

31.5.2025

Liikenne- ja viestintäministeriö

Lausuntopyyntö, VN/9904/2025

Lausunto väylälakien muutostarpeiden arviointimuistiosta

Tausta

Kiitämme mahdollisuudestamme lausua Liikenne- ja viestintäministeriön perusteellisesta ja asiantuntevasta arviomuistiosta. Ministeriössä on tunnistettu väylälakeihin liittyvät ongelmakohdat ja näiden muutostarpeisiin on jo esitetty ratkaisujakin.

Länsirata Oy on hankeyhtiö, jonka toimintaan Liikenne- ja viestintäministeriön arviointimuistiossa tarkastellut väylälait, erityisesti ratalaki, vaikuttavat Länsirata-hankkeen edetessä merkittävästi. Yhtiö on perustettu 2020 ja sen tehtävänä 4.2.2020 allekirjoitetun osakassopimuksen mukaisesti Espoo-Salo-oikoradan ja Salo-Turku-yhteysvälin ratasuunnitteluhankkeeseen liittyvän raideliikenneinfrastruktuurinsuunnittelu rakentamisvalmiuteen asti. Länsirata Oy:n osakkaat neuvottelevat Länsirata-hankkeen ensimmäiseen rakentamisvaiheeseen siirtymisestä ja uudesta osakassopimuksesta. Yhtiön toimialana on Helsinki-Turku nopeaan junayhteyteen liittyvän radan suunnittelu ja rakentaminen.

Arviomuistiosta annettavassa lausunnossa on pyritty siihen, että lausuntopyynnön mukaisesti esitetään yhtiön näkemys muutosten tarpeellisuudesta, merkityksestä ja kiireellisyydestä.

Hankearviointi

Ratalain 8 § mukaan Väyläviraston on laadittava hankearviointi merkittävästä ratahanketta koskevasta yleissuunnitelmasta ja ratasuunnitelmasta. Hankearvioinnissa on esitettävä hankkeen lähtökohtien ja vaikutusten kuvaus, vaikuttavuuden arviointi, kannattavuuslaskelmaa sekä toteutettavuuden arviointi ja päätelmät sekä suunnitelma hankkeen seurannan ja jälkiarvioinnin toteutuksesta. Säännös ei koske yksityisraidehankkeita.

Yleissuunnitelmassa voidaan myös vielä arvioida vielä mahdollisten vaihtoehtojen toteutettavuutta ja siihen liittyviä päätelmiä, mitä ei enää ratasuunnitelmavaiheessa tehdä.

Hanke, sen vaikutukset ja näiden arviointi, hankkeen toteuttaminen sekä myös hankkeen aiheuttamat haitat ja vahingot esitetään ratasuunnitelmassa

perusteellisesti ja yksityiskohtaisesti. Kannattavuuslaskelma voidaan tehdä useammalla eri tavalla eikä sen sisältöä tule määrittää viranomaisten toimesta muutoin kuin omaan sisäiseen käyttöön. Kannattavuuden arviointi tulee jättää hankkeen toteuttajalle ja hankeyhtiömallissa yhtiön osakkaille. Tältä osin on hyvä huomioida myös se, että EU-tukihakemusten kannattavuusarviointi poikkeaa kansallisesta arvioinnista.

Hankearvioinnin merkitys hallinnollisen prosessin päätöksenteossa jää epäselväksi.

Ratahankkeiden suunnittelun on ratalain mukaan perustuttava rautatien kehittämisen tarpeisiin, valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, alueelliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun sekä muuhun alueiden käytön suunnitteluun. Yleissuunnitelma ja ratasuunnitelma edellyttävät oikeusvoimaista kaavaa. Liikennejärjestelmäsuunnitelmien valmistelun ja kaavoituksen aikana käydään yhteiskunnallista keskustelua suunnitelluista liikenneratkaisuista ja myös ratahankkeista ja niiden linjauksista. Merkittävimmistä ratahankkeista tehdään ympäristövaikutusten arviointi. Toteuttamismahdollisuuksia selvitetään perusteellisesti ennen ratahankkeiden hallinnollisten prosessin aloittamista.

