

A212 Lausunnot ja muistutukset

Lausunnot

1. Hämeen ELY-keskus ja UUDELY
2. Lahden museot
3. KSOY

7 muistutusta

ELY-keskus

Kaavalliset lähtökohdat

20.8.2007 lainvoiman saanut Keskusta - Virenoja 2020 osayleiskaava on oikeusvaikutteinen. Yleiskaavassa Käkeläntien junaradan itäpuolella oleva alue on osoitettu pientalovaltaiseen asumiseen, jolla ympäristö tulee säilyttää (kaavamerkintä AP/s). Voimassa olevassa asemakaavassa (lainvoimaan 28.3.1989) junaradan itäpuolella Käkeläntien eteläpuolella oleva alue on kuitenkin osoitettu teollisuusrakennusten korttelialueeksi, jolla ympäristö asettaa toiminnalle erityisiä rajoituksia (TY-1). ELY-keskus on luonnosvaiheen lausunnossaan todennut, että asemakaavaluonnoksissa kyseiselle alueelle on osoitettu teollisuusrakennusten korttelialue, jolla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia (TY-1). Asemakaavaluonnokset eivät ole yleiskaavan tavoitteen mukaisia ja poikkeaminen tulee perustella kaavaselostuksessa.

Asemakaavasuunnittelua on jatkettu kaavaluonnos 1 pohjalta, jossa Käkeläntie katkaistaan ajoneuvoliikenteeltä. Asemakaavaehdotukseen on lisätty kulttuuriympäristöarvoja säilyttävä kaavamääräys (TY-1/s). ELY-keskus edelleen muistuttaa, että MRL 42 § mukaan yleiskaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi. Jos yleiskaava on ilmeisen vanhentunut, asemakaava voidaan perustellusta syystä laatia tai muuttaa sisällöltään 1 momentissa säädetystä poiketen. Tällöin on kuitenkin huolehdittava siitä, että asemakaava sopeutuu yleiskaavan kokonaisuuteen ja otettava huomioon, mitä 39 §:ssä säädetään yleiskaavan sisältövaatimuksista. Kaavaehdotuksessa on perusteltu suppeasti yleiskaavasta poikkeamista. Koska kaavahanke eroaa sitä ohjaavasta yleiskaavasta, tulee ratkaisu perustella kaavaselostuksessa riittävästi.

Liikenne

Kaavaehdotukseen on valittu edistettäväksi vaihtoehto, jossa Käkeläntie katkaistaan. Luonnosvaiheen lausunnossaan ELY-keskus on kehottanut, mikäli kyseinen vaihtoehto valitaan edistettäväksi, kiinnittämään huomiota tonttikohtaiseen liikennöintiin sekä ajoyhteyksiin ja mahdollisiin Artjärventien (st 167) kohdistuviin liikenteellisiin vaikutuksiin.

Ehdotusvaiheen selostuksessa on huomioitu kattavasti muutokset ajoneuvoliikenteen reitteihin sekä ajomatkojen pidentymiseen. Liikennemäärien lisääntyminen Artjärventielle on arvioitu vähäiseksi. Piikainkyröntien liikennemäärien arvioidaan kuitenkin lisääntyvät merkittävästi. Piikainkyröntiellä ei ole kevyenliikenteen väylää, mutta se on leveä ja valaistu. Piikainkyröntie on hallinnollisesti edelleen valtion maantie (mt 11851), mutta se on kaavoitettu kaduksi. Selostukseen tulee ennen kaavan hyväksymistä tuoda ilmi Piikainkyröntiellä kasvavan liikenteen vaikutukset kevyelle liikenteelle liikenneturvallisuuden näkökulmasta sekä huomioida myös kasvavan liikenteen määrä liittymien liikenneturvallisuuteen. Piikainkyröntiestä tulisi lisäksi tehdä kadunpitopäätös ja tarvittavat kiinteistötoimitukset, jotta hallinnollinen muutos maantiestä kadusta toteutuisi. Kadunpitopäätöksestä tulee tarpeen vaatiessa neuvotella Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa.

Hulevedet

Hulevesien hallinnan osalta asemakaavassa esitetään annettavaksi esimerkiksi yleismääräyksissä hulevesien viivyttämistä koskeva määräys. Näin vähennetään läheisen ojan ja edelleen Palojoen kuormitusta sekä tulvariskiä.

