



Kirje

16.6.2025

VN/9904/2025
VN/9904/2025-YM-48

Liikenne- ja viestintäministeriö

Ympäristöministeriön lausunto väylälakien muutostarpeita koskevasta arviomuistiosta

Yksityisraiteita koskeva sääntely

Ympäristöministeriö pitää tärkeänä vallitsevaa käytäntöä, että alueidenkäytön suunnittelun ja näiden ratojen suunnittelun välisen suhteen osalta sovelletaan samoja säännöksiä kuin valtion rataverkkoon. Ministeriön näkemyksen mukaan arviomuistiossa tarkastellut hankeyhtiöiden suunnittelemat yksityiset rautatieyhteydet rinnastuvat toiminnallisesti valtion rataverkkoon, eivätkä poikkea valtion rataverkosta esim. siltä osin, millaisia ovat niiden vaikutukset ja suhde muuhun alueidenkäyttöön.

Kiinteistökohtainen meluntorjunta

Yleistä

Ympäristömelulla tarkoitetaan ihmisen toiminnasta syntyvää haitallista ääntä, joka vaikuttaa kielteisesti ihmisen terveyteen, maankäyttöön ja rakentamiseen, elinympäristön ja asumisen laatuun sekä reaaliomaisuuden tai asuinympäristön arvoon tai arvostukseen. Melun terveyshaitat ilmenevät useimmiten uni-häiriöinä sekä sydämen ja verenkiertoelimistön toimintahäiriöinä.

Tie- ja ratahankkeita ja alueidenkäyttöä suunniteltaessa sovelletaan melutason ohjearvoista annettua valtioneuvoston päätöstä (ohjearvopäätös, 993/1992).

Rakentamisessa sovelletaan rakentamislaisissa (751/2023) ja ääniympäristöasetuksessa (796/2017) säädettyjä rakennuksen olennaisia teknisiä vaatimuksia, koskien mm. rakennuksen ulkovaipan ääneneristystä, sekä piha- ja oleskelualueiden äänitasoja. Rakentamislupa edellyttää asetuksen mukaisen meluntorjunnan toteuttamista.

Asumisterveysasetuksessa (545/2015) säädetään melun toimenpiderajoista asunnoissa, muissa oleskelutiloissa, sekä nukkumiseen käytettävissä tiloissa. Ympäristömelusta ei saa aiheutua terveyshaittaa asunnoissa ja muissa oleskelutiloissa.

Meluselvityksistä ja meluntorjunnan toimintasuunnitelmista annetussa valtioneuvoston asetuksessa (ympäristömeluasetus, 1107/2021) säädetään ympäristösuojelulakia (527/2014) tarkentavasta sääntelystä ympäristömelun arvioinnista ja hallinnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin

Postiosoite
Postadress
Postal Address
Ympäristöministeriö

Käyntiosoite
Besöksadress
Office

Puhelin
Telefon
Telephone

Faksi
Fax
Fax

s-posti, internet
e-post, internet
e-mail, internet

(ympäristömeludirektiivi, 2002/49/EY) täytäntöön panemiseksi. Ympäristömeludirektiivin ja -asetuksen tavoitteena on seurata ja yhtenäistää melulle altistuvien henkilöiden määrän arviointia EU:n jäsenmaissa, sekä rajoittaa ja vähentää meluun liittyviä terveys- ja ympäristöhaittoja.

Maailman terveysjärjestö WHO on julkaissut suosituksen ympäristömelun päivä- ja yöajan enimmäisluokarvoista tie-, raide- ja lentoliikenteen, tuulivoimaloiden, sekä vapaa-ajan melulle. Terveysvaikutukset koskevat sepelvaltimotautia, vakavaa unihäiriötä ja melun merkittävää häiritsevyyttä.

Yksityiskohtaiset kommentit

Sääntelyllä tulisi selkeyttää kiinteistökohtaisten meluntorjuntatoimenpiteiden soveltamismahdollisuutta. Kiinteistön omistajanvaihdoksella ei tulisi olla vaikutusta meluntorjuntaa koskevaan velvoitteeseen. Meluntorjunnan kunnossapitovastuu tulisi olla riittävän tarkkarajainen, koskien mahdollista rata-alueen meluestettä ja yksittäisiä rakennuksen rakenteita tai rakennusosia tai kiinteistön meluntorjuntarakenteita. Meluntorjunnan tulee perustua uudisrakentamisessa alueidenkäytön suunnitteluun ja vain poikkeuksellisesti yksittäisten kiinteistöjen osalta kiinteistökohtaiseen meluntorjuntaan.