Myöskään sidosryhmien tai asianosaisten kannalta emme näe hankearviointia lisäarvoa tuottavana, koska ratasuunnitelma sisältää suurimmalta osin tiedot, joita hankearvioinnin ratalain säännöksen mukaan tulee sisältää. Hankkeiden toteuttajien intressissä on joka tapauksessa antaa mahdollisimman paljon tietoa toteutettavista hankkeista ja niiden vaikutuksista asianosaisille ja sidosryhmille.

Merkittävät ratahankkeet on tähän asti toteutettu valtion rahoittamina ratahankkeina eivätkä kunnat ole osallistuneet hankkeiden rahoittamiseen. Kuntien osallistuminen merkittävien hankkeiden rahoittamiseen hankeyhtiöiden osakkaina on muuttanut aikaisempaa käytäntöä. Tämänhetkisen hankeyhtiömallin voidaan arvioida hyödyttävän sekä valtiolta että kuntia. Valtion velvoitteena on TEN-T-ydinverkon toteuttaminen ja hankeyhtiöissä osakkaina olevien kuntien intressissä on kuntien saavutettavuuden parantaminen kuitenkin siten, että myös kuntien kontrolli näiden antamasta rahoituksesta säilyy, on ollut lähtökohtana hankeyhtiömallin käyttöönotolle. Hankeyhtiöiden tehtävänä on toteuttaa sen vastuulle määritelty hanke taloudellisesti ja aikataulullisesti tehokkaasti kaikkien osakkaiden edut huomioiden sekä kehittää uusia hyviä toimintamalleja ratahankkeiden toteuttamiseen.

Kuten liikenne- ja viestintäministeriökin muistiossaan toteaa yhtiön rahoittajien, osakkaiden, intressissä on arvioida hanketta ja erityisesti sen kannattavuutta. Hankeyhtiöiden taloudesta ja toiminnasta raportoidaan osakkaita



säännönmukaisesti. Yhtiöiden hallitukset vastaavat siitä, että hankearviointi tehdään asianmukaisesti huomioiden myös osakassopimuksessa yhtiölle asetetut velvoitteet.

Yleensä yhtiöiden päätöksentekoprosessista voidaan todeta, että yhtiön hallituksen tulee toimia aina yhtiön ja sen osakkaiden etujen mukaisesti. Hankintavaltuuksista päätetään yhtiön hallituksessa ja merkittäviä hankintoja koskevat päätökset tehdään hallituksessa. Merkittävän investoinnin toteuttamisesta tehdään hallituksessa aina erillinen investointipäätös, missä tarkastellaan koko hanketta, huomioidaan rahoituksen ja toteutettavuuden lisäksi myös muun muassa hankkeeseen ja sen toteuttamiseen liittyvät merkittävät riskit.

Ratalain 8 §:n mukaista hankearviointia hankeyhtiöiden hankkeissa ei voida pitää perusteltuna. Kannattavuusarviointi kuuluu hankeyhtiöissä sen osakkaille ja hallitukselle. Tämän lisäksi olisi huomioitava muutoinkin ratahankkeiden toteuttamiseen liittyvät erityispiirteet sekä niihin liittyvät suunnitelmat ja liitännäiset lupaprosessit. Kuten edellä on jo todettu, merkittäviä ratahanketta käsitellään valtakunnallisissa ja alueellisissa liikennesuunnitelmissa, kaavoituksen eri vaiheissa ja myös ympäristövaikutuksen arviointimenettelyssä. Merkittävien ratahankkeiden yhteiskunnallinen ja alueellinen merkitys että myös sen vaikutukset ympäristöön tulevat ratalain mukaisen hallinnollisen prosessin lisäksi arvioitaviksi liitännäisissä lupaprosesseissa useampaan kertaan. Tämän vuoksi myös nykyisen hankearviointivelvoitteen merkitystä ja sisältöä olisi tarpeellista arvioida.