Lahden Museot

Arkeologinen kulttuuriympäristö

Museolla ei ole asiakohdan kaavahankkeesta huomautettavaa arkeologisen kulttuuriperinnön osalta.

Rakennettu kulttuuriympäristö ja maisema

Lahden museot on 9.2.2024 valmisteluvaiheeseen antamassaan lausunnossa todennut, että 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. Rautatie valmistui vuonna 1900 ja osittain sen vaikutuksesta seudulle syntyi teollisuutta. Pieni asemarakennus on purettu, mutta entisen aseman lähistöllä on jäljellä pienipiirteistä rakentamista 1900- luvun alusta. Rautatien varteen sijoittuu mansardikattoinen tiilinen 1920-luvulla rakennettu entinen meijeri. Keskusta-Virenojan osayleiskaavassa (2007) alueella on kaavamääräys /s Alue, jolla ympäristö säilytetään. Museon on edellyttänyt vastaavan sisältöisen kaavamääräyksen sisällyttämistä myös laadittavaan asemakaavaan kattaen myös entisen meijerin alueen. Museolla ei ole ollut liikenteen järjestämisvaihtoehdon valintaan tai asemaakaavaan muuta huomautettavaa rakennetun kulttuuriympäristön ja maiseman osalta.

Ehdotusvaiheessa teollisuuskortteleille on osoitettu merkintä TY-1/s. Merkinnän määräyksen mukaan kyseessä on alue, jonka ympäristö säilytetään. *Uudisrakennusten muoto, materiaali ja väri tulee sopeuttaa ympäröivään rakennuskantaan. Rakennuksen ulkoasua oleellisesti muutettaessa ja uudisrakennuksen rakennusluvan yhteydessä on pyydettävä lausunto alueelliselta vastuumuseolta.* Museon näkemyksen mukaan määräys on riittävä. Rakennetun kulttuuriympäristön tai maiseman suojelun osalta museolla ei ole Käkeläntien tasoristeyksen asemakaavamuutoksen ehdotukseen huomautettavaa.

KSOY

kaava-alueella sijaitsee meidän 20 kV ja 0,4 kV ilmajohtoja ja maakaapeleita. Johdoista kartta liitteenä, jossa vihreällä 20 kV, sinisellä 0,4 kV. Yhtenäisellä viivalla on esitetty ilmajohdot ja katkoviivalla maakaapelit. Kymenlaakson Sähköverkko Oy:llä ei ole huomauttamista, mikäli seuraavat ehdot huomioidaan:

- Sähköverkkoon kuuluvien johtojen ja laitteiden sijoittamista varten varataan riittävät tilat.
- Huomioidaan nykyiset sähköjohdot alueella. Johdoista liitekartta.
- Tilaaja vastaa rakentamisen aiheuttamista mahdollisista johtojen siirtokustannuksista.

Muistutus 01

Vastustan asemakaavamuutoksessa esitettyä Käkeläntien katkaisua autoliikenteeltä tasoristeyksen kohdalta.

Perusteluni ovat:

1. Vähäinen liikenne radalla Lahti-Loviisa -radalla ajoi vuonna 48 tavarajunaa vuonna 2023. (Orimattilan sanomat 18.1.2024) Mitä ilmeisimmin junaliikenteen volyyymi ei ole kasvanut, eikä kasvane. Käkeläntien katkaisu on mielestäni täysin ylimitoitettu toimenpide junaliikenteen volyyymiin nähden.
2. Asukaskyselyn tulokset Kaupungin järjestämän asukaskyselyn tulosten perusteella selkeä enemmistö vastustaa Käkeläntien katkaisua autoliikenteeltä junaradan kohdalla. Vastauksissa mainitaan mm. päivittäisen elämän hankaloituminen. (A212 Käkeläntien asemakaavamuutos, LUONNOSPALAUTTEEN RAPORTTI 19.3.2024. <https://orimattilad10.oncloudos.com//kokous/2024407-8-14213.PDF>)
3. Vaihtoehtoiset ratkaisut

