

Ari Ekroos

OTT, talousoikeuden professori, Aalto-yliopisto

Ilkka Niskanen

FM, projektijohtaja, akustiikka ja melu, WSP Finland Oy

Leena Roiko

VT, Vestra Advisors Oy

KHO 2023:128 – MELUN HETKELLINEN ENIMMÄISTASO
RATAHANKKEESSA



Oikeustapauskommentti
Julkaistu 12.3.2024

SISÄLLYS

1	JOHDANTOA	1
2	ASIAN TAUSTAA	2
3	KORKEIMMAN HALLINTO-OIKEUDEN PÄÄTÖS.....	3
	3.1 MELU.....	3
	3.2 MENETTELY HALLINTOTUOMIOISTUIMESSA.....	4
4	MELUHAITTA JA MELUTASON ARVIOINTIKRITEERIT.....	4
	4.1. MELUHAITAN ARVIOINNISTA RATAHANKKEISSA JA LAINSÄÄDÄNTÖ.....	4
	4.2. MELUNARVIOINTI JA MELUSELVITYKSET	5
	4.3. MELUN HETKELLINEN MAKSIMITASO MELUHAITAN ARVIOINNIN KRITEERINÄ.....	5
5	LOPUKSI.....	6

1 JOHDANTOA

Ratasuunnitelman hyväksymisasiota koskevaa oikeuskäytäntöä on niukasti. Korkein hallinto-oikeus (KHO) antoi kuitenkin 22.12.2023 päätöksen (KHO 2023:128), jossa oikeudellisesti mielenkiintoista oli aineellisoikeudellisesti ratamelu ja menettelyllisesti ratasuunnitelmaa koskeva päätöksenteko. Asiassa kyse oli Tampereen henkilöjunien huoltoratapihaa koskevasta ratalain (110/2007) mukaisesta ratasuunnitelman meluselvitusten riittävydestä sekä toimenpiteistä, jotka ratasuunnitelmassa tulisi esittää hankkeesta aiheutuvan melun vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Päätöksessä määritettiin myös raja-arvot tavoiteltavalle melutasolle tietyille kiinteistölle. Seuraavassa asiaa tarkastellaan melun ja erityisesti päätöksessä asetetun melutason kriteeristön osalta, vaikka KHO:n ratkaisuun sisältyy myös mielenkiintoisia hallintolainkäyttöön liittyviä kysymyksiä viranomaispäätöksentekoon liittyen.

Ratalain 5 § (muutettu 998/2018) sisältää radanpitoa koskevat yleiset vaatimukset. Sen mukaan rataverkkoa on kehitettävä ja kunnossapidettävä ja siihen investoitava siten, että edistetään muun ohessa liikenteen päästöjen vähentämistä (ratalain 5 §:n 1 momentin 3-kohta). Säännös sisältää yleisen vaatimuksen päästöjen vähentämiseen ja sen piirissä ovat luonnollisesti myös melupäästöt. Rautatiet on suunniteltava, rakennettava ja pidettävä kunnossa rautatien liikenteellinen merkitys huomioiden siten, että rataverkon ja rautatieliikenteen ympäristölle aiheuttamat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi ja luonnonvaroja käytetään säästeliäästi; ja siten, että radanpito ei tuota kenellekään enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii (ratalain 5 §:n 2 momentin 3- ja 4-kohdat). Ympäristöhaittojen vähentäminen, eli myös meluhaittojen minimoiminen, on rautateiden suunnittelussa yksi merkittävistä päämääristä, joka ratasuunnitelman laatimisessa ja hyväksymisessä sekä sen täytäntöönpanossa tulee huomioida.

Ratasuunnitelman sisällöstä säädetään ratalain 15 §:ssä. Sen mukaan ratasuunnitelmaan on liitettävä arvio rautatien vaikutuksista sekä esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen radan rakentamisen tai rautatieliikenteen haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Ratasuunnitelma ei voi tulla hyväksytyksi, jollei se täytä myös ratalain 5 §:n vaatimuksia.