Länsirata Oy:n ratasuunnitelmat ovat suurimmalta osin teknisesti valmiit. Liikenne- ja viestintäviraston joulukuussa 2024 antama Salo-Hajala ratasuunnitelman hyväksymispäätös on ensimmäinen hankeyhtiöiden lainvoimainen ratasuunnitelma. Espoo-Hista ratasuunnitelma on parhaillaan liikenne- ja viestintäviraston käsiteltävänä. Tavoitteena on, että Nunna-Kupittaa ja Hajala-Nunna ratasuunnitelmien aloituskuulutukset annetaan kesäkuussa. Muiden rataosuuksien ratasuunnitelmat laitetaan vireille myöhemmin.

Yhtiön näkemyksen mukaan hankearviointia koskeva tarkennus tai muutos ei ole kiireinen.

Suoja- ja näkemäalueet

Kuten arviointimuistiossa on todettu, suoja- ja näkemäalueiden säännösten keskeisimpänä perusteena on ollut liikenneturvallisuus ja rautatien turvallinen käyttö.

Hankeyhtiöiden ratasuunnitelmien kartat sisältävät myös suoja- ja näkemäalueet, vaikkakaan vaatimusta näiden esittämisestä ei ole ollut.



Ratasuunnitelmien valmistelun aikaisissa vuorovaikutusmenettelyissä asianosaisilla on ollut mahdollisuus esittää näkemyksensä myös suojaja- ja näkemäalueista.

Suoja- ja näkemäalueita koskevan lainsäädännön tarkentaminen ja oikeusvaikutusten ulottaminen myös hankeyhtiöihin on tarpeellinen. Lainsäädännön tarkentamisessa pyydetään huomioimaan hankeyhtiöiden ratahankkeiden aikataulu. Länsirata Oy:n tavoitteena on ensimmäisten rataosuuksien rakentamisen aloittaminen 2027.

Tasoristeys sääntely

Tasoristeys sääntelyä koskevan lainsäädännön tarkentaminen ja oikeusvaikutusten ulottaminen tarvittavilta osin myös hankeyhtiöihin on tarpeellinen. Lainsäädännön tarkentamisessa pyydetään huomioimaan hankeyhtiöiden ratahankkeiden aikataulu. Länsirata Oy:n tavoitteena on ensimmäisten rataosuuksien rakentamisen aloittaminen 2027.

Tilapäisiin ja kiireellisiin toimivaltuuksiin liittyvät toimivaltuudet

Kuten arviointimuistiossa on todettu, myöskään tilapäisissä ja kiireellisissä toimivaltuuksia koskevassa sääntelyssä ei ole huomioitu hankeyhtiöitä.

Turvallisuuteen liittyvien tilapäisten ja kiireellisten toimivaltuuksien tarkentaminen ja oikeusvaikutusten ulottaminen tarvittavilta osin myös hankeyhtiöihin on tarpeellinen. Lainsäädännön tarkentamisessa pyydetään huomioimaan hankeyhtiöiden ratahankkeiden aikataulu. Länsirata Oy:n tavoitteena on ensimmäisten rataosuuksien rakentamisen aloittaminen 2027.

Rataverkon haltijuuden muutokset

Suoja- ja näkemäalueita koskevat oikeusvaikutukset maanomistajille ennen näitä koskevia lainsäädäntömuutoksia vaativat lainsäädäntötarkennuksia. Kuten aikaisemmin on todettu, hankeyhtiöiden ratasuunnitelmien kartat sisältävät suojaja- ja näkemäalueet. Asianosaisia on kuultu hankeyhtiön toimesta tältä osin jo ratasuunnitelmavaiheessa. Mikäli kuitenkin katsotaan, että tämä vaatisi vielä täydentäviä toimia, kaikkien asianosaisten kannalta olisi suotavaa, että menettely voitaisiin oikeusturvanäkökohdat huomioiden pitää mahdollisimman yksinkertaisena.

Kuten arviointimuistiossa on todettu, Talvivaaran yksityisraide siirrettiin valtiolle kiinteistönluovutuksena, mikä prosessina on määrämuotoisena suhteellisen selkeä myös tällaisessa tapauksessa.