Kiinteistökohtainen meluntorjunta olisi kansallisesti uusi menettelytapa melun haittavaikutusten rajoittamiseksi. Hankeyhtiöiden suunnittelemiin ratahankkeisiin ei sisälly vaatimusta hankkeen vaikutusten seurannasta. Hankkeilta tulisi edellyttää jälkiarviointia meluntorjunnan teknisestä ja koetusta toteutumisesta, sekä vaikutuksista asumisviihtyisyyteen. Jälkiarvioinnin tulokset tulisi raportoida ja hyödyntää uusien hankkeiden vaikutusarvioinnissa ja suunnitteluratkaisujen valinnassa.

Kiinteistökohtaisessa meluntorjunnassa tulee huomioida ohjearvopäätöksessä asetetun keskiäänitason lisäksi rakennuksen sisätilojen enimmäisäänitaso. Nukkumiseen käytettävissä tiloissa junan ohiajosta syntyvän enimmäisäänitason ei tulisi ylittää kynnystä, joka voi vaikeuttaa unta tai lepoa ja johtaa haitallisiin terveysvaikutuksiin.

Kiinteistökohtaisessa meluntorjunnassa tulee huomioida melun lisäksi tärinä ja runkoääni. Ääniympäristöasetusta koskevassa ohjeessa (ääniympäristöohje) on esitetty ohjearvot maaperäiselle runkomelutasolle L_{pm} ja tärinälle $v_{w,95}$. Rakennuksen suunnittelussa ja toteutuksessa on otettava huomioon rakennuspaikan melu- ja tärinäolosuhteet.

Jotta kiinteistönomistajien tasapuolinen kohtelu toteutuisi, tulee kiinteistökohtaisesta meluntorjunnasta laatia kansallinen ohjeistus, jossa teknisten meluntorjuntaratkaisuiden lisäksi arvioidaan toteutuksen kustannusvaikutuksia.

Kiinteistökohtaisen meluntorjunnan tulee edellyttää sopimista hankkeen toteuttajan ja kiinteistönomistajan kesken. Korvaussopimukseen (rahakorvaus) tulisi suhtautua pidättyvästi, koska se voisi johtaa tilanteeseen, missä rakennuksen ääniympäristöltä edellytetyt olennaiset tekniset vaatimukset eivät toteutuisi kiinteistön omistajanvaihdoksessa.

TEN-T -asetukseen liittyvät lainsäädännön kehittämistarpeet

Lausunnoilla olevaan hallituksen esitykseen uudeksi alueidenkäyttölainsäädännön ehdotetaan sisällytettäväksi MAL-seutuja koskeva yhteistyövelvoite alueidenkäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän yhteensovittamista koskevissa seudullisissa asioissa. Ehdotetun säännöksen perusteluissa viitataan myös TEN-T -asetuksen mukaisiin SUMP-suunnitelmiin, mutta säännös ei tarkemmin määräisi yhteistyön järjestämisen tapaa eikä tarkoittaisi velvoitetta laatia tietyn sisältöistä suunnitelmaa.

Ympäristöministeriön mielestä SUMP-yhteyspisteeseen liittyvistä tehtävistä säätäminen LjMTL:ssä tai Liikenne- ja viestintävirastosta annetussa laissa voisi olla perusteltua tehtävien selkeyden vuoksi. Myös liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimista koskevaa sääntelyä kaupunkisilmukohtina toimivien kaupunkiseutujen osalta kannattaa vielä selvittää. Tässä yhteydessä on tarpeen varmistaa mahdollisen sääntelyn yhteen toimivuus em. alueidenkäyttölain ehdotetun säännöksen kanssa, sekä arvioida laintasoisen sääntelyn edut ja haitat verrattuna nykyiseen MAL-sopimukseen perustuvaan käytäntöön.