2 ASIAN TAUSTAA

Liikenne- ja viestintävirasto (TRAFICOM) hyväksyi 9.8.2021 (dnro TRAFICOM/331029-/05.02.03.02/2021) Tampereen henkilöratapihan kehittäminen -ratasuunnitelman Väyläviraston 20.7.2021 päivätyn hyväksymisesityksen (VAYLA/3533/04.01.01/2019) mukaisesti ratakilometreille 186+572-188+137. Tampereen henkilöratapiha on valtakunnallisesti henkilöliikenteen merkittävä solmukohta, jonka toimivuus vaikuttaa koko rataverkon käytettävyyteen. Hankkeen tavoitteena on parantaa Tampereen henkilöratapihan toimivuutta ja henkilöjunien huoltoa muun muassa rakentamalla uudet Naistenlahden raiteiston huoltoraiteet sekä uusimalla vaihteita ja vaihdekujia.

Asunto-Osakeyhtiö A valitti TRAFICOMin päätöksestä hallinto-oikeuteen. Hallinto-oikeus hylkäsi valituksen. Sen mukaan ratasuunnitelmassa on selvitetty valitusten kohteena olevan Naistenlahden huoltoraiteiston arvioituja meluvaikutuksia ratalain vaatimusten mukaisesti. Hallinto-oikeus totesi myös, että suunnitelman ei myöskään ole katsottava valituksissa esitetyillä perusteilla tuottavan kellenkään enempää vahinkoa tai häirtää kuin tarve vaatii. Hallinto-oikeuden mukaan TRAFICOMin päätös ratasuunnitelman hyväksymisestä ei ollut lainvastainen.

Asunto-Osakeyhtiö A haki valituslupaa korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Valituslupahakemuksessaan ja valituksessaan se vaati, että hallinto-oikeuden ja TRAFICOMin päätökset kumotaan ja että TRAFICOM määrätään saattamaan asia Väylävirastolle uudelleen käsiteltäväksi ratalain mukaisen vaikutus selvityksen täydentämiseksi siltä osin kuin selvitys koskee muutoksenhakijalle aiheutuvaa meluhäirtää ja sen poistamista ja ehkäisemistä.

Asunto-Osakeyhtiö A toi valituksessaan esille, että ratasuunnitelman mukaan nykyisen huoltoraiteen lisäksi rakennetaan kaksi uutta raidetta, jolloin raiteisto tulee sijaitsemaan huomattavasti aiempaa lähempänä muutoksenhakijan omistamaa kiinteistön alueella. Kiinteistöllä sijaitsee muutoksenhakijan yli sata vuotta vanha ja suojeltu asuinrakennus. Liikenne- ja meluhäirtä lisääntyvät ratasuunnitelmas- sa esitettyjen muutosten takia, mutta ratasuunnitelmassa ei ole esitetty toimenpiteitä melun torjumiseksi. Valituksessa todettiin myös, että Tampereen kaupungin terveydensuojelu on ratasuunnitel- masta antamassaan lausunnossa katsonut, ettei vanhoille rakennuksille voida asettaa samanlaisia vaatimuksia melun vaimentamisesta kuin uusille rakenteille. Asunto-Osakeyhtiön A mukaan asukkaille aiheutuvan todellisen melutaso saa selville ainoastaan mittaamalla melutaso rakennuksen sisällä.

TRAFICOM totesi vastineessaan, että uudet huoltoraiteet lisäävät melua Siltakadulla sijaitsevien asuinrakennusten radan puoleisella julkisivulla. Sen mukaan ratasuunnitelmaan liitetyn meluselvityk- sen mukaan huoltoraiteen toiminnot eivät kuitenkaan aiheuta keskiäänitasojen ohjearvotasojen ylitymistä lähimpien asuinrakennusten piha-alueilla tai sisätiloissa. TRAFICOM katsoi, että meluselvi- tyksen mukaan ratasuunnitelman vaikutukset alueen melutasoihin ovat pieniä nykyiseen tilanteeseen verrattuna, eivätkä ne vaadi meluntorjuntatoimenpiteitä.

Väylävirasto totesi antamassaan vastineessa, että ratasuunnitelmassa Naistenlahden alueelle on osoi- tettu kolme huoltoraidetta, joista kaksi on uusia. Ratasuunnitelman meluselvityksen mukaan meluta- sot nousevat hankkeen seurauksena Naistenlahden alueella jonkin verran mutta jäävät kuitenkin alle meluohjearvojen. Meluselvityksessä on esitetty, että toiminnasta aiheutuva melu mitataan ja että toiminta suunnitellaan ja järjestetään mittauksien perusteella tai suunnitellaan meluntorjuntatoi- mia. Mittaukset voidaan tehdä vasta, kun suunnitellut muutokset raiteisiin ja toimintaan on toteutet- tu.