Mahdollisten rataosuuksien siirtämistä esimerkiksi Länsirata-hankkeessa ei välttämättä kaikilta osin voitane verrata Talvivaaran yksityisraiteen luovuttamiseen. Joka tapauksessa toivottavaa on, että prosessi olisi



mahdollista toteuttaa hallinnollisesti mahdollisimman yksinkertaisesti. Merkittävintä yksityisraiteen siirtämisessä osaksi valtion rataverkkoa on, että rata täyttää valtion rautateille asetetut tekniset turvallisuusvaatimukset ja että osapuolten oikeudet ja velvoitteet sopimusoikeudellisesti ovat selkeät esim. suhteessa kiinteistönomistajiin. Mahdollisena pidämme vaihtoehtoa, että valtion rataverkon hallinnasta vastaavan tahon ja hankeyhtiön välillä tästä sovittaisiin erikseen eikä lupaviranomaisen hallinnollinen käsittely olisi tarpeen. Mikäli kuitenkin katsotaan, että lupamenettely yksityisraiteen siirtämissä osaksi valtion rataverkkoa olisi jostain syystä välttämätöntä, sen tulisi olla edellytyksiltään olla selkeä ja yksinkertainen sekä menettelyllisesti nopea.

Arviomuistiossa esitetään myös alustavasti yksityisraiteiden luokittelua merkittäviin julkista liikennettä palveleviin yksityisraiteisiin ja muihin yksityisraiteisiin. Muistiossa ei ole vielä tarkemmin analysoitu luokittelun tarkempia tavoitteita tai sen vaikutukset hankkeita toteuttaviin tahoihin ja viranomaisiin. Liikenne- ja viestintävirasto olisi luonteva lupaviranomainen. Muut mahdolliset vaikutukset on kuitenkin selvitettävä perusteellisesti ennen luokittelun käyttöönottoa. Tässä vaiheessa kannanottaminen alustavasti esitettyyn luokitteluun tai sen käyttöönottoon on vielä ennenaikaista.

Tutkimusoikeus

Tutkimusoikeuden ajallinen ulottuvuus on hankeyhtiöissä käytännössä katsottu päättyvän siinä vaiheessa, kun ratasuunnitelma laitetaan vireille.

Liikenne- ja viestintäministeriö on tunnistanut merkittävän puutteen, joka aiheuttaa ongelmia sekä Väylävirastolle että myös hankeyhtiöille. Tarve tutkimuksille on selkeästi olemassa myös muulloin kuin aloituskuulutuksen ja hallinnollisen prosessin vireilletulon välisenä aikana. Tutkimuslupan puuttuminen voi aiheuttaa hankkeelle merkittäviä aikatauluviivästyksiä ja se voi vaikuttaa kustannusarvioiden luotettavuuteen juuri kuten arviomuistion perusteluissa on todettu.

Eräänä vaihtoehtona asian ratkaisemiseksi on esitetty yksityisraiteiden luokittelua, joka määrittäisi myös tutkimusoikeuden laajuuden. Luokittelun osalta viittaamme edellisessä kappaleessa esitettyyn.

Joka tapauksessa hankeyhtiöille tutkimusoikeus on yhtä merkittävä kuin Väylävirastolle, minkä vuoksi tutkimusoikeuden laajentamista ei saisi rajoittaa koskemaan pelkästään Väylävirastoa.

Toivomme, että lainsäädäntömuutokset tutkimusoikeuden laajentamisesta, joka koskisi myös hankeyhtiöitä, voitaisiin tehdä mahdollisimman pian. Hankkeiden toteuttajien kannalta muutos olisi merkittävä ja se on kiireellinen.