Asukaskyselyssä ilmeni vaihtoehtoisia ratkaisuja. Ehdotankin, että asia otetaan uudelleen valmisteluun huomioiden edellä mainitussa Luonnospalautteen raportissa esitetyt vaihtoehdot. Erityisesti vaihtoehto ”VE3” (Käkeläntien katkaisu autoliikenteeltä Oikotien kohdalla sekä kevyen liikenteen reitin rakentaminen välille Suksitie – Käkelänraitti) mahdollistaisi alueen asukkaiden sujuvan liikkumisen, estäisi läpiajon sekä tarjoaisi kevyelle liikenteelle mainion uuden ja vaihtoehtoisen reitin. Lisäksi, tämä ratkaisu olisi samaisen raportin mukaan myös huomattavasti kustannustehokkaampi.

4. Muuta huomioitavaa
Turvallisuus tasoristeyksessä parantuisi melkoisesti, jos radanvarren kasvillisuutta poistettaisiin. Tällä hetkellä pajukko on näkemäesteenä. Kaupungin asukkaana ja veronmaksajana soisin huomioitavan asuinalueen kulkuyhteyksien sujuvuuden.

Muistutus 02 (allekirjoittajia 46)

EHDOTUS V3 + VAROITUSLAITOS PUOMEINEEN

- Liikenne tulisi katkaista Käkelän palvelukeskuksen ja Käkelänraitin väliselle alueelle asennettavalla jousivarsipuomilla. Silloin loppuisi läpiajoliikenne ja samalla liikenne radalla vähenisi merkittävästi sekä jalankulkukin olisi turvallisempaa hiljaisen liikenteen vuoksi. Kaahailijat eivät pääsisi Käkeläntielle!
- Jousivarsipuomit, joita on käytössä esim. Rantatiellä, mahdollistavat auraamisen, kävelijöiden, polkupyörien, rollaattorien ja invamopojen kulkemisen
- Jousivarsipuomi on tänä vuonna asennettu esim. Käkelänraitille, miksei myös Käkeläntielle.
- Varoitustaitos puomeineen ylikäytävälle
- Halvin ratkaisu
- Käkeläntien ja Käkelänraitin omaleimaisuus tulee säilyttää

EHDOTON EI TASORISTEYKSEN SULKEMISEEN

Muistutus 03

KIRJALLINEN MIELIPIDE/LAUSUNTO KOSKIEN KÄKELÄN TASORISTEYKSEN ASEMAKAAVAMUUTOSTA (A212)
Vastustan asemakaavamuutoksessa esitettyä Käkeläntien katkaisua autoliikenteeltä tasoristeyksen kohdalta.

Perusteluni ovat:

1. Vähäinen liikenne radalla Lahti-Loviisa -radalla ajoi vuonna 48 tavarajunaa vuonna 2023. (Orimattilan sanomat 18.1.2024) Mitä ilmeisimmin junaliikenteen volyymi ei ole kasvanut, eikä kasvane. Käkeläntien katkaisu on mielestäni täysin ylimitoitettu toimenpide junaliikenteen volyymiin nähden.
2. Asukaskyselyn tulokset Kaupungin järjestämän asukaskyselyn tulosten perusteella selkeä enemmistö vastustaa Käkeläntien katkaisua autoliikenteeltä junaradan kohdalla. Vastauksissa mainitaan mm. päivittäisen elämän hankaloituminen. (A212 Käkeläntien asemakaavamuutos, LUONNOSPALAUTTEEN RAPORTTI 19.3.2024. <https://orimattilad10.oncloudos.com//kokous/2024407-8-14213.PDF>)

Esimerkki: tasoristeyksen sulkemisen johdosta autolla keskustassa asiointimatka pitenee yhteensä noin 2-3 km joka kerta. Vuositasolla tästä kertyy melkoinen matka. Edellisen dokumentin mukaan toimenpiteen vaikutusalueella on 35 asuttua kiinteistöä, noin 130 asukasta.

Laskelma: Arkisin työmatka tai asiointimatka, $(52 \times 5 = 260)$ eli 260 matkaa yhteen suuntaan, yhteensä 520 matkaa edestakaisin. Arvio: autolla liikkuu puolet alueen asukkaista, 65 kpl. 1 km lisää matkaa vuodessa = 520 km / auton käyttäjä 2 km lisää matkaa vuodessa = 1040 km / auton käyttäjä

Alueen ajomatkat vuositason lisääntyvät 33000 - 67000 km. Tämä on jo taloudellisesti sekä ympäristövaikutuksiltaan merkittävä lisäys. Huomattava myös, että tämä laskelma lienee alakanttiin eikä esimerkiksi viikonloppuisin tehtäviä matkoja ole otettu huomioon.