Väylävirasto toimitti korkeimman hallinto-oikeuden pyynnöstä kuvauksen ratasuunnitelman mukai- sista melua aiheuttavista toiminnoista sekä arvion melun luonteesta, iskumaisuudesta ja lähtömeluta- soista. Lisäksi Väylävirasto toimitti tarkennetun meluselvityksen.

Uudenmaan ELY-keskus antoi korkeimman hallinto-oikeuden pyynnöstä Väyläviraston toimittamasta lisäselvityksestä asiantuntijalausunnon. TRAFICOM antoi lausunnosta vastineen.

3 KORKEIMMAN HALLINTO-OIKEUDEN PÄÄTÖS

3.1 MELU

KHO arvio päätöksessään ensiksi melua koskevien selvitysten riittävyyttä. Se totesi, että Väylävirasto oli antanut korkeimmalle hallinto-oikeudelle lisäselvityksen ratasuunnitelman mukaisesta melua aiheuttavasta henkilöjunien huoltotoiminnasta, melun luonteesta sekä lähtömelutasoista. Väylävirasto on korkeimmalle hallinto-oikeudelle toimittamassaan, 27.3.2023 päivätyssä tarkennettuun melumallinnukseen perustuvassa meluselvityksessä esittänyt arvion huoltotoiminnasta muutoksenhakijan kiinteistön läheisyydessä ja kiinteistöllä sijaitsevan asuinrakennuksen julkisivuun kohdistuvista melun keskiäänitasoista ja enimmäisäänitasosta. KHO katsoi lisäselvityksen perusteella ja ottaen huomioon Uudenmaan ELY-keskuksen asiassa antaman asiantuntijalausannon, että Väylävirasto on huoltotoiminnasta aiheutuvan melun osalta esittänyt ratalain 15 §:n 1 momentin mukaisen arvion ratasuunnitelman mukaisen hankkeen vaikutuksista.

KHO totesi Uudenmaan ELY-keskuksen asiantuntijalausuntoon viitaten, että Väyläviraston esittämissä toiminnan kuvauksessa on melun iskumaisuuden ja melun enimmäistasojen osalta epävarmuuksia, minkä lisäksi melumallinnuksessa olisi tullut selvittää myös melun enimmäistasot muutoksenhakijan asuinrakennuksen julkisivulla sekä meluisten tapahtumien lukumäärä yöaikaan. KHO katsoi tämän vuoksi, että ratasuunnitelmassa olisi ollut mainittujen epävarmuuksien ja puutteellisuuksien vuoksi tarpeen esittää ratalain 15 §:n 1 momentin mukaisesti vaikutusarvion lisäksi myös toimenpiteitä huoltotoiminnasta aiheutuvan melun haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi.

Edelleen KHO katsoi Uudenmaan ELY-keskuksen asiantuntijalausannon mukaisesti, että toiminnasta aiheutuvan melun luonne, melun enimmäisäänitasot, melun edellä mainitut keskiäänitasot sekä yöaikaisten melutapahtumien lukumäärä on tarkoituksenmukaista selvittää sen jälkeen, kun ratasuunnitelman mukaiset huoltotyöt on aloitettu. Selvitysten tulosten perusteella on tämän jälkeen arvioitava, edellyttääkö melun haitallisten vaikutusten poistaminen tai vähentäminen toimenpiteitä, ja tarvittaessa suunniteltava ja päätettävä tällaisten toimenpiteiden toteuttamisesta. Tämän vuoksi KHO antoi määräykset huoltotoiminnan aikaisen melun selvittämisestä sekä melun torjumiseksi mahdollisesti tarvittavista toimenpiteistä.

Korkeimman hallinto-oikeuden antama määräys on seuraava:

”Väyläviraston on sen jälkeen, kun Liikenne- ja viestintäviraston päätöksellä 9.8.2021 (dnro TRAFICOM/331029/05.02.03.02/2021) hyväksytyssä ratasuunnitelmassa tarkoitettu henkilöjunien huoltotoiminta Tampereen henkilöratapihalla on aloitettu, selvittävä Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen hyväksymän suunnitelman mukaisesti huoltotoiminnasta Tampereen kaupungissa osoitteessa (...) sijaitsevan kiinteistön 837-109-144-66 alueella sekä kiinteistöllä sijaitsevan asuinrakennuksen julkisivun kohdalla päiväaikaan klo 07–22 ja yöaikaan klo 22–07 aiheutuvat keskiäänitasot (L_{Aeq}) sekä enimmäisäänitaso (L_{AFmax}) (huoltotoiminnasta aiheutuva melu).