Yleissuunnitelman ja ratasuunnitelma

Ratahankkeet ovat yhteiskunnallisesti merkittäviä hankkeita ja ne toteutetaan vasta usean hallinnollisen prosessin jälkeen. Ajallisesti kuluu vuosia, usein jopa vuosikymmeniä, ennen kuin suunnittelusta päästään rakentamisen aloittamiseen. Ratahankkeiden toteuttamiseen olennaisena osana liittyy yleinen maankäytön ja liikennejärjestelmien suunnittelu ja kaavoitus, jotka osaltaan ymmärrettävästikin vaikuttavat kaikkien suurten hankkeiden toteuttamisaikatauluun, mutta myös ratalain mukainen hallinnollinen prosessi on ajallisesti suhteellisen pitkä.

Tähän asti yleissuunnitelmien ja ratasuunnitelmien laadinta on ollut pääosin valtion rataverkon haltijalla, jolloin yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman on ajoitettu siten, että hakemuksia ei ole tehty samanaikaisesti eikä myöskään suunnitelmien sisältöjen tarkkarajaisuudella ole ollut suurempaa merkitystä. Toivottavaa on, että yleissuunnitelman sisältövaatimus määritetään mahdollisimman tarkasti ja tämän suhde myös kaavaratkaisuihin selkeytetään, mikä lisäisi myös hallinnollisten prosessien sujuvuutta ja tehokkuutta.

Länsirata Oy:n näkemys on, että yleissuunnitelma ja ratasuunnitelma voivat olla vireillä samanaikaisesti ja näitä tarkastellaan kuten eri taseisia kaavoja. Lainsäädännöllistä estettä suunnitelmien yhtäaikaistulle vireilläololle ei ole. Myöskään asianosaisten oikeusturvan ei voida katsoa millään tavalla vaarantuvan, mikäli suunnitelmien sisällölliset suhteet ja vaatimukset on selkeästi määritellyt.

Merkittävässä hankkeissa yleissuunnitelman valmistelu on voinut kestää 7–8 vuotta, jonka aikana toteuttamisvaihtoehtoja on käyty läpi useampaan kertaan. Hanke on ollut esillä liikennesuunnitelmissa. Kaavoituksessa rata tai raide on pääosin jo linjattu. Samanaikaisesti on myös tiedossa, että hankkeen ratasuunnitelmat on laadittu. Asianosaiset, erityisesti kiinteistönomistajat, ovat odottaneet ratkaisua ratahankkeesta jo vuosia. Kohtuutonta olisi, jos ratasuunnitelman käsittely voitaisiin aloittaa vasta yleissuunnitelman hyväksymispäätösten jälkeen. Jos yleissuunnitelman on ollut nähtävillä ja Liikenne- ja viestintäviraston on hyväksynyt sen linjaukset, yleissuunnitelman ohjaava vaikutus on mahdollista huomioida ratasuunnitelmassa.

Yleissuunnitelman ohjaisvaikutuksen ehdotonta sitovuutta ratasuunnitelmaan olisi hyvä myös tarkastella ja sitovuuden rajaukset tulisi lainsäädännössä olla hyvin selkeät. Joissakin tapauksissa ohjausvaikutus voisi periaatteessa vähemmän merkityksellisissäkin tilanteissa johtaa siihen, että yleissuunnitelmaan jouduttaisiin kokonaisuuden kannalta merkityksettämissä tapauksissa tekemään muodollisin perustein muutoksia, jotka edellyttäisivät erillisen viranomaishyväksynnän, vaikka asia voitaisiin ratkaista ratasuunnitelmavaiheessa. Ratasuunnitelmalla tulisi olla mahdollista

tarkoituksenmukaisella tavalla tarkentaa yleissuunnitelmaa vähäisin poikkeuksinkin.

Yleissuunnitelman valmistumisen viivästyminen voi aiheuttaa ongelmia ratasuunnitelman hyväksymismenettelyn aikatauluun. Tämän vuoksi ratalain 26 §:ssä asetetusta neljän vuoden määräajasta ratasuunnitelman hyväksymiselle tulisi olla mahdollista poiketa, mikäli siihen on erityinen syy. Lisäksi voisi olla tarpeen selkeyttää myös sitä, että ratasuunnitelma voitaisiin laittaa vireille rataosuuksittain taloudellisesti ja toiminnallisesti tarkoituksenmukaisina kokonaisuuksina huolimatta siitä, että yleissuunnitelma on laadittu suurempana kokonaisuutena. Hankkeen rahoituksen ja toteuttamisen kannalta olisi tärkeää, että rataosuuksien mahdollisista erillisistä vireille panoista ei missään vaiheessa tulisi erilaisia tulkintoja.

Ratahankkeisiin liittyy erittäin suuri määrä muita lupia, joita prosessin aikana on haettava, kuten vesilain mukaiset luvat, luonnonsuojelulain poikkeamisiin liittyvät luvat, arkeologisiin alueisiin liittyvät luvat ym. Lupahakemukset edellyttävät erilaisia selvityksiä, joiden tekeminen tulee erikseen ajoittaa. Osa luvista haetaan ratasuunnitelman ollessa vireillä ja osa voidaan tai on tarkoituksenmukaista ajantasaisen tiedon saamiseksi takia hakea vasta rakentamisvaiheessa. Epäselvyyksien välttämiseksi olisi tärkeää, että lupaprosessien vireillepano voidaan tehdä tarkoituksenmukaisesti hankkeen edellyttämällä tavalla. Joissakin tilanteissa lupaprosesseihin olisi tarkoituksenmukaista soveltaa hankekohtaista väljyyttä, koska esimerkiksi joissain tilanteissa toisen viranomaisen lainvoimaisen päätöksen edellyttäminen voi olla kokonaisuus huomioon ottaen kohtuutonta.

Hallinnollisen prosessin muutosten jälkeen noudatettavia käytäntöjä ja toimintatapoja määritellään. Liikenne- ja viestintävirasto itsenäisenä ja riippumattomana lupaviranomaisena on erityisen merkittävässä asemassa, jossa tulee huomiotavaksi käytäntöjen ja toimintatapojen kehittämisen lisäksi myös se, että ratahankkeissa toteuttavassa asemassa voi Väyläviraston lisäksi olla myös muita toimijoita.

Kiinteistökohtainen meluntorjunta

Ratalain periaatteiden mukaisesti ratasuunnitelmassa on esitettävä toimenpiteet, joilla rautatien rakentamisesta aiheutuvia haitallisia vaikutuksia voidaan vähentää tai ne voidaan poistaa. Meluhaitat ovat rautateiden rakentamisessa merkittävä, ehkä merkittävin, kiinteistönomistajille aiheutuva haitta rautatiestä. Haittaa vähentävinä toimenpiteinä on perinteisesti käytetty rata-alueella toteutettavia meluntorjuntatoimia, kuten meluseiniä ja meluvalleja. Kiinteistökohtaisten meluntorjuntatoimenpiteiden tarkoituksena ei ole korvata rata-alueen perinteisiä meluntorjuntatoimenpiteitä. Kiinteistökohtaisia



meluntorjuntatoimenpiteitä voitaisiin kuitenkin joissakin tapauksissa käyttää meluhaittojen rahakorvauksia korvaavina tai niitä täydentävinä toimenpiteinä.

Länsirata Oy on selvittänyt mahdollisuuksia hyödyntää myös kiinteistökohtaisia meluntorjuntatoimenpiteitä, jotka eivät aikaisemmin ole kuuluneet ratahankkeiden toteuttajien keinovalikoimaan. Lainsäädännössä ei ole kielletty tai poissuljettu kiinteistökohtaisten meluntorjuntatoimenpiteiden käyttämistä. Kiinteistönomistajat ovat suhtautuneet pääosin positiivisesti vaihtoehtoiseen meluntorjuntakeinoon. Kiinteistökohtaisten toimenpiteiden käyttäminen vaatii aina kiinteistönomistajan suostumuksen, eikä toimenpiteitä voida toteuttaa ennen kuin kiinteistönomistajan kanssa siitä on solmittu kirjallinen sopimus. Yhtiön ratasuunnitelmissa kiinteistökohtaiset meluntorjuntatoimenpiteet ja niiden käyttämisen edellytykset on kuvattu yksityiskohtaisesti.

