

## **Espoo–Salo-oikoradan suunnittelua jatketaan Lukkarinmäen kohdalla valitun vaihtoehdon pohjalta**

**Lukkarinmäen kohdalla on yleissuunnitelmavaiheessa tutkittu neljää vaihtoehtoista ratalinjausta. Espoo–Salo-oikoradan yleissuunnittelua ohjaava hankeryhmä päätti kokouksessaan 11.6.2019 jatkaa suunnittelua vaihtoehdon YS pohjalta.**

Jatkosuunnitteluun valittu vaihtoehto YS on hyvin lähellä edellisen suunnitteluvaiheen mukaista AYS-linjausta. YS-ratalinjalla haitallisia kokonaisvaikutuksia on pystytty vähentämään.

### **Linjauksesta on keskusteltu useiden tahojen kesken**

Asukkaiden, kunnan, museoviranomaisten, ELYn, Varsinais-Suomen liiton ja Lukkarinmäki-seuran kanssa ratalinjausvaihtoehdoista käydyssä vuoropuhelussa on tullut esille, että ensisijainen vaihtoehto on osoittaa ratalinjaus maakuntakaavan mukaiseen maastokäytävään. Ratalinjaus on ollut eri vaiheen kaavoissa jo kymmeniä vuosia, jolloin radan tulon kyseiseen kohtaan on voitu varautua.

Lukkarinmäen ja Salon asukkaat ovat vastustaneet radan kulkemista Lukkarinmäen alueen kautta arvokkaalle kulttuuriympäristölle aiheutuvien haittojen takia. Osalle asukkaista on tullut yllätyksenä, että suunniteltu betonitunneliosuus joudutaan kaivamaan auki, jolloin rakentamisen aikaiset vaikutukset ovat suuret. Lopputilanteessa rata on Lukkarinmäen kohdalla koko matkalla tunnelissa.

### **Suunnittelua on tarkennettu**

Yleissuunnitteluvaiheessa pyrittiin löytämään radalle vähiten haitallinen sijainti tutkimalla Lukkarinmäen kohdalla uusia ratalinjausvaihtoehtoja. Ratakäytävän maaperätutkimuksia ja melulaskelmia on tarkennettu.

Tarkemman suunnittelun ja tarkennettujen lähtötietojen avulla alustavan yleissuunnitelman linjausta muutettiin samassa maastokäytävässä siten, että YS-vaihtoehdossa betonitunnelin osuus on lyhyempi kuin alustavassa yleissuunnitelmassa ja ratalinjausta on siirretty Uskelankirkkotien kohdalla hieman etelämmäksi. Tällöin betonitunneliosuuden rakentamisen aikaiset vaikutukset ovat paremmin hallittavissa ja vaikutukset Uskelankirkkotien ympäristöön ovat pienemmät. Melulle altistuvia kiinteistöjä on jonkin verran vähemmän kuin aikaisemmassa suunnitteluratkaisussa.

### **Ympäristösuunnittelulla voidaan lieventää haitallisia vaikutuksia**

YS-linjauksella on pystytty pienentämään alueen valtakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön kohdistuvia haitallisia vaikutuksia, mutta niitä ei voida kokonaan välttää. Uskelankirkkotien ympäristö muuttuu rakentamisen aikana betonitunnelin kohdalla, mutta se palautetaan rakentamisen jälkeen nykyisen kaltaiseksi.

## **Merkittäviä vaikutuksia asuinrakennuksiin**

Myös valitussa vaihtoehdossa YS joudutaan lunastamaan ja purkamaan asuinrakennuksia betoni-tunnelin rakentamisen ja meluhaittojen takia. Betonitunnelin päälle ei voida rakentaa uusia asuinrakennuksia, mutta tunnelin viereen ja melualueelle voidaan rakentaa nykyisten vaatimusten mukaisia rakennuksia. Väylävirasto voi tehdä kiinteistöjen lunastustoimenpiteitä vasta seuraavan suunnitteluvaiheen eli ratasuunnitelman tultua hyväksytyksi. Sitä ennen voidaan selvittää mahdollisuuksia edetä vapaaehtoisin kaupun Salon kaupungin, Väyläviraston ja halukkaiden maanomistajien kesken.

### **Liite:**

Lukkarinmäen vaihtoehto YS 11.6.2019, kartta ja pituusleikkaus

### **Lisätietoja:**

Espoo–Salo-oikoratahankkeen verkkosivuilta löytyy lisää tietoa hankkeesta: <https://vayla.fi/kaikki-hankkeet/espoo-salo-oikorata>.

Sivuilla voi myös ilmoittautua hankkeen postituslistalle. Ilmoittautuneille lähetetään hankkeen uutiskirjeitä, kutsut yleisötilaisuuksiin ja tietoa muista osallistumismahdollisuuksista.

Projektipäällikkö Heidi Mäenpää, Väylävirasto, puh. 029 534 3819, heidi.maenpaa@vayla.fi

Suomusjärvi–Salo-välin projektipäällikkö Markku Salo, Ramboll Finland Oy, puh. 0400 711 261, markku.salo@ramboll.fi