

Kalkun Omakotiyhdistys ry:n vastine Maakuntakaavan 2040 liikenne ja logistiikka

Oikoradalla on siis kolme päävaihtoehtoa Kalkun ohituksessa. Seuraavaksi on käyty läpi eri vaihtoehtojen ongelmia.

1) Läntinen vaihtoehto

Läntisen vaihtoehdon linjaus moottoritien leikkauksessa, erityisesti tulo leikkaukseen ja leikkauksen levennystarve ja siitä johtuva mahdollinen kiinteistöjen purkutarve, on kaavaehdotuksessa käsittelemättä. Melun suojaus ja mahdollinen syntyvä runkomelu, onhan rata "puolitunnelissa".

Läntisen vaihtoehdon liityntä Porin rataan puolustushallinnon maa-alueen läpi vaikuttaa aluksi harmittomalta, mutta rata tulee tällöin kuitenkin aivan varikon viereisten talojen tonttien kulmalle Juuselankadun länsipäässä. Liitynnän korkeusasema ja melun suojaukset ovat suuria huolenaiheita: varsinkin, kun näyttää siltä, että Nokian puolella Kalkuntien yli pitää mennä, jotta rataa voidaan liittää, ja tällöin rata pitää tuoda kohtuullisen korkealla.

2) Itäinen vaihtoehto

Itäisessä vaihtoehdossa rata erkanee Rajasalmen sillan kohdalla Kalkkuun päin tultaessa moottorien linjalta. Kalkun kohdalla Pohjanmaan rata menisi tunnelissa Kalkun ali ja Porin rataan liityttäisiin pintaratkaisulla. Tähän vaihtoehtoon liittyy seuraavia ongelmia:

- a) Tunnelointityön aikana syntyvä tärinä ja sen vaikutus vanhoille rakennuksille. Mahdollisten vahinkojen syntymisen aukoton todistaminen. Pitää muistaa että 40- 50 -luvulla pientalojen perustamisnormisto ja vallitseva rakennustapa oli nykynormeihin nähden perin erilainen, mm. raudoitusten käyttö oli hyvin vaihtelevaa, Tunnelin rakennustyö aiheuttaisi riskin näiden rakennusten rakenteisiin. Kiinteistöjä on ajan kuluessa modernisoitu ja monessa on maalämpö, joten linjauksen kohdalle osuvat maalämpökaivot ovat tunneloinnin jälkeen kelvottomia ja todennäköisesti kiinteistölle pitää hankkia täysin erilainen lämmitysjärjestelmä.
- b) Tunnelin valmistuttua junaliikenteestä syntyvä rakennuksiin välittyvä runkomelu ja tärinä saattaa aiheuttaa joillain kiinteistöillä pysyviä meluhaittoja, sekä pahimmassa tapauksessa jos varsinaista tärinää esiintyy, rakenteiden vaurioitumisriskin. Meluhaitat esimerkiksi yöaikaan, jolloin tavaraliikennettä kulkee paljon, olisivat asumismukavuutta vakavasti heikentäviä. Kuinka tällaiset meluhaitat ja niistä johtuva asuinkiinteistöjen jälleenmyyntiarvon romahdus korvattaisiin ja onko olemassa edes mittareita näiden perusteelliseen toteamiseen? Meluhaittojen vaikutuksissa kun on myös yksilöllisiä eroja, toinen aistii tärinän herkemmin kuin toinen. Ulkomelurajoihin on olemassa taulukoita ja lainsäädäntöä kansalaisten turvaksi, mutta runkomeluun ja tärinään liittyen vastaavat säädökset ovat puutteelliset. Runkomelun ja tärinän välittyminen on kuhunkin kiinteistöön monen muuttujan summa. Huolellinen tunnelin suunnittelu ja melun vaimennukseen tehtävät lisäinvestoinnitkaan, eivät välttämättä takaa toimivaa lopputulosta. Lopputulosta ei siis tiedetä ennen kuin tunnelissa

liikennöidään.

Epävarmuustekijöitä ja tapoja hallita niitä on runsaasti, mutta lopputulos yksittäisen kiinteistön osalta on arpapeliä, varsinkin kun kyseessä on raskas tavaraliikenne, jonka runkomelun siirtoetäisyys taajuuskaistasta johtuen on luokkaa 200m

- c) Melun suojaus liityttäessä Porin rataaan pintaratkaisulla, joka kohoaa korkeuksiin aiheuttaa vastaavat ongelmat kuin läntisessä vaihtoehdossa.
- d) Rata erkanee Rajasalmen sillan kohdalla Kalkkuun tultaessa moottorien linjalta aiheuttaen alueelle nykyiseen maisemailmeeseen nähden huomattavan heikennyksen. Lisäksi virkistysmahdollisuudet kärsivät, koska Maaveräjänlahden vastarannalla Villilänsaarella on myös Kalkkulaisten käyttämä Saarenkärjen uimaranta, johon radasta tulisi etäisyyttä vain n. 200 m. Miksei rataa vietäisi moottoritien yhteydessä ja tarvittaessa Pitkänniemen puolelta?

3) Tunnelivaihtoehto

Tunnelivaihtoehdossa Kalkkua koskettavat lähinnä samat epäkohdat kuin itäisessä vaihtoehdossa, mutta tunnelin sijaintisyvyydestä ja linjauksesta riippuen mittakaava voi olla erilainen.

Kalkun Omakotiyhdistys on käsitellyt Kevätkokouksessaan 23.3.2015 oikoratasuunnitelman ja päätenyt edellä esitettyjen näkökohtien vuoksi seuraavaan näkemykseen: Oikorata tulisi toteuttaa Läntisen vaihtoehdon mukaisesti kuitenkin sillä muutoksella, että liittymä Porin rataan tunneloitaisiin puolustushallinnon maa-alueen kautta, jossa ei sijaitse asuinrakennuksia. Lisäksi moottoritienleikkauksessa pohjoiseen kulkeva rataosuus tulisi ratkaista siten, ettei kiinteistöjen lunastuksiin olisi tarvetta, kuten aiemmin moottoritien rakentamisen yhteydessä tapahtui, varsinkin kun näyttäisi siltä että riskivyyhykkeellä on kiinteistöjä joita asia koski myös moottoritien rakentamisen yhteydessä.

Taustatietoa yllä oleviin kommentteihin on saatu mm. seuraavista tutkimuksista: Insinööritoimisto Akukon Oy, Peltonen, Backholm & Lahti: *Raideliikenteen melu- ja värinätkimuksia* ja Diplomityö (Turo Auvinen) - *Junaliikenteen aiheuttama värinä ja sen vähentämisen vaikutus asuinviihtyvyyteen sekä VTT julkaisu 2468 , 2009.*

Kalkun omakotiyhdistys ry