Ratasuunnitelman hyväksymispäätöksessä tai ratatoimituksessa ei voida päättää yksittäisten kiinteistökohtaisten meluntorjuntatoimenpiteiden toteuttamisesta kuten arviointimuistiossa ja myös tietoimituksia koskevassa oikeuskäytännössä on todettu. Länsirata Oy:n näkemyksen mukaan mahdollista kuitenkin olisi se, että kiinteistönomistajalla on vaihtoehtona ratatoimituksen korvauksen asemesta sopia yhtiön kanssa kiinteistökohtaisten meluntorjuntatoimenpiteiden toteuttamisesta. Korvaus, joka käytännössä olisi konkreettisesti kiinteistölle toteutettavat meluntorjuntatoimenpiteet, olisi kertaluontoinen. Lunastusoikeudellisesti kysymys on haitankorvauksesta, joka on lunastuslain 29 §:n mukainen lunastuskorvaus. Ratalain 60 §:n koskeva sopimuksen vahvistaminen olisi haitankorvauksen osalta perusteltua, jolloin tämänhetkinen tilanne myös selkeytyisi. Korvaussopimuksen sitovuus myöhempiin kiinteistönomistajiin on säädetty ratalaissa.

Kunnossapitovastuu kiinteistön rakennuksista ja rakennelmista olisi kiinteistökohtaisten meluntorjuntatoimenpiteiden toteuttamisen jälkeen kiinteistönomistajalla aivan kuten se on rakentamislainsäädännössä normaalistikin. Todettakoon, että myös kuntien määrittämät kaavamääräykset asettavat aivan vastaavalla tavalla rajoitteita kiinteistönomistajan omistukselle, mikä on kuitenkin aivan tavanomaistakäytäntöä kiinteistöjen osalta.

Kuten arviointimuistiossakin on todettu, kiinteistökohtaiset meluntorjuntatoimenpiteet ovat käytössä myös Ruotsissa. Trafikverket lähettää kiinteistöomistajille lomakkeen, jossa kiinteistökohtaisiin yksilöityihin toimenpiteisiin pyydetään kiinteistönomistajan kirjallisesti suostumus. Suostumus toimenpiteisiin annetaan palauttamalla lomake Trafikverketille. Menettely on tehty hyvin yksinkertaiseksi. Huomioon ottaen yleiset tavoitteet hallinnollisten prosessien keventämisestä, toivottavaa on, että myöskään kiinteistökohtaisten meluntorjuntatoimenpiteiden toteuttamiseksi ei luoda raskaita menettelyjä, jotka käytännössä estäisivät näiden käyttämisen.



Länsirata Oy:n lähtökohtana on ollut se, että meluhaittoja tosiasiallisesti vähennettäisiin tai poistettaisiin, minkä vuoksi kiinteistökohtaiset meluntorjuntatoimenpiteet toteutettaisiin aina yhtiön toimesta. Rahakorvauksen maksaminen kiinteistönomistajalle, vaikkakin kohdennettuna meluntorjuntatoimenpiteisiin, ei varmista meluntorjuntatoimenpiteiden toteuttamista eikä viranomaisvaatimukset täyttäviä olosuhteita, minkä vuoksi tämä ei yhtiö näkemyksen mukaan ole haittojen poistamisen tai ehkäisemisen kannalta vaihtoehto.

Arviomuiistiossa alaviitteessä 25 on viitattu tietoimituksia koskeviin korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisuihin. Näiden osalta todettakoon, että ne eivät ole korkeimman hallinto-oikeuden ennakkoratkaisuja, joiden nimenomaisena tarkoituksena olisi toimia oikeusohjeena. Menettelyllisesti näiden soveltaminen voisi johtaa siihen, että kiinteistökohtaiset meluntorjuntatoimenpiteiden sopimukset solmittaisiin käytännössä ratatoimituksen jälkeen tai että hankkeen toteuttajat eivät esitä niitä lainkaan käytettäväksi.