3. Vaihtoehtoiset ratkaisut

Asukaskyselyssä ilmeni vaihtoehtoisia ratkaisuja. Ehdotankin, että asia otetaan uudelleen valmisteluun huomioiden edellä mainitussa Luonnospalautteen raportissa esitetyt vaihtoehdot. Erityisesti vaihtoehto "VE3" (Käkeläntien katkaisu autoliikenteeltä Oikotien kohdalla sekä kevyen liikenteen reitin rakentaminen välille Suksitie – Käkelänraitti) mahdollistaisi alueen asukkaiden sujuvan liikkumisen, estäisi läpiajon sekä tarjoaisi kevyelle liikenteelle mainion uuden ja vaihtoehtoisen reitin. Lisäksi, tämä ratkaisu olisi samaisen raportin mukaan myös huomattavasti kustannustehokkaampi.

4. Muuta huomioitavaa

Turvallisuus tasoristeyksessä parantuisi melkoisesti, jos radanvarren kasvillisuutta poistettaisiin. Tällä hetkellä pajukko on näkemäesteenä. Kaupungin asukkaana ja veronmaksajana soisin huomioitavan asuinalueen kulkuyhteyksien sujuvuuden.

Muistutus 04

A212 Käkeläntien tasoristeyksen asemakaavamuutos, luonnosvaihe

Vaihtoehtoisia kaavaluonnoksia ovat Käkeläntien katkaisu ajoneuvoliikenteeltä (vaihtoehto 1), tai puomillinen varoituslaitos Käkeläntielle (vaihtoehto 2).

Paras vaihtoehto eli eritasoristeyks ei ole realistinen toteuttamisvaihtoehto miljoonaluokan kustannuksista johtuen.

Lausunto kaavaluonnoksen A212 vaihtoehto numero kahden (puomillinen varoituslaitos) puolesta perusteluineen

Käkeläntien muuttaminen yhdystieksi, jolle tulee varoituslaitos puomeineen radan ylittämistä varten, sujuvoittaisi Käkelän ja Piikainkyrön liikennettä. Edellytyksenä on, että Käkeläntie remontoitaisiin samaan kuntoon kuin Viljamaantien läntinen puoli. Käkeläntien katkaisu vaikuttaisi erityisesti ajoneuvoliikenteen reitteihin. Käkelässä asuvilla ja työssäkäyvillä matka keskustan suuntaan olisi jatkossa Artjärventien kautta, mikä pidentäisi erityisesti radan lähellä asuvien ajomatkoja.

Ykkösvaihtoehto vähentäisi leventämisen aiheuttamaa tilapäistä maisemahaittaa, mutta vähentäisi liikenneturvallisuutta koska jalankulkijat ja pyöräilijät jatkaisivat osalla Käkeläntietä edellään samalla kulkuväylällä. Kakkosvaihtoehdon autoilusta erotettu erillinen oma kevyt liikenteen kulkuväylä on turvallisin valinta. - Yleensäkin ykkösvaihtoehdon, saman kulkuväylän käyttäminen kaikille tielläliikkuville, olisi mahdollinen vain siinä tilanteessa missä liikennemäärät tulevaisuudessa eivät juuri nousisi. Mikään ei kuitenkaan osoita varmuudella ettei liikennemäärät kasvaisi.

Näennäisesti liikenneturvallisuus ykkösvaihtoehdossa paranisi kertaheitolla, kun ajoneuvoliikenne estettäisiin tasoristeyksessä kokonaan. - Lainaus: *“Auton ja junan törmäysriski poistuisi kokonaan. Kun radan yli on pakko kävellä (myös pyörän kuljettajan), liikennevahingon riski on todella pieni.”*