Ympäristöministeriö kannattaa lisäksi muistion luvussa 5.2 esitettyjen vaihtoehtojen käyttövoimien jakeluinfraan toteuttamista helpottavien lainsäädäntömuutosten selvittämistä.

Varautuminen ja häiriötilanteita koskeva sääntely väylälaeissa

Arviomuistiossa on pohdittu tarvetta kiireellisten kansalliseen turvallisuuteen liittyvien väylähankkeiden tapauksessa poiketa vaatimuksesta, jonka mukaan ratojen tai maanteiden suunnittelun on perustuttava alueidenkäyttölain (AKL) mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan. Kyseiset vaatimukset sisältyvät RataL 10 §:ään ja LjMTL 17 §:ään. Koska arviomuistiossa ympäristöministeriön käsityksen mukaan tarkoitetaan kansallisen turvallisuuden kannalta kiireellisten väylähankkeiden nopeampaa suunnittelua ja toteuttamista normaaliaikana tilanteessa, jossa ei vielä ole otettu käyttöön valmiuslakia, voi poikkeamisen edellytysten määrittely osoittautua hankalaksi. Ympäristöministeriö katsoo, että tällaista poikkeamismahdollisuutta säädettäessä olisi sen käytön edellytykset ja reunaehdot sekä viranomaisten toimivallat kyettävä määrittämään tarkkarajaisesti. Edellytysten ja reunaehtojen olisi syytä jollain tapaa olla kytkeytyneitä AKL:ssä säädettyihin kaavojen sisältövaatimuksiin ja valtioneuvoston päätöksen mukaisiin valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin. Lisäksi olisi otettava erityisesti huomioon mm. kunnan ja maanomistajien asema, kuten arviomuistiossakin todetaan.

Alueidenkäyttölain 177 ja 178 §:t antavat ympäristöministeriölle mahdollisuuden antaa määräyksen suunnitteluvaiheen tai valtakunnallisen alueidenkäyttötavoitteen toteuttamiseksi. Em. säännökset sisältyvät myös jonkin verran muutettuina lausunnoilla olevaan hallituksen esitysluonnokseen uudeksi alueidenkäyttölaiksi. Voimassa olevat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sisältävät kansallisen turvallisuuden näkökulman, minkä lisäksi asian huomioimisesta kaavoituksessa on säädetty AKL 4a §:ssä. Ympäristöministeriö katsoo, että mahdollisuuksia nopeuttaa kiireellisten, kansallisen turvallisuuden kannalta tärkeiden väylähankkeiden toteuttamista lainsäädännön keinoin kannattaa selvittää. Väylälait jo nykyisin sisältävät vaikutuksiltaan vähäisempien ratojen ja maanteiden osalta mahdollisuuden kevyempään suunnittelumenettelyyn. Ympäristöministeriö katsoo, että ensisijaisesti kansallisen turvallisuuden kannalta tärkeiden väylien asiaa edistäisi, että suunnittelua voitaisiin tehdä myös ennakoivasti.

Arviomuistiossa on nostettu esiin tulkinta liittyen YVA-lain 36 §:ään, joka nykyisessä muodossaan koskee poikkeusta olla soveltamatta arviointimenettelyä sellaisiin hankkeisiin, joiden yksinomaisena tarkoituksena on puolustukseen tai siviilivalmiuteen liittyvät toimet, jos arviointimenettelyn soveltaminen vaarantaisi niiden tarkoituksen. Eduskunnassa käsitellyssä oleva hallituksen esitys laiksi eräiden ympäristöasioiden käsittelystä Lupa- ja valvontavirastossa sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi (41/2025) sisältää ehdotuksen YVA-direktiivin 2 artiklan 4 kohdan mukaisen YVA-menettelystä poikkeamisen lisäämisestä YVA-lakiin (muutosehdotus 36 §:ään). Mikäli eduskunta hyväksyy lakimuutoksen, voisi uusi säännös ennemminkin olla sellainen, jonka edellytyksiä voisi tarkastella arviomuistiossa esiintuodun poikkeamisen kohdalla.