Länsirata Oy:n näkemyksen mukaan kiinteistökohtaisten meluntorjuntatoimenpiteiden käyttöönotto on vastuullista toimintaa. Lainsäädännön peruslähtökohtana on rautatiestä aiheutuvien haittavaikutusten vähentäminen tai poistaminen. Yhtiön tulee pyrkiä sen käytettävissä olevin keinoin haittojen ja vahinkojen vähentämiseen ja poistamiseen eikä kiinteistökohtaisia meluntorjuntatoimenpiteitä voida sulkea pois keinovalikoimasta. Yhtiön näkemyksen mukaan kiinteistökohtaiset meluntorjuntatoimenpiteet ovat kiinteistönomistajien etujen mukaisia. Ensisijaisesti meluntorjuntatoimenpiteillä vähennetään haittoja, mikäli tämä ei ole mahdollista haitat korvataan rahana. Lunastuslain periaatteiden mukaisesti aina vasta viimesijaisena keinona käytetään lunastusta.

Lunastuksen laajentamista ratasuunnitelmassa rataverkon haltijalla on *oikeus esittää vain*, mikäli ratalain 57 §:n edellytykset täyttyvät: kustannukset haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi olisivat huomattavat kiinteistön tai sen osan arvoon verrattuna. Ratatoimituksessa kiinteistönomistajalla on oikeus vaatia lunastamista, jos rakentaminen aiheuttaisi kiinteistön tai sen osan käyttämiselle huomattavaa vahinkoa tai haittaa. Ratatoimitusvaiheessa myös rataverkon haltija on oikeutettu esittämään lunastusvaatimuksen jo aikaisemmin esitetyillä perusteilla.

Lisäksi hankkeen toteuttajan *velvollisuus on* vähentää haitta tasolle, että kenellekään ei aiheudu haittaa enempää kuin tarve vaatii. Käsittääksemme tällä hetkellä velvollisuutta kiinteistökohtaisten meluntorjuntatoimenpiteiden selvittämiseen tai esittämiseen ei ole, niissäkään tilanteissa, joissa nämä olisivat ainoa keino haittavaikutusten vähentämiseksi. Mikäli kiinteistöomistaja muistutuksessaan tai valituksessaan esittäisi vaatimuksen kiinteistökohtaisten

meluntorjuntatoimenpiteiden selvittämisestä tai esittämisestä, voidaan perustellusti kyseenalaistaa, voitaisiinko vaatimus hylätä, jos käytettävissä on keinoja meluhaitan vähentämiseksi.

Kiinteistönomistajia on kohdeltava tasapuolisesti huomioon ottaen kuitenkin se, että kiinteistökohtaisten meluntorjuntatoimenpiteiden toteuttaminen vaatii aina kiinteistönomistajan suostumuksen. Yhdenvertainen kohtelu edellyttää, että kiinteistökohtaiset toimenpiteet toteutetaan samalla tavoin ja samoilla edellytyksillä kaikille kiinteistönomistajille. Tasapuolisuuteen ei mielestämme kuitenkaan tule millään tavalla yhdistää sitä, minkälaiselta momentilta ratahankkeiden haittojen vähentämistoimenpiteet toteutetaan tai maksetaan.

Toivomme, että mahdolliset tarkennukset lainsäädäntöön tehdään kiireellisinä.

Salassa pidettävien tietojen luovuttaminen

Lainsäädäntöä tulisi muuttaa siten, että salassa pidettäviä tietoja voitaisiin luovuttaa hankeyhtiöille ja infra-kehittäjille.

Lopuksi

Ratahankkeiden suhteelliseen monimuotoista suunnittelu- ja lupaprosessia olisi hyvä arvioida myös kokonaisuutena. Hallinnollisen menettelyn kehittäminen siten, että suunnitelmien päällekkäisyyksiä poistettaisiin ja yhteismenettelyjä esimerkiksi kaavoituksen ympäristövaikutusarviointien kanssa lisättäisiin, vähentäisi kustannuksia, tehostaisi toimintaa ja se nopeuttaisi myös hankkeiden etenemistä.

Kunnioittavasti

Länsirata Oy

Pekka Ottavainen
toimitusjohtaja