Suunnitelma yksi ei ota kuitenkaan huomioon sitä tosiseikkaa, että kaikki estetty ajoneuvoliikenne siirtyy seuraavaan puomilliseen tasoristeykseen, jossa taas tietysti kohtaamisongelma! Varoituslaitos puomeineen ... Puomien kanssa kun jää paikasta riippumatta edelleen pieni riski vahinkoihin; joku kiertää niitä. Mutta tämä mahdollisuus on edelleen ihan sama Artjärventien tasoristeyksessä jossa liikenne vielä selvästi lisääntyisi. Asia olisi eri, jos siellä olisi eritasoristeys. - Väylävirasto pyrkii poistamaan tasoristeyksiä, joiden olosuhteet eivät salli turvallista ylittämistä eli esimerkiksi kohdissa, joissa näkyvyys on huono. Käkeläntien risteyksessä on hyvä näkyvyys, josta esteettömyydestä on kaiketi yksimielisyys. Hyvän näkyvyyden lisäksi tasoristeyksen turvallisuutta voidaan parantaa muuttamalla tien geometriaa.

Käkeläntien katkaisu tekisi Käkelän asuntoalueesta ns. pussinperän. Alue ei enää houkuttelisi niitä, joille sujuvat yhteydet ovat tärkeitä.

Jalankulkijoille ja pyöräilijöille merkittävin muutos kakkosvaihtoehdossa on ajoneuvoliikenteestä erotettu oma kulkuväylä, eli selvä parannus niin nykytilanteeseen kuin myös ykkösvaihtoehtoon. Vaikka Käkeläntien liikenne lisääntyisi, niin kevytliikenteen turvallisuus paranee. Uudet kulkuyhteydet Käkelänraitin ja Suksitien ympärillä lyhentävät kävelyreittejä. Suksitien katkaisu kahteen osaan rauhoittaa Suksitien varrella olevien teollisuuskiinteistöjen pihat läpiajolta.

Asiat joihin kaavahanke yksi huomattavasti vaikuttaa.

Ykkösvaihtoehdossa suurimmat muutokset maisemiin kohdistuvat nykyisen tasoristeyksen alueelle. Radan varrella olisi korkea aita molemmin puolin rata-aluetta ja ajon estävät kiinteät puomirakenteet. Pyöräily estettynä ja jalankulkijoilla sokkelo kierrettävänä. Katkaisuvaihtoehdon labyrinttihilaste pakottaa pyöräilijätkin ylittämään radan kävellen. Radan molemmin puolin on siis puomilabyrintti ja aidat, jotka estävät radan ylittämisen muuten kuin kävelemällä. Radan ylittäminen on hankalampaa labyrintti-hilasteen vuoksi, varsinkin talvikunnossapidon aikaan, Käkeläntie on kunnossapidon osalta Viljamaantiestä itään kakkosluokkaa. Kun aurasikalustokaan ei enää voisi ylittää junarataa, on todennäköistä, että talviseen kunnossapitoon tulisi viiveitä. - Kunnossapitoluokka laskee, mikäli Käkeläntien käyttäjämäärät vielä laskevat.

Huomionarvoista on, että jalankulun ylityspaikan hoito jää kokonaan miestyöksi, mikä nostaa kustannuksia ja osaltaan todennäköisesti viivästyttää lumitöitä aamuisin, aivan arviolta 200 neliön alueen pitäminen lumesta puhtaana ja liukkaudesta vapaana manuaalisesti on aika iso urakka. Todennäköisesti apuna voisi käyttää pientä lumilinkoa tms. Mutta silti paljon isompi työ verrattuna traktorityönä tehtävään lumenauraukseen. Ajallisesti voisi ajatella työajan muuttuvan parista minuutista pariin tuntiin. Toteutuneella ajalla on merkitystä kun talviaamuna pitää ehtiä työhön tai kouluun. Lisäksi sokkelosta läpikäseminen voisi osoittautua talviliukkailla vaikeaksi yleistymässä oleville erilaisille invamopoille ja muille sähköavusteisille liikkumisvälineille. Pienikin lumimäärä ja sen seurauksena ajouran kapeneminen tekisi olosuhteet vähintäänkin haastaviksi ikäihmisille ja liikuntarajoitteisille.