Väyläviraston on edellä mainitun selvityksen tulosten perusteella tarvittaessa suunniteltava ja toteutettava toimenpiteet huoltotoiminnasta aiheutuvan melun torjumiseksi niin, etteivät päiväaikaiset ja yöaikaiset keskiäänitasot ylitä melutason ohjearvoista annetun valtioneuvoston päätöksen mukaisia kyseiselle melulle asetettuja ohjearvoja. Lisäksi tavoitteena on, ettei melun enimmäisäänitaso ylitä arvoa 60 dB (L_{AFmax}) rakennusten ulkokuoren kohdalla.”

KHO totesi, että valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista ei ole oikeudellisesti sitova. Päätös perustuu kuitenkin tutkimuksiin ja selvityksiin melutasoista, jotka yleensä alentavat asuinympäristön viihtyisyyttä. Uudenmaan ELY-keskuksen antaman asiantuntijalausannon mukaan huoltotoiminnasta aiheutuva melu ei ole luonteeltaan jatkuvasti tasaista. Tämän vuoksi KHO katsoi, että meluhaitan arvioimiseksi ja torjumiseksi on tarpeen selvittää A-painotetun keskiäänitason ohella myös huolto-

toiminnasta aiheutuvan melun enimmäisäänitaso (L_{AFmax}). KHO totesi myös, että oikeuskäytännössä melun enimmäisäänitasona asuinalueilla on vakiintuneesti sovellettu 60 dB:n (L_{AFmax}) äänitasa.

3.2 MENETTELY HALLINTOTUOMIOISTUIMESSA

KHO toi ensinnä esille, että hallintotuomioistuin voi oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain 81 §:n 1 momentin mukaan muun ohella kumota valituksen kohteena olevan päätöksen osittain tai kokonaan ja palauttaa asian uudelleen käsiteltäväksi tai muuttaa valituksen kohteena olevaa päätöstä. Päätöksen kumoaminen ja palauttaminen uuteen käsittelyyn ei ole tarpeen, jos hallintotuomioistuimen käytettävissä on riittävät tiedot valituksen ratkaisemiseksi ja valituksen kohteena olevan päätöksen saattamiseksi lainmukaiseksi.

KHO totesi, että ratalain 22 c §:n 1 momentin ja 28 §:n mukaisesti TRAFICOM hyväksyy ratasuunnitelman rataverkon haltijan eli nyt kyseessä olevassa tapauksessa Väyläviraston esityksestä. Ratalaissa ei kuitenkaan säädetä TRAFICOMin toimivallasta päättää ratasuunnitelman sisällöstä Väyläviraston hyväksymisesityksestä poikkeavasti, vaan virastojen mahdolliset erivät näkemykset ratasuunnitelman sisällöstä käsitellään ratalain 22 b §:n mukaisessa hyväksymispäätöstä edeltävässä ennakkoneuvottelussa. KHO totesi tämän vuoksi, ettei hallintotuomioistuin voi valitusasiassa antamallaan päätöksellä tehdä muutoksia TRAFICOMin päätökseen ja sillä hyväksytyyn ratasuunnitelmaan.

KHO kuitenkin katsoi, ettei TRAFICOMin päätöstä ole syytä osittain kumota ja palauttaa asiaa sille uudelleen käsiteltäväksi pelkästään KHO:n antamien määräysten mukaisten yksilöityjen muutosten tekemiseksi ratasuunnitelmaan. KHO lisäksi totesi, että ratalain 7 §:n 1 momentin mukaisesti Väyläviraston tehtävänä on huolehtia nyt kyseessä olevan hyväksytyyn ratasuunnitelman täytäntöönpanosta. KHO antoi tämän vuoksi Väylävirastolle määräykset siitä, miten sen tulee toimia ratasuunnitelman puutteellisuudesta aiheutuvan ratalain 15 §:n 1 momentin vastaisen oikeustilan korjaamiseksi.