Yhteismenettelyn kehittäminen YVA-menettelyyn ja tie- ja ratasuunnitteluun

Ympäristöministeriö katsoo, että yhteismenettelyn kehittäminen tie- ja ratahankkeisiin ei nykyisessä järjestelmässä olisi mahdollista. YVA-lain näkökulmasta tie- ja ratahankkeita suunnitteleva viranomainen on hankkeesta vastaava, jolloin YVA-direktiivin 9 a artiklan mukaiselta eturistiriidalta ei voida välttyä. Artiklassa veloitetaan jäsenvaltiot varmistamaan, että toimivaltainen viranomainen tai toimivaltaiset viranomaiset toteuttavat direktiivistä johtuvat velvoitteet puolueettomasti eivätkä joudu eturistiriitatilanteeseen. Lisäksi, jos toimivaltainen viranomainen on myös hankkeen toteuttaja, on viranomaisen eturistiriitoja aiheuttavat tehtävät vähintään eriytettävä asianmukaisesti. EUT:n oikeuskäytännön (C-236/24, kohta 38) mukaan asianmukainen eriyttäminen on organisoitava siten, että toimivaltaisen viranomaisen sisäisellä hallinnollisella yksiköllä on todellinen autonomia, mikä merkitsee erityisesti sitä, että sillä on omat hallinnolliset resurssit ja henkilöresurssit ja että se kykenee siis täyttämään veloitteensa puolueettomasti.

Arviomuistiossa kylläkin todetaan, että lupaviranomainen on eri kuin suunnitteleva viranomainen. Lupaviranomainen ei kuitenkaan nykyisen järjestelmän mukaan hoida vuorovaikutusta ja kuulemisia suunnittelun aikana, vaan sen tekee tie- tai ratahanketta suunnitteleva taho. Ympäristöministeriö katsoo, ettei olisi YVA-direktiivin 6 artiklan mukaista, että vastuu kuulemisista ei olisi toimivaltaisella viranomaisella.

Lisäksi tie- ja ratahankkeiden suunnitteluun ei liity sellaisia lakisääteisiä vaiheita, joihin YVA-menettelyn arviointiohjelma- ja arviointiselostusvaiheen kuulemiset voitaisiin yhdistää (vrt. OAS, kaavan valmisteluaineisto, kaavaehdotus).

Ympäristöministeriö toteaa, että YVA-lain 32 §:n mukaan YVA-lain täytäntöönpanon yleinen ohjaus ja seuranta sekä ympäristövaikutusten arvioinnin yleinen kehittäminen kuuluu ympäristöministeriölle. Muut ministeriöt huolehtivat täytäntöönpanon ohjauksesta ja seurannasta sekä arvioinnin kehittämisestä toimialallaan. Hallituksen esityksen 259/2016 säännöskohtaisissa perusteluissa tällaiseksi täytäntöönpanon ohjaukseksi on katsottu muun muassa soveltamisohjeiden laatiminen arviointimenettelyn toteuttamisesta ministeriön toimialaa koskevissa hankkeissa. Ympäristöministeriö kannattaa menettelyjen sujuvoittamista ja parhaiten sitä voidaan tie- ja ratahankkeissa tehdä toimeenpanoa kehittämällä ja hyvällä viranomaisyhteistyöllä.

Lopuksi

Ympäristöministeriö keskustelee mielellään lausunnossa käsitellyistä asioista liikenne- ja viestintäministeriön kanssa. Jos arviomuistiossa esitettyjen, ympäristöministeriön hallinnonalaa koskevien asioiden osalta käynnistyy varsinaista säädösvalmistelua, osallistuu ympäristöministeriö mielellään valmistelutyöhön. Ympäristöministeriö varaa myös mahdollisuuden lausua kaikista arviomuistiossa käsitellyistä asioista tarkemmin valmistelun edetessä.

Kansliapäällikkö

Juhani Damski

Ympäristöneuvos

Petteri Katajisto

Liitteet

Jakelu LVM Liikenne- ja viestintäministeriö

Tiedoksi Eeva Ovaska

VN/9904/2025-YM-48

Seuraavat henkilöt ovat allekirjoittaneet tämän asiakirjan sähköisesti /

Följande personer har undertecknat denna handling elektroniskt /

This document has been signed electronically by the following persons: