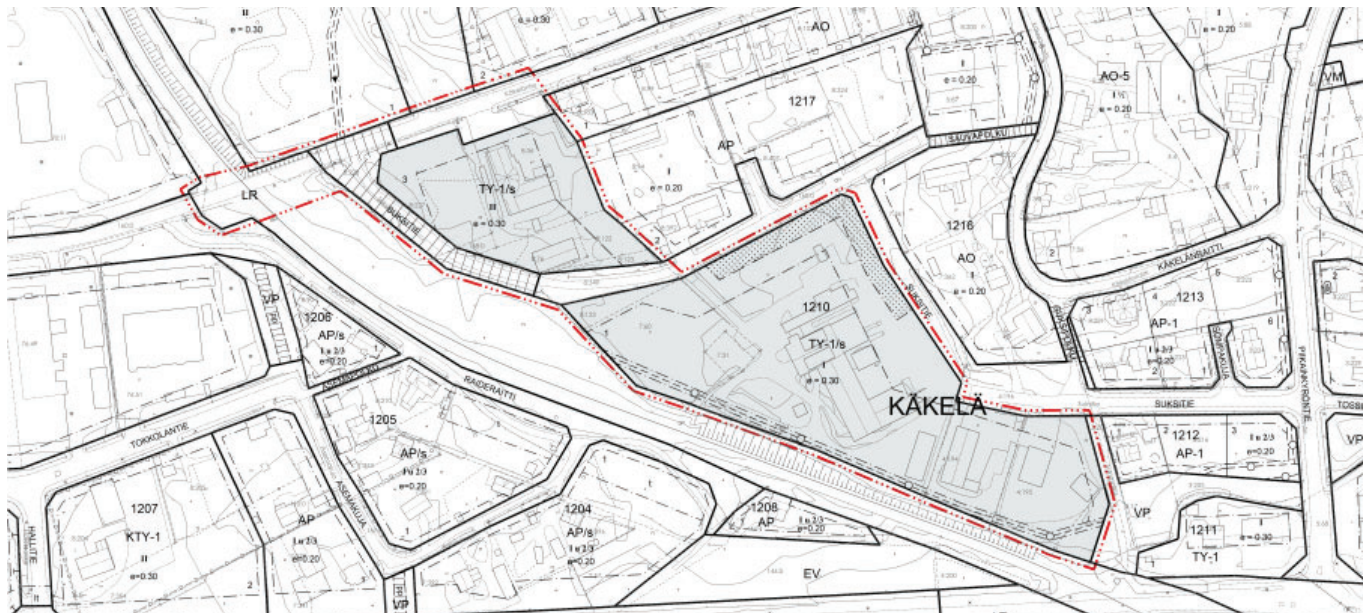
Käkeläntien eritasoliittymän varaus (e) poistetaan.

Käkeläntien ja Suksitien länsipää muutetaan kävely- ja pyöräilytieksi.

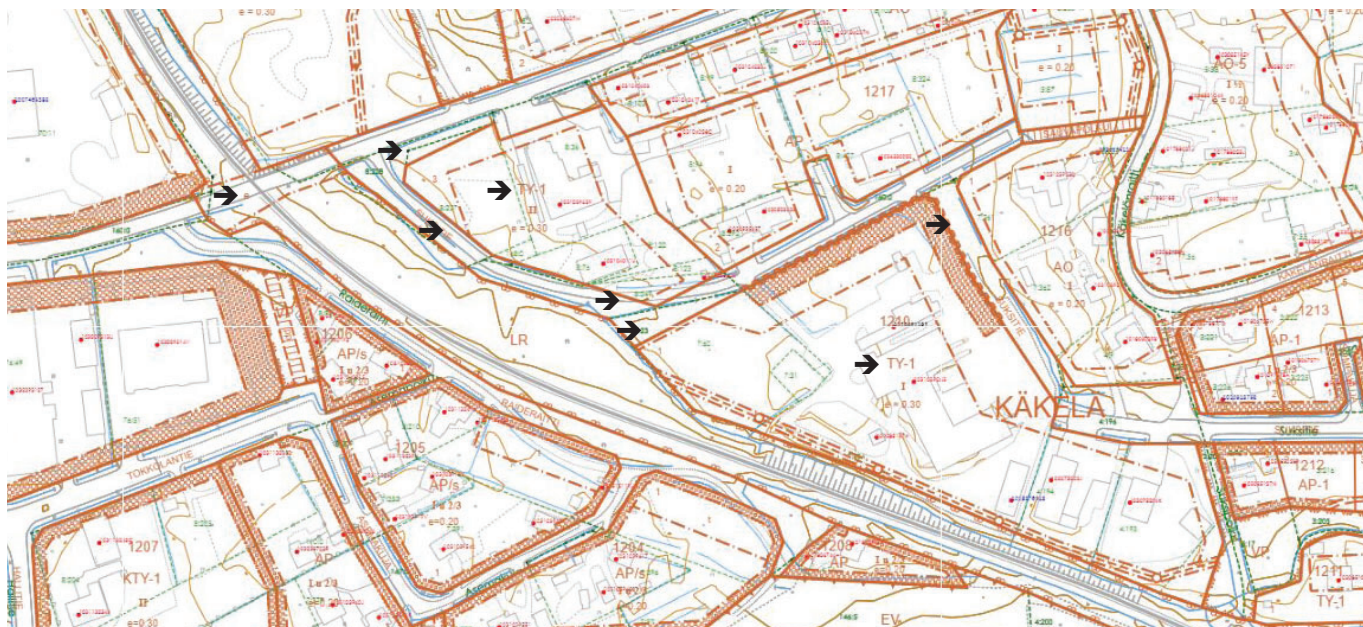
Käkeläntien katualueen rajaus siirretään länsipäässä kiinteistörajaan.

Suksitien katualueen rajaus siirretään länsipäässä toteutuneen ajolinjan kohdalle.

Katualueiden muutoksista seuraa muutoksia korttelirajoihin. Molempiin kortteleihin lisätään ympäristön säilyttämiseen liittyvä /s-määräys. Suksitien teollisuuskorttelin nurkasta poistetaan liittymäkielto Suksitielle.



Yllä olevassa kuvassa kaavamuutoksen ehdotus, kaava-alue rajattu punaisella katkoviivalla. Alla olevassa kuvassa nykyisen asemakaavan merkinnät, muutettavat kohteet osoitettu nuolella.



7.1.2 Mitoitus

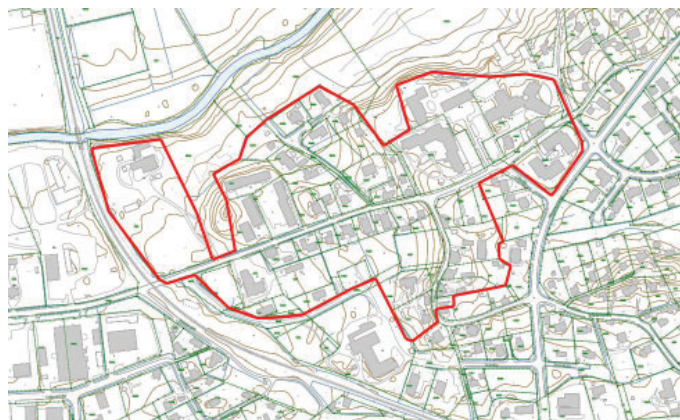
Kaavamuutoksella ei muodostu uusia rakennuspaikkoja. Katualueisiin kohdistuvat muutokset vaikuttavat myös joihinkin rakentamisalueisiin lisäämällä tai vähentämällä korttelin kokoa.

Asemakaavamuutoksella poistetaan 2 399 neliometriä katualueita Käkeläntieltä ja Suksitieltä ja muutetaan kävely- ja pyöräilytieksi. Asemakaavamuutos ei sisällä uusia katualueita, mutta kaavaratkaisun toteuttamiseksi tulee rakentaa puuttuva osa Suksitietä, noin 117 metriä. Sauvapulun kävely- ja pyörätien varaus on 58 metriä pitkä, se yhdistää Suksitien ja Käkelänraitin.

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

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

Käkeläntien katkaisun vaikutusalue radan itäpuolella

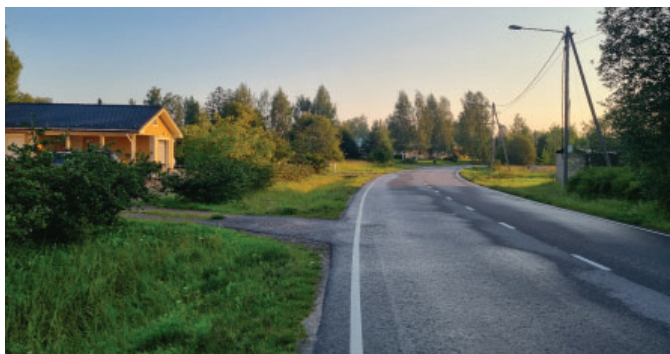


Ajoesteet tulevat Käkeläntielle radan molemmin puolin



Käkelän liikenne ohjataan jatkossa Artjärventien kautta Piikainkyröntien risteyksestä

Piikainkyröntie pohjoiseen, mutkasta vasemmalle Oikotie



7.2 KAAVAN VAIKUTUKSET

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

Liikenneturvallisuuden kannalta Käkeläntien katkaisu ajoneuvoliikenteeltä varmistaa, että autojen ja junien törmäykset eivät ole mahdollisia. Kun radan yli on pakko kävellä (myös pyörän kuljettajan), liikennevahingon riski on pieni.

Autoilijoiden kulkureitit muuttuvat ja ajomatkat pitenevät. Jalankulkijoille ja pyöräilijöille tulee uusia tieyhteyksiä ja liikkumisen olosuhteet paranevat.

7.2.1 Vaikutukset liikenteeseen

Autoilu

Käkeläntien katkaisu vaikuttaa erityisesti ajoneuvoliikenteen reitteihin. Käkelässä Käkeläntiellä asuvilla matka keskustan suuntaan on jatkossa Artjärventien kautta, mikä pidentää erityisesti radan lähellä asuvien ajomatkoja. Piikainkyröntien suunnalta tulevat eivät enää voisi oikaista Käkeläntien kautta, joten katkaisu pidentäisi myös heidän ajomatkojaan (vaikka oikaisu on jo nykyisellään kielletty).

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

Katkaisu pidentää 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 pidentyy noin 400-1500 metriä.

Liikennemäärät

Käkeläntiellä kulki noin 600-700 autoa vuorokaudessa vuoden 2023 seurannassa, raskasta liikennettä 4-7 suuntaansa. Liikennemäärän arvioidaan tippuvan noin puoleen, kun radan ylitysmahdollisuus poistuu. Niillä kiinteistöillä, joilla olisi lyhyin matka keskustaan radan ylitse, asuu noin 130 asukasta. Heistä noin 100:lla on potentiaalisesti ajolupa ja käytössään ajoneuvo.

Piikainkyröntiellä oli keskimäärin 695 ajoneuvoa vuorokaudessa (vuoden 2022 tieto). Piikainkyröntielle siirtyvät ajamaan Käkelässä asuvat, joiden ajomatka on ennen ollut radan yli (noin 100 kuskia) ja Koivikossa asioivat, jotka ovat ennen ajaneet Käkelän läpi. Piikainkyröntien liikennemäärät kasvavat noin 200-400 ajoneuvolla. Lisäys on merkittävä, mutta Piikainkyröntie on leveä, hyväkuntoinen ja valaistu. Erillinen kävely- ja pyörätie puuttuu.

Artjärventiellä oli keskimäärin 4 445 ajoneuvoa vuorokaudessa (vuoden 2022 tieto). Vaikka koko Käkeläntien läpi kulkeva liikenne ohjautuisi uutena Artjärventielle, lisäys olisi vain noin 10-15 %. Todellisuudessa lisäys on vähäisempi, sillä kaikki etelästä tuleva liikenne kulkee jo nyt Käkelään Artjärventien kautta. Artjärventiellä on erillinen kävely- ja pyörätie Piikainkyröntieltä länteen, keskustan suuntaan.

Kevytliikenne

Jalankulun ja pyöräilyn edellytykset Käkelässä parantuvat, kun autojen läpiajoliikenne loppuu. Puuttuvien ja täydentävien yhteyksien rakentaminen parantaa jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita ja turvallisuutta. Käkeläntien katkaisu vähentää liikennemääriä niin paljon, että erillistä kävely- ja pyörätietä ei tarvita Käkeläntien itäpuoliselle osuudelle.

Kun radan ylittäminen on mahdollista jalankulkijoille, kaavaratkaisu ei pidennä matkaa niillä, jotka liikkuvat ilman autoa. Jalankulun ja pyöräilyn määrä voi jopa lisääntyä.



Käkeläntie on kunnossapidon osalta Viljamaantiestä itään kakkosluokkaa. Kun auraskalustokaan ei voi ylittää junarataa, on todennäköistä, että talvisin voi kunnossapitoon tulla viiveitä. Käkeläntien kunnossapitoluokka radan itäpuolella saattaa laskea kolmosluokkaan, samaan kuin asuntokatujen. Tätä ei kuitenkaan päätetä kaavassa. Kunnossapidon taso vaikuttaa erityisesti jalankulkijoihin ja pyöräilyyn talviaikaan.

Rataliikenne

Kun radan ylitys estetään ajoneuvoilta, rataliikenteen turvallisuus paranee merkittävästi. Ilman autoa liikkuvat joutuvat hidastamaan radan ylityksessä, joten myös kevyen liikenteen onnettomuusriski pienenee. Kaavaratkaisu ei estä onnettomuuksia kokonaan, mutta junan radalta suistumisen riski poistuu.

7.2.2 Vaikutukset kaupunki/kyläkuvaan

Käkeläntien katkaisu ajoneuvoliikenteeltä erottaa Käkelän asuntoalueen kylämäiseksi saarekkeeksi, Oikotien toimiessa ainoana sisäänajoväylänä. Jatkossa Käkelään pääsee suoraan keskustasta radan yli vain kävellen tai pyörällä/potkulaudalla. Alue ei enää houkuttele niitä, joille nopeat ajoneuvoyhteydet radan yli ovat tärkeitä. Vastaavasti alue houkuttelee niitä, joille rauhallinen kyläraitti on tärkeä. Keskeisellä vaikutusalueella on noin kymmenen rakennuspaikkaa, mihin voisi vielä rakentaa uuden omakotitalon, paritalon tai rivitalon.