4 MELUHAITTA JA MELUTASON ARVIOINTIKRITEERIT

4.1. MELUHAITAN ARVIOINNISTA RATAHANKKEISSA JA LAINSÄÄDÄNTÖ

Ratahankkeiden suunnittelussa meluvaikutuksia ja meluntorjuntarakenteita on pääsääntöisesti suunniteltu käyttäen kriteereinä valtioneuvoston päätöksen 993/1992 ohjearvoja. Ympäristölainsäädännössä ei ole muita väyläsuunnitteluun sovellettavia melua koskevia säädöksiä, minkä vuoksi valtioneuvoston päätöksestä on muodostunut suunnittelun ohjenuora. Päätös sisältää melutasojen päivä- ja yöajan keskiäänitasojen (L_{Aeq}) ohjearvot ulkoalueille ja rakennusten sisätiloille.

Melun hetkellistä maksimitasoa (L_{AFmax}) käytetään yleisesti yhtenä suunnittelua ohjaavana melun tunnuslukuna mm. kaupunkien asemakaavoja laadittaessa ja raitiotiehankkeiden suunnittelussa, vaikka sillä ei ole ”ohjearvon statusta”. Sisätilojen hetkellinen maksitaso, 45 dB (L_{AFmax}), mainitaan kriteereinä myös julkisivujen ääneneristävyyden ympäristöministeriön mitoittamisohjeessa (YM 2003) sekä uusien rakennusten ääniympäristön suunnittelun ohjeistuksessa (YM 2018). Tätä tunnuslukua ja raja-arvoa käytetään myös sosiaali- ja terveysministeriön asetuksessa (545/2015) taloteknisten laitteiden aiheuttaman melun toimenpiderajana sisätiloissa. Sisämelun 45 dB (L_{AFmax}) kriteeri on todennäköisesti lähtöisin kansainvälisesti tunnetusta oppaasta Guidelines for community noise (WHO 1999), jossa laajaan tutkimustietoon pohjautuen 45 dB (L_{AFmax}) korkeampien hetkellisten melutasojen katsottiin korreloivan selvästi unihäiriöiden esiintymisen kanssa.

Ympäristönsuojelulainsäädännön nojalla annettujen melua koskevien säädösten lisäksi melua koskevia säädöksiä on annettu muun muassa terveydensuojelulaissa (763/1994), jonka nojalla annettu asetus (545/2025) sisältää asunnon oleskelutiloja koskevia melun toimenpiderajoja yöaikaiselle mahdollisesti unihäiriöitä aiheuttavalle melulle (tunnusluku $L_{Aeq, 1h}$), teknisten laitteiden aiheuttamalle melun hetkellisille maksimitasoille (tunnusluku L_{AFmax}) sekä pienitaajuiselle melulle nukkumiseen tar-

koitetuissa tiloissa (tunnusluku L_{eq} , 1h, terssikaistoille 20 – 200 Hz). Näitä toimenpiderajoja on sovellettu raideliikenteen aiheuttaman melun arviointiin paikallisella tasolla. Lisäksi rakennusten meluntorjuntaa koskee myös ympäristöministeriön asetus rakennuksen ääniympäristöstä (YmA 796/2017), mutta sen vaatimukset koskevat lähinnä rakennusten suunnittelua ja toteutusta sekä uuden rakennuksen meluntorjunnan vaatimuksia.

Ratahankkeisiin sovellettavan valtioneuvoston päätöksen ohjearvot eivät sisällä ohjearvoja melun hetkelliselle maksimitasolle (L_{AFmax}), mikä on joissakin tapauksissa koettu puutteeksi. Tämä on johtanut siihen, että useissa meluselvityksissä valtioneuvoston päätöksen ohjearvoissa käytetyn keskiäänitason (L_{Aeq}) lisäksi on tarvittaessa otettu käyttöön melun hetkellisen maksimitason (L_{AFmax}) kriteeri ja tavoitetasot muusta lainsäädännöstä sekä muiden maiden käytäntöjen ja meluvaikutuksia koskevien tutkimustietojen pohjalta.

4.2. MELUNARVIOINTI JA MELUSELVITYKSET

Ratasuunnitelmaa varten laadittavan meluselvityksen tulee sisältää junaliikenteestä syntyvän melun lisäksi myös muista rautatiealueella tapahtuvista toiminnoista tai laitteista aiheutuvan melun arviointia. Näitä muita toimintoja ja laitteita ovat muun muassa kaluston siirtely ratapihan alueella, vetureiden tyhjäkäynti sekä junien ja vaunujen järjestelytoimet, jotka sisältävät vetureiden ja vaunujen kytkemistä ja irrottamista. Ratapihalla tehtävät huoltotoimet vaikuttavat myös ympäristöön muodostuviin melutasoihin.