Kakkosvaihtoehto:

Kun Käkeläntie on levennetty, erillinen kävely- ja pyöräilytie rakennettu ja varoituslaitos puomeineen on toiminnassa, alueen läpiajokielto poistetaan ja Käkeläntiestä tulee itäisen keskusta-alueen yhdystie, mikä parantaa yleisesti alueen houkuttelevuutta yksinkertaisesti ja turvallisesti. Käkeläntien varrella on ollut teollisuutta radan rakentamisesta lähtien. Joustava tieyhteys työntekijöille keskustaan ja palveluihin on tärkeä.

Varsinaisia suojeltavia luontoarvoja alueella ei ole. Käkelä ei ole pohjavesialuetta.

Kustannuksista

Ykkösvaihtoehdon kustannusarvio jää noin puoleen kakkosvaihtoehdon kustannuksesta mikä on 880 000 euroa, vaikuttaa isolta erolta, mutta tarkastellaan asiaa laskemalla. Käkeläntien katkaisun myötä pussinperällä asuvien ja siellä käyvien matka suuntaansa pitenee noin varovaisesti arvioituna 600-800 metriä, niin otetaan laskennalliseksi keskiarvoksi vaikkapa 700 metriä lisämatkaa suuntaansa, mikä tekee 600 ajoneuvon lisämatkaksi päivässä 420 km. Aika huomattava määrä. Oletetaan vartioidun tasoristeyksen varolaitteiden elinkaarimalliksi, esimerkiksi 10 vuotta, niin pohditaan mitä kiertotie maksaisi: Lenkki Artjärventien kautta tuottaa yhteensä 1 533 000 ylimääräistä kilometriä (38 kertaa maapallon ympäri), mikä rahaksi muutettuna tarkoittaa verottajan km-korvauslaskelman mukaan 873 810 euron menoerää kuntalaisille, tai samaa säästönä jos nyt investoidaan varolaitteisiin eikä katkaista valmista tietä. - Tästä voi tehdä helposti päätelmän, että investointihanke on kannattava sekä taloudellisesti että kasvavan turvallisuuden myötä, saahan tässä kakkosvaihtoehdossa kevytliikenne koko matkalle oman väylänsä, mikä jää tietysti käyttöön kymmenen vuoden päästäkin. - Teoreettisestikin on aivan turhaa hinnoitella ylimääräistä matkustusaikaa, mutta sekin tekee (1,5 henkilöä autossa) 10 vuoden ajalta yli 34 henkilötyövuotta, joko työ- tai vapaa-aikaa autossa istuen.

Käkeläntie on yksi Orimattilan keskustan itä-länsi -suuntaisista pääkaduista.

Muistutus 05 (16 allekirjoittajaa)

A212 Käkeläntien tasoristeyksen asemakaavamuutos, luonnoksen kaavaselostus

Sauvapolku ja suuret puut

Haluamme esittää huomion koskien kevyenliikenteen verkkoa täydentävän ja asemakaavan mukaisen kävely- ja pyörätien, Sauvapolun, rakentamista Suksitien ja Käkelänraitin väliin sekä erikseen muutaman komean puun säilyttämistä Käkeläntieltä Koivikolle käännyttäessä.

Käkelänraitin ympärillä on maakunnallisesti arvokasta rakennettua ympäristöä. Arvostamme asuinalueemme puistomaisuutta. Sen puistomaisuus tulee täällä Käkelänraitin varrella sekä kaupungin maalla että asukkaiden omissa pihoiissa kasvavista isoista puista ja pensaista. Elinympäristömme puistomaisuus ja jopa puutarhamaisuus säilyvät vain, jos isoja puita vaalitaan aina, kun niiden lähellä jotakin rakennetaan.

Tulevan Sauvapolun yläosan kohdalla kasvaa isoja vaahteroita ja yksi yli satavuotias kriikuna. Toivomme, että näitä puita säilytettäisiin mahdollisimman monta. Näkyvyyttä tulevan Sauvapolun kulkijoille Käkelänraitin suunnalta saadaan karsimalla pieniä kriikunoita ja vaahteran vesoja sekä muutamia oksia isoista vaahteroista. Vain itse Sauvapolun alle jäävät puut on pakko kaataa ja toivommekin muiden puiden säilyvän.

Myös Käkeläntien varrella on isoja komeita puita ja erityisesti toivoisimme, että säästäisitte Käkeläntien ja Koivikon päiväkodille kulkevan pihatien risteyksessä kasvavat kaksi isoa puuta, jos Käkeläntielle tulee muutoksia, esim. kevyenliikenteenväylä.