Päiväkoti ja vanhusten palvelut sijaitsevat aivan Käkeläntien itäosassa, joten asiointiliikenne ei enää kulje Käkeläntien asuntoalueen läpi. Liikenteen vähentyessä ei ole tarvetta leventää Käkeläntietä radan ja Oikotien välisellä osuudella. Katualueella kasvavia vanhoja puita ei ole tarpeen kaataa ja alueen puutarhamainen luonne säilyy nykyisellään.

Suksitien länsipäässä on yksittäinen vanha mänty, joka säilyy maisemapuuna, kun Suksitien katualueen linjaus siirretään toteutuneen ajoradan kohdalle.

Suurimmat muutokset maisemiin kohdistuvat nykyisen tasoristeyksen alueelle. Radan varrelle tulee korkea aita molemmin puolin rata-alueetta ja ajon estävät kiinteät puomirakenteet kadulle.

Muutoksilla ei ole suoria vaikutuksia maakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön rakennuskantaan. Muutokset maisemaan kohdistuvat pääasiassa kasvillisuuteen ja liikeneympäristöön. Piikainkyrönteillä katualue on jo valmiiksi avointa, eikä kävely- ja pyöräilytien rakentaminen tuo suuria muutoksia maisemaan.



7.2.3 Vaikutukset luonnonympäristöön

Muutokset kohdistuvat pääasiassa rakennettuun ympäristöön rata- ja katualueella. Varsinaisia suojeltavia luontoarvoja alueella ei ole.

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

7.2.4 Taloudelliset vaikutukset

Käkeläntien katkaisun hinta on 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. huolto liikenteen käytössä. Piikainkyröntien kävely- ja pyöräilytie maksaa noin 270 000 €. Käkeläntien kävely- ja pyöräilytie Tokkolantien ja raideraitin väliin 250 000 € (sisältää ajokaistojen siirron katualueen eteläreunaan). Hinnat ovat vuoden 2023 arvioita.

7.2.5 Vaikutusten vähentäminen

Käkeläntien katkaisun haitallisista vaikutuksista merkittävin on ajoneuvoliikenteelle aiheutuva kierto totuttuun reittiin verrattuna. Artjärventien kautta kierto ei ole kohtuuttoman pitkä. Mikäli Artjärventie ei jostain syystä ole käytettävissä, kiertämisestä syntyy kohtuuton haitta.

Toukokuussa 2024 Väylävirasto teetti korjaustöitä junaradalle Artjärventien tasoristeykseen. Artjärventie oli poikki ja itään menevä liikenne ohjattiin Käkeläntien kautta. Käkeläntiellä kulki tuolloin keskimäärin 7 100 ajoneuvoa vuorokaudessa, aamun ja iltapäivän huipputunteina yli 500 ajoneuvoa tunnissa.

Käkeläntien kautta kiereitit oli autoille 1,5 kilometriä. Kun Käkeläntie laitetaan poikki, kiertotie Heinämaantien kautta on 12,2 kilometriä ja Pakaantien kautta 10,2 km. Nämä kiertoreitit kulkevat osittain kapealla hiekkatiellä.

Koska Artjärventielle ei ole taajama-alueella muita korvaavia reittejä, tulee Käkeläntie säilyttää ajoneuvoliikenteen katkaisemisesta huolimatta siinä kunnossa, että se on mahdollista palauttaa väliaikaiseen käyttöön tarvittaessa.

Piikainkyröntiellä liikennemäärät kasvavat nykyisestä reilusti. Erillinen kävely- ja pyörätie pitäisi olla rakennettuna ennen kuin Käkeläntie katkaistaan, jotta liikkuminen Piikainkyröntiellä on turvallista.



Kun Artjärventien tasoristeys oli huollossa, kiertoreitti kulki Käkeläntien kautta (kartassa sinisellä). Mikäli Käkeläntie ei ole käytettävissä, kiertoreitit ovat 10-12 kilometriä (punaisella).

7.3 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

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 tärinän lähteen. Junaliikenne on nykyisellään niin vähäistä, että melu ei vaikuta alueen asumisviihtyvyyteen. Tärinähaitoista ei ole raportoitu tietoa Käkeläntien ympäristössä.

7.4 KAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET

Kaavamerkinnät ja -määräykset on esitetty kokonaisuudessaan kaavakartalla.

7.5 NIMISTÖ

Asemakaavamuutos ei sisällä uutta nimistöä.

8 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Asemakaavan mukaisten ratkaisuiden toteuttaminen edellyttää katusuunnittelua ja mahdollisesti myös ratasuunnitelmaa. Asemakaavan toteuttaminen ja tarvittavat kiinteistötoimitukset voidaan aloittaa, kun kaavamuutos on saanut lainvoiman.

Suksitien puuttuva osa teollisuuskorttelin itäpuolella on pakko rakentaa valmiiksi, ennen kuin Käkeläntien ajoneuvoliikenne voidaan katkaista. Kävely- ja pyörätiet olisi hyvä saada valmiiksi radan länsipuolella ja Piikainkyröntiellä ennen muutoksia ajoreitteihin. Piikainkyröntiellä tulisi tehdä ajoneuvomäärien seuranta ennen ja jälkeen sulkemisen.

Sauvapolun rakentaminen ei ole välttämätöntä, mutta se parantaisi alueen kävelyverkostoa.

Asemakaavan toteutusta seurataan Orimattilan kaupungin kaavoituksen, rakennusvalvonnan sekä yhdyskuntatekniikan yhteistyönä.



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

www.finlex.fi

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

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



A212 Käkeläntien tasoristeyksen asemakaavamuutos OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

Hyväksytty 14.11.2023



**A212 Käkeläntien tasoristeyksen
asemakaavamuutos**

Asia 2/10.02.03/2023

Kaavan laatijat

Kaavoituspäällikkö Suvi Lehtoranta
Kaavoitusinsinööri Heikki Pitkänen

Yhteystiedot

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

Maankäyttö

Kaavoituspäällikkö Suvi Lehtoranta	040 5155 183
Kaavoitusinsinööri Heikki Pitkänen	044 7813 624
Kaava- ja paikkatietoasiantuntija Henna Sihvonen	044 7813 861

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

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa kerrotaan, miten osalliset voivat osallistua ja vaikuttaa asemakaavan laadintaan sekä miten asemakaavan vaikutuksia on tarkoitus arvioida. Lisäksi tässä suunnitelmassa esitetään pääpiirteittäin kaavatyön tarkoitus ja tavoitteet sekä kaavatyön lähtötilanne ja kaavan laadinnan eri työvaiheet.

Osallistuminen ja vaikutusten arviointi suunnitellaan jokaista kaavaa varten erikseen. Tämä suunnitelma on laadittu Käkeläntien tasoristeyksen asemakaavamuutoksen laatimiseksi.

Maankäyttö- ja rakennuslain 63 §:ssä säädetään osallistumis- ja arviointisuunnitelman laatimisesta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) on virallinen asiakirja, joka määrittelee kaavan valmistelussa ja kaavan vaikutusten arvioinnissa noudatettavat osallistumisen ja vuorovaikutuksen periaatteet ja tavat sekä kaavan vaikutusten arvioinnin menetelmät.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on nähtävillä koko kaavatyön ajan Orimattilan kaupungin kaavoitustoimessa sekä kunnan internet-sivuilla. Suunnitelmaa voidaan päivittää tarpeen mukaan työn edetessä.

SISÄLLYSLUETTELO

ASEMAKAAVAN PERUSTIEDOT	4
SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT	5
OSALLISTUMINEN SUUNNITTELUUN	6
Aloitus- ja valmisteluvaihe	7
Ehdotusvaihe	7
Hyväksymisvaihe	8
TIEDOTTAMINEN	8
SELVITETTÄVÄT VAIKUTUKSET	8
KAAVAHANKKEEN AIKATAULU	8

ASEMAKAAVAN PERUSTIEDOT

Suunnittelualan sijainti

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

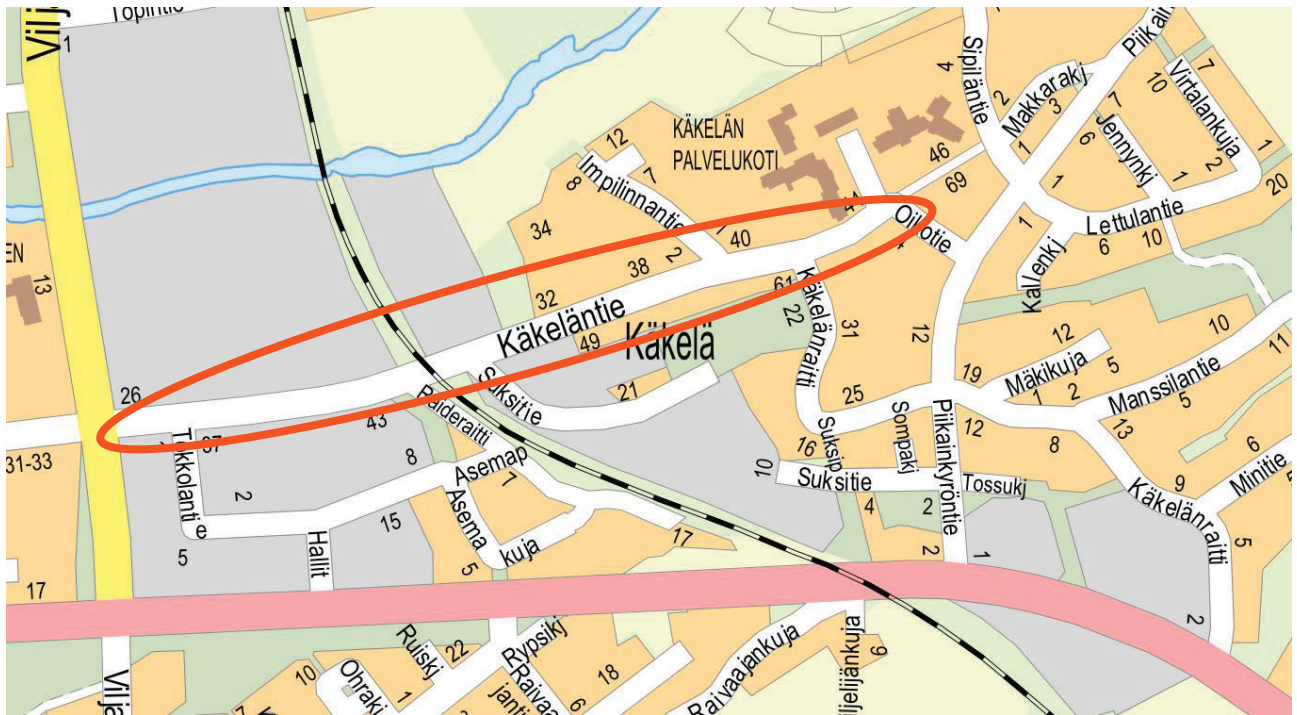
Asemakaavamuutos koskee ainakin kiinteistöjä 560-418-186-0, 560-418-168-0 ja 560-871-1-5. Nämä kiinteistöt ovat kaupungin ja valtion omistuksessa. Käkäläntien asemakaavan mukaiseen katualueeseen kuuluu lisäksi lunastamattomia osia kiinteistöistä 70-8, 8-227, 8-36, 8-103, 8-99, 8-100, 8-101, 8-102, 8-98,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

Kaavoitustehtävän määrittely ja tarkoitus

Käkäläntien 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.



Kuva. Selvitysalue opaskartalla



SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

Nykytilanne

Käkeläntien itäisellä osalla on moottoriajoneuvolla ajo kielletty Viljamaantien ja Oikopolun välisellä osuudella, vain tontille ajo sallittu. Radan ylitys on kielletty yli 15 metriä pitkillä ajoneuvoilla. Erillinen kävely- ja pyöräilytie päättyy Tokkolantien risteykseen, siitä eteenpäin Käkeläntiellä on vain kaksi ajokaistaa. Junaradan ylittävässä tasoristeyksessä ei ole varoituslaitetta (puomia).

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.

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.

Asemakaavat

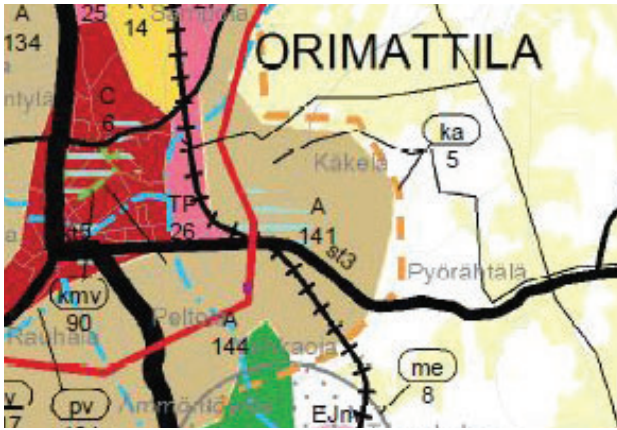
Suunnittelualueella on voimassa asemakaavat A11, A39, A60, A83 ja A122 vuosilta 1974-2008. Käkeläntien katualueelle on asemakaavoissa 13-21 metriä leveä varaus. Rataristeyksen kohdalla on varaus eritasoratkaisua varten. Asemakaavoissa maankäyttö on hyvin pitkälle osayleiskaavan mukaista, poikkeuksena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

Maanomistus suunnittelualueella

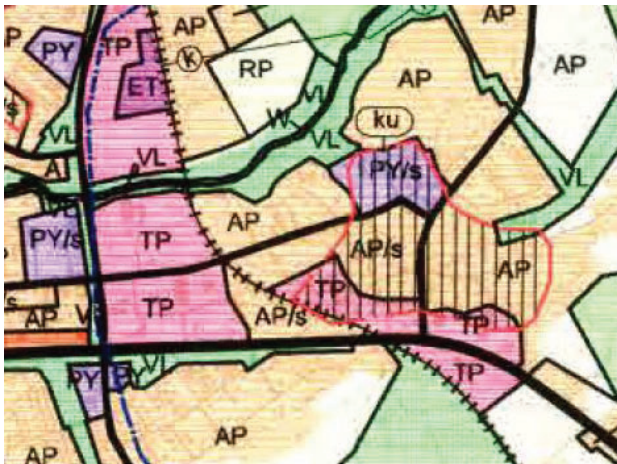
Katualue on pääosin kaupungin omistuksessa. Radan ja Oikotien välisellä osuudella osa katualueesta on yksityisessä omistuksessa. Rata-alue on valtion omistuksessa.

Kuva. Selvitysalue ortokuvalla 2022



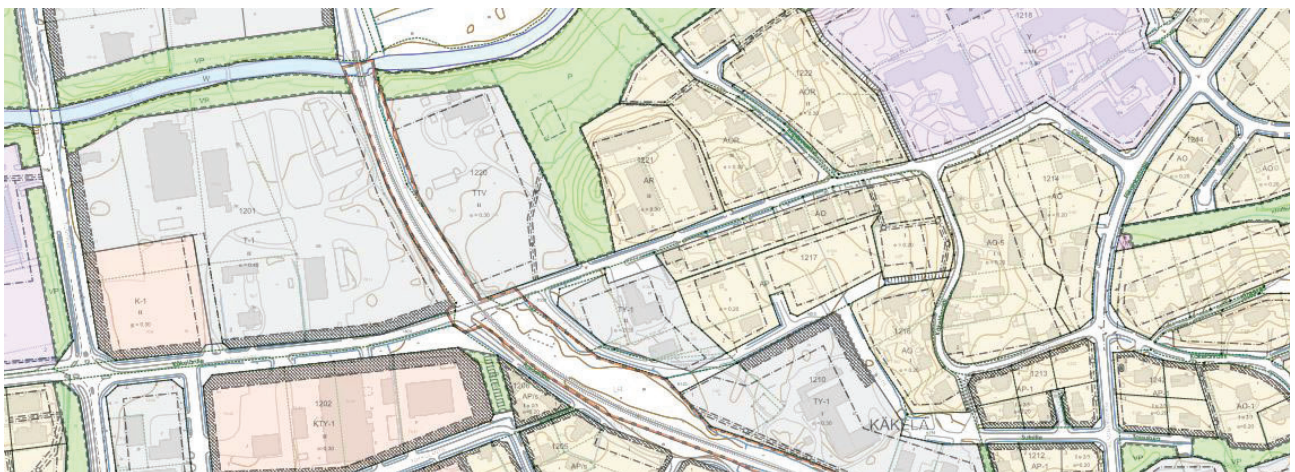


Ote Päijät-Hämeen maakuntakaavasta 2014



Ote Keskusta-Virenoja osayleiskaavasta 2007

Ote ajantasa-asemakaavasta.



OSALLISTUMINEN SUUNNITTELUUN

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 Käkeläntien 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

Viranomaisyhteistyö

Käkeläntien asemakaavamuutoksesta ei järjestetä erillistä viranomaisneuvottelua (vain yleiskaavoista ja seudullisesti merkittävistä asemakaavoista). Tarvittaessa pidetään työneuvottelu Väyläviraston ja ELY-keskusten kanssa.

Kaavaluonnoksesta ja -ehdotuksesta pyydetään lausunnot Orimattilan Vedeltä, Orimattilan Lämmöltä, Päijät-Hämeen pelastuslaitokselta, Lahden museoilta, Päijät-Hämeen ympäristöterveydestä, Kymenlaakson Sähköltä, Hämeen ja Uudenmaan ELY-keskuksilta, Väylävirastolta, vanhus- ja vammaisneuvostolta, nuorisovaltuustolta sekä keskustan aluekumppanuuspyödyltä. Orimattilan teknisen palvelukeskuksen sisällä varataan lausunnonantomahdollisuus yhdyskuntatekniikalle, rakennusvalvonnalle sekä ympäristönsuojelulle.

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

Päätökset

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma:
kaavoituspäällikön viranhaltijapäätös

Valmisteluvaiheen nähtäville asettaminen:
kaupunkikehitys- ja tekninen valiokunta

Vaihtoehdon valinta:
kaupunkikehitys- ja tekninen valiokunta

Kaavaehdotuksen nähtäville asettaminen:
kaupunginhallitus

Kaavan hyväksyminen: kaupunginvaltuusto

Katusuunnitelman hyväksyminen:
kaupunkikehitys- ja tekninen valiokunta

Ratasuunnitelman hyväksyminen: Traficom

ALOITUS- JA VALMISTELUVAIHE

(MRL 62-63 §, MRA 30 §)

Kaava kuulutetaan vireille kaupungin ilmoitustaululla, kotisivuilla sekä paikallislehdissä Orimattilan Sanomat ja Orimattilan Aluelehti. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma asetetaan nähtäville samalla kuulutuksella. Osallinen voi antaa palautetta osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta kaavan laatijalle.

Kaavan valmisteluvaiheen ratkaisuvaihtoehdot asetetaan nähtäville ja liikenneasioista tehdään kaikille avoin nettikysely. Eri viranomaisilta ja yhteisöiltä pyydetään lausunto. Käkeläntiellä järjestetään kaavakävely nähtävillöolon aikana.

Kaavan valmistelu on osallisten kannalta keskeisin suunnitteluvaihe, sillä suunnitelmat eivät ole lopulliseen muotoonsa hiottuja ja muutosten tekeminen on tässä vaiheessa vielä helppoa.

EHDOTUSVAIHE

(MRL 65 §, MRA 27 JA 32 §)

Valmisteluvaiheessa saadun palautteen pohjalta esitetään jatkoon joku tai jotkut toimenpiteet liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Valinta viedään valiokunnan päätettäväksi.

Mikäli haluttu ratkaisu edellyttää kaavamuutosta, laaditaan kaavaehdotus. Kaavaehdotuksen osia ovat kaavakartta merkintöineen ja määräyksineen sekä kaavaselostus (sekä päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma). Kaupunginhallitus asettaa kaavaehdotuksen nähtäville vähintään 30 päiväksi.

Kaavaehdotuksen ollessa julkisesti nähtävillä voi osallinen tehdä kaavasta kirjallisen muistutuksen. Eri viranomaisilta ja yhteisöiltä pyydetään lausunto. Kaavan laatija käsittelee jätetyt muistutukset ja lausunnot, sekä laatii vastineet näihin. Mikäli kaavaehdotukseen tehdään muistutusten ja lausuntojen pohjalta oleellisia muutoksia, muokattu ehdotus tulee asettaa uudelleen nähtäville.

Mikäli haluttu ratkaisu on mahdollista toteuttaa nykyisen asemakaavan mukaisilla aluevarauksilla, kaavamuutosta ei tarvita ja kaavahanke keskeytetään kaupunginhallituksen päätöksellä. Tällöin suunnittelu jatkuu katusuunnitelmana ja mahdollisesti ratasuunnitelmana.

HYVÄKSYMISVAIHE

(MRL 67 §, MRA 37 § JA 200 §)

Kaupunginvaltuusto hyväksyy kaavan sekä vastineet annettuihin lausuntoihin ja muistutuksiin. Kaavan hyväksymispäätöksestä ilmoitetaan niille, jotka ovat sitä kaavaehdotuksen nähtävillä ollessa kirjallisesti pyytäneet. Hyväksymispäätöksestä voi valittaa Hämeenlinnan hallinto-oikeuteen ja hallinto-oikeuden päätöksestä edelleen korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Mikäli hyväksymispäätöksestä ei valiteta, kaava tulee lainvoimaiseksi ja siitä kuulutetaan erikseen.

TIEDOTTAMINEN

Kaavan vireilletulosta, nähtävilläolosta, hyväksymisestä ja voimaantulosta kuulutetaan kaupungin ilmoitustaululla, kotisivuilla (www.orimattila.fi) sekä paikallislehdissä Orimattilan Sanomat ja Orimattilan Aluelehti. Osalliset voivat myös halutessaan jättää yhteystietonsa kaavan laatijoille, jolloin he saavat tiedon eri kaavavaiheista suoraan itselleen postitse tai sähköpostilla.

Niille muistutuksen jättäneille, jotka ovat samalla antaneet omat yhteystietonsa, lähetetään tieto kaavan hyväksymispäätöksestä.

SELVITETTÄVÄT VAIKUTUKSET

Asemakaavamuutoksen mahdollisia vaikutuksia liikenneyhteyksiin, liikenneturvallisuuteen, yhdyskuntarakenteeseen sekä taajamakuvaan arvioidaan suunnittelutyön edetessä.

KAAVAHANKKEEN AIKATAULU

Asemakaava kuulutetaan vireille loppuvuodesta 2023. Asemakaavan valmistelumateriaali pyritään saamaan nähtäville alkuvuodesta 2024. Kaavatyön jatko ja mahdolliset päätökset loppuvuodesta 2024.



Alkuperäiset Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) säännökset löytyvät muun muassa osoitteesta www.finlex.fi

Kaikki vireillä olevien kaavojen osallistumis- ja arviointisuunnitelmat ovat saatavilla Orimattilan kaupungin kaavoitustoitimesta, Erkontie 9, tai kaupungin kotisivuilta osoitteesta <https://www.orimattila.fi/palvelut/kaupunkisuunnittelu/ajankohtaiset-suunnitelmat>

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	Orimattila	Täyttämispvm	12.8.2024
Kaavan nimi	A212 Käkeläntien asemakaavamuutos		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	
Hyväksyjä	H - kunnanhallitus	Vireilletulosta ilm. pvm	13.11.2023
Pysyvä kaavatunnus	AK-000212	Kunnan kaavatunnus	560-A212
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	3,5923	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	0,0000
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]	0,0000	Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	3,5923

Ranta-asemakaava	Rantaviivan pituus [km]	
Rakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset
Lomarakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	3,5916	99,98	8826	0,25	0,4797	56
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä	2,9420	81,9	8826	0,30	0,0188	56
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,6496	18,1	0	0,00	0,4609	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	0,0000	0,00	0	0,0000	0

Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]
Yhteensä	0	0	0	0

Alamerkinnt

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	3,5916	99,98	8826	0,25	0,4797	56
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä	2,9420	81,9	8826	0,30	0,0188	56
TY-1	2,9420	100,0	8826	0,30	0,0188	56
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,6496	18,1	0	0,00	0,4609	0
Kadut	0,2648	40,8	0	0,00	0,2399	0
Kev.liik.kadut	0,2210	34,0	0	0,00	0,2210	0
LR	0,1638	25,2	0	0,00	0,0000	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						