KHO:n päätöksen käsittelemässä tapauksessa asuinrakennusten sijoittuminen Tampereen henkilöratapihan välittömään läheisyyteen teki meluvaikutusten arvioinnin normaalia haasteellisemmaksi. Tampereen henkilöratapihan ratasuunnitelman alueella lähimpien asuinrakennusten julkisivut sijoittuvat alle 10 metrin etäisyydelle lähimmästä raiteesta. Lähimmät asuinrakennukset sijoittuvat myös huoltoraiteen läheisyyteen, alle 20 metrin etäisyydelle lähimmästä raiteesta. Lyhyiden etäisyyksien vuoksi toiminnoista aiheuttava melu voi kulkeutua rakennusten sisätiloihin merkittävän korkeina tasoina.

Asunto-Osakeyhtiö A:n vaatimus kiinteistöön kohdistuvan melutilanteen selvittämisen osalta oli perusteltu. Tämä ilmenee myös ratasuunnitelman ensimmäisessä meluselvityksessä, jossa selvityksen tekijä on todennut, että ”huoltoraiteen liikenteen, vaunujen järjestelytoimien ja huoltotoimien aiheuttamia melutasoja tulisi selvittää mittauksilla. Huoltoraiteella tehtävät toiminnot tulisi suunnitella ja ajoittaa siten, että niistä ei aiheudu haittaa läheisiin asuinkehteisiin”.

Tapauksessa melun keskiäänitasoihin (päivä- ja yöaikainen keskiäänitaso) perustuvaa tarkastelua ei pidetty riittävänä menettelynä ratasuunnitelman meluvaikutusten arvioinnissa. Ratapihan ja junakaluston huoltoalueen lähiympäristössä meluvaikutuksia arvioinnissa tuli keskiäänitason lisäksi ottaa huomioon melutason vaihtelu ja melun hetkelliset maksimitasot. Keskiäänitasoon perustuva melun arviointi olisi ollut haitankärsijän kannalta epätydyttävä ja myös mahdollisten meluntorjuntatoimenpiteiden kannalta ongelmallinen.

Yleensäkin ratamelun impulssimaisuudesta ja kapeakaistaisuudesta johtuen haitallisten ominaisuuksien tarkastelu tulisi ainakin nyt kyseessä olevissa erityistapauksissa ottaa nykyistä paremmin huomioon ratasuunnitelmien meluselvityksissä ja meluntorjuntatoimenpiteiden suunnittelussa.

4.3. MELUN HETKELLINEN MAKSIMITASO MELUHAITAN ARVIOINNIN KRITERINÄ

KHO:n päätös, jossa otettiin melun hetkellinen maksimitaso (L_{AFmax}) tunnusluvuksi arvioitaessa meluntorjunnan tarpeellisuutta meluhaittojen lieventämiseksi on merkittävä. Päätöksessä tuotiin esille myös aikaisemmassa oikeuskäytännössä todettu seikka, että valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista (Vnp 993/1992) ei ole oikeudellisesti sitova. KHO:n päätöksessä ensisijaisina kriteereinä käytettiin valtioneuvoston päätöksen (Vnp 993/1992) mukaisia ohjearvotasojta, minkä lisäksi melun hetkelliselle maksimitason osalta tavoitteelliseksi tasoksi otettiin 60 dB (L_{AFmax}) rakennuksen ulkokuoren kohdalla.

Meluntorjunnan suunnittelun ja toteutuksen kriteeriksi asetettu tavoitetaso, 60 dB (L_{AFmax}) jää valittavasti kuitenkin sisällöllisesti puutteelliseksi. KHO:n päätöksestä ei käy ilmi, onko melun hetkellisen maksimitason tavoitetaso tarkoitettu kriteeriksi pihan ulkoalueita vai asuinrakennusten sisätiloja ajatellen. Epäselvää on myös, mitä meluntorjuntatoimenpiteillä tulisi suojata, jos tavoitetaso ylittyy; asuinrakennuksen piha-aluetta vai asuinrakennuksen julkisivuun kohdistuvaa melutasoa.

KHO:n päätös, jossa hetkellisen maksimitason nostaminen tunnusluvuksi meluhaittaa arvioitaessa on sinällään merkittävä ja positiivinen asia, mutta asetetun tavoitetason soveltaminen käytäntöön ja myös käytettävät meluntorjuntakeinot ratasuunnitelman täytäntöönpanovaiheessa jäävät tässä tapauksessa Väyläviraston harkittaviksi.

5 LOPUKSI

KHO:n ratkaisusta käyvät hyvin ilmi ratasuunnitelman hyväksymiseen liittyvät menettelylliset kysymykset. TRAFICOM on rataverkon haltijan laatiman suunnitelman hyväksyjä, mutta se ei voi tehdä suunnitelmaan muutoksia. Tämän vuoksi KHO ei voinut muuttaa ratasuunnitelmaa, vaan se antoi päätöksessään määräyksen Väylävirastoa koskien. Ratasuunnitelma onkin oikeudelliselta luonteeltaan monitahoinen, kun se sisältää rautatien rakentamista koskevan suunnitelman lisäksi useimmiten muun ohessa oikeuden lunastaa alueita ja rajoittaa alueiden käyttöä. Ratasuunnitelman hyväksymisen edellytyksenä on kaava, mutta maanhankintaan ja -käyttöön liittyvien varsin konkreettisten piirteiden vuoksi ratasuunnitelma muistuttaa lupaa rakentaa rautatie.

KHO asetti Väylävirastoa koskevan velvollisuuden selvittää ELY-keskuksen hyväksymän suunnitelman mukaisesti keskiäänitasot ja enimmäisäänitaso. Tämän jälkeen Väyläviraston on selvityksen tulosten perusteella tarvittaessa suunniteltava ja toteutettava toimenpiteet huoltotoiminnasta aiheutuvan melun torjumiseksi. Ainakin jossakin määrin epäselväksi kuitenkin jää, millaiset mahdollisuudet haitankärsijällä olisi vaatia toimenpiteitä ja millaisessa menettelyssä niitä käsiteltäisiin sekä millaisia ne voisivat olla, jos selvitykset osoittavat melun sellaiseksi, että tavoitetasoa ei kuitenkaan saavuteta.

KHO:n päätöksessä käsiteltiin myös ennakkoneuvottelua ja sen merkitystä. Ratalain 22 b §:n mukainen ennakkoneuvottelu, joka käydään TRAFICOMin ja rataverkon haltijan kesken, on merkittävässä asemassa ratasuunnitelman sisällön suhteen. Ratalain mukaan ennakkoneuvottelun tavoitteena on edistää suunnitelman vaatimien selvitys- ja arviointimenettelyjen hallintaa, rataverkon haltijan, suunnitelman hyväksyvän viranomaisena toimivan TRAFICOMin ja muiden viranomaisten välistä tiedonvaihtoa sekä parantaa selvitysten ja asiakirjojen laatua ja käytettävyyttä sekä sujuvoittaa menettelyjä. Neuvottelussa hyväksyvän viranomaisen toimesta esitetyt kannat ovat suunnitelman hyväksyttävyyden kannalta merkittäviä, kun hyväksyvä viranomainen ei voi muuttaa suunnitelmaa.

KHO:n ratkaisu on ratasuunnitelmien meluselvitysten arviointikriteerien ja meluntorjuntaa koskevan suunnittelun kannalta merkittävä. Uusien rautatiehankkeiden suunnittelussa on jatkossa otettava huomioon entistäkin laaja-alaisemmin raideliikenteestä aiheutuva melu ja meluhaittojen torjunta. Tämä edellyttää uusia käytäntöjä meluhaittojen arvioinnissa ja myös uusien meluntorjuntakeinojen käyttöönottoa. Hankkeiden suunnittelussa tavoitteena on, että hankkeen aiheuttamat meluhaitat selvitetään riittävästi ja että ratalain mukaisesti hankkeen aiheuttamia haittoja lievennetään kaikilla hankkeen toteuttajan käytössä olevilla kohtuullisilla keinoilla. Ratahankkeiden meluntorjunnan suunnittelu pelkästään Vnp 993/1992 ohjearvojen perusteella saattaisi joissakin tilanteissa johtaa haitankärsijän kannalta kohtuuttomaan lopputulokseen.

VIITTAUKSET:

Ympäristöministeriö 2003 (YM 2003): Rakennuksen julkisivun ääneneristävyyden mitoittaminen. Opas 108.

Ympäristöministeriö 2018 (YM 2018): Ääniympäristö – Ympäristöministeriön ohje rakennuksen ääniympäristöstä.

WHO 2009: Night Noise Guidelines for Europe. ISBN 978 92 890 4173 7.