Nämä asiat liittyvät asioiden toteuttamiseen eikä niinkään tähän asemakaavamuutoksen luonnokseen, mutta haluamme tuoda nämä esille jo nyt.

Muistutus 06

Asia: Käkeläntien rautatietasoristeyksen sulkeminen autoliikenteeltä

Olen asunut yli kolmesta vuotta Käkeläntien ns. vanhan osan varrella ja olen innostuneena seurannut radan sulkemisen suunnittelun etenemistä.

Käytän päivittäin tietä kulkiessa niin autolla kuin kävellessä koiran kanssa useita kertoja päivässä. Junaradan yli ajaa näkemykseni mukaan lähes jokainen autoilija pysähtymättä, osa hiljentää hiukan mutta suurin syy lienee oman auton ja sen säästäminen röykytykseltä. Aktiivisesti puhelintaan seuraavat ihmiset eivät tee elelläkään katsoakseen kulkeeko radalla liikennettä. Myös mopoilijat ja mönkijäkuskit ylittävät radan pelottavan kovaa, yhtään katsomatta tuleeko rataa pitkin kulkevaa ajoneuvoa. Muutama kuorma-autokuski ajaa kännykkää tiukasti katsoen.

Eniten minua on ihmetyttänyt ihmisten kommentointi asiassa vain autoilijan näkökulmasta. Tiellä kulkee paljon lapsia, kouluun meneviä ja sieltä kotiin palaavia. Myös aikuisia pyöräilijöitä ja kävelijöitä liikkuu paljon. Heidän turvallisuus on uhattuna suuren liikennemäärän vuoksi. Luvatonta läpiajtoa on paljon, läpiajon kieltävä liikennemerkki tuntuu olevan enemmän koriste. Myös nopeudet ovat liian suuria. Sallittua nopeutta ylitetään päivittäin ja moni ajaa suorastaan pelottavan kovaa. Radan sulkeminen turvaisi monen jalankulkijan ja pyöräilijän kulkemisen, varsinkin pienten lasten.

26.10.2024 ilmestyneessä Aluelehdessä jotkut paikalliset yrittäjät uhkailevat kaupunkia poismuutolla jos rata suljetaan. Näihin uhkailuihin ei mielestäni kaupungin pidä taipua. Varsinkin kun näiden yrittäjien yksi iso peruste on: *”Yrittäjien näkemyksen mukaan liikenne siirtyy Artjärventielle ja sen puomilliseen tasoristeykseen.”* No, sinnehan sen kuuluukin siirtyä. Siellä on leveä tie, kevyenliikenteenväylä ja kaiken lisäksi loistava reitti kulkea Piikainkyröntien kautta esimerkiksi Suksitielle.

Toivon sydämestäni että rata suljetaan suunnitelman mukaisesti. Ravitien ja Villintien tasoristeys suljettiin juuri samalla tavalla ja Käkeläntien sulkeminen on looginen jatkumo tälle.

Muistutus 07 (8 allekirjoittajaa)

Lausunto Käkeläntien tasoristeyksen asemakaavamuutoksesta

Käkelän alueen yrittäjät pitävät moitittavana sitä, miten kaupungin päättäjät ovat sivuuttaneet alueen asukkaiden ja yritysten mielipiteet ja ehdotukset tasoristeyksen kehittämistä koskien sekä jättäneet kokonaan vuorovaikutteisen yritysvaikutusten arvioinnin tekemättä, ja mikä pahinta, jättäneet arvioimatta edullisimman ja vähiten haittaa aiheuttavan toteutustavan, jota käydään läpi seuraavaksi.

Kaupunki on harkinnut vaihtoehtoina vain tasoristeyksen sulkemista ajoneuvoliikenteeltä (VA1) ja varoituslaitosta puomeineen (VA2). Alueen asukkaat ehdottivat myös tien katkaisemista puomilla palvelukeskittymän ja omakotialueen väliltä (VA3). On selvää, että vaihtoehto 3 ei ole toteutuskelpoinen, koska se ei varoituslaitoksen ja puomin pois jäämisen vuoksi poista radan ylityksen vaarallisuutta (jota VR haluaa parantaa). Kaupunki on kuitenkin jättänyt kokonaan arvioimatta vaihtoehdon, jossa toteutetaan VA3 sekä varoituslaitos puomeineen. Vaihtoehtojen kustannusvertailussa tämä vaihtoehto tulisi kaikkein halvimmaksi (475 t€) ja aiheuttaisi vähiten haittaa alueen asukkaille, yrityksille ja kiinteistöjen

arvoille.

Mikäli tie katkaistaan ajoneuvoliikenteeltä kaavaehdotuksen mukaisesti ja Suksitie rakennetaan valmiiksi, lisääntyy jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrä Suksitiellä, jossa liikkuu paljon raskasta liikennettä (esim. pellettirekkoja). Tällä hetkellä läpikulku tehdasalueen läpi on kielletty. Jos tie rakennetaan, nuoret alkavat pian oikaista tehdasalueen läpi sen ollessa lyhin reitti, mikä lisää riskejä. On suurena vaarana, että Suksitiestä teollisine liikenteineen tulee suurempi riski Käkelän lapsille ja nuorille kuin mitä Käkeläntie tällä hetkellä on.

Väylävirasto ei pidä edes puomilla varustettuja tasoristeyskiä turvallisina, koska niissäkin voi tapahtua onnettomuuksia. Haluamme huomauttaa, ettei tämä ole mikään peruste Käkeläntien katkaisemiselle ajoneuvoliikenteeltä, koska katkaiseminen ja puomi lisäävät saman verran turvallisuutta. Mikäli tie katkaistaan, siirtyy liikenne käyttämään Artjärventietä ja sen puomillista tasoristeystä. Tien katkaiseminen ei siis vähennä puomillisten tasoristeysylitysten määrää. Sen sijaan esim. Väyläviraston pelkäämät raskaan kaluston tasoristeysylitykset ovat Artjärventiellä Käkeläntietä vaarallisempia, sillä Suksitieltä Käkeläntielle kääntyttäessä raskas liikenne ei ehdi kiihdyttää liikaa tasoristeykselle mentäessä, jolloin myöskään ei synny tilanteita, joissa varoituslaitosta ei ajonopeuden vuoksi ehdittäisi huomaamaan.

Huomionarvoista on myös se, että mikäli Käkeläntie katkaistaan ja Artjärventien puomiin tulee vikatilanne, ei Käkelästä pääse kuin hyvin pitkää kiertotietä Orimattilan keskustan suuntaan. Tämä on erityisen vaarallinen tilanne pelastusajoneuvojen näkökulmasta. Kaupungin viranhaltijoiden kanssa käymiemme keskustelujen myötä olemme saaneet kuvan, että Käkeläntien katkaiseminen perustuu lähinnä poliittiseen tahtotilaan eikä siihen, että kyseessä olisi paras ratkaisu. Mitään yritysvaikutusten arviointia ei tietääksemme ole tehty, eikä meiltä yrittäjiltä ole kartoitettu vaikutuksia. Orimattilan päättäjiä eivät selvästi yritystoiminnalle aiheutuvat haitat kiinnosta, joten me yrittäjät olemme päättäneet itsekin ryhtyä asiassa poliittiseksi ja esittää kaupungille tämän ”nootin” sekä uhkavaatimuksen asiassa: mikäli Käkeläntien tasoristeystä ei säilytetä ajoneuvoliikenteen käytössä ja muuteta turvallisiksi, vaihtavat alla listatut yritykset kotipaikkansa pois Orimattilasta.

Suurin osa näistä yrityksistä on hyvin kannattavia ja voimakkaasti kasvavia, ja niiden kaupungille tuoma verokertymä nyt ja tulevaisuudessa on merkittävä. Pelkästään näiden yritysten kaupunkiin tuomalla verokertymällä katetaan 475 t€ kulu arviomme mukaan n. viidessä vuodessa. Kaupunki voi pohtia, millä tämä vaje jatkossa katetaan, mikäli tie päätetään katkaista ja näin vaikeuttaa näiden yritysten toimintaa. Vastaavasti mikäli yhteistyö kaupungin kanssa tieasiassa toimii, Käkelän yrittäjät ovat valmiita siirtämään muualla kotipaikkaansa pitäviä yrityksiään Orimattilaan ja näin lisäämään entisestään kaupungin verokertymää.