

**ARTO JA RIITTA LAITINEN**

Diaarinumero HOLDno-2019-360

**LAUSUNTO LIIKENTEEN MELUVAIKUTUKSISTA JA LIIKENNÖINNIN RAJOITUSMAHDOLLISUUKSISTA / TERTUNMETSÄN KALLIOALUE***Taustaa*

Olen laatinut asiassa erilaisia selvityksiä ja antanut meluasiassa lausuntoni mm. korkeimmalle hallinto-oikeudelle 13.2.2022 ja 11.12.2023. Johtopäätöksenä olen todennut, että hakemuksen mukaisella liikennemäärällä toimintaa sitovat melutasojen ohje- ja raja-arvot ennakolta alittuvat, eikä tällaista haittaa voida pitää luvan myöntämisen esteenä tai naapurussuhdelain tarkoittamana kohtuuttomana rasituksena.

Olen tutustunut asiaa koskevaan korkeimman hallinto-oikeuden vuosikirjaratkaisuun KHO:2024:39, 22.3.2024. Päätöksen kysymyksenasettelun mukaan on ollut korkeimman hallinto-oikeuden ratkaistavana, onko luvanvaraisesta toiminnasta aiheutuvan liikenteen vaikutukset otettu ympäristölupaharkinnassa asianmukaisesti huomioon (tekstikappale 16).

Tekstikappaleessa 17 todetaan, että Vaasan hallinto-oikeus on luvanhakijan valituksesta antamassaan päätöksessä katsonut, että lupahakemuksen hylkääminen muilla valvontajaoston päätöksen esitetyillä perusteilla ei ollut lainmukaista. Näitä muita kunnan päätöksessä esitettyjä perusteluita olivat alueen maisema-arvot, geologiset arvot, luonnon kauneusarvot, luontoarvot, luonnonolosuhteet, pinta- ja pohjavesiolosuhteet, ympäristön pilaantumisen vaara pölyn, tärinän ja toiminnan melun osalta sekä viihtyisyyshaitat.

Ratkaisussaan korkein hallinto-oikeus katsoi, että saadun selvityksen perusteella arvioituna ei ollut pidettävä poissuljettuna, että lupamääräyksiin voitiin estää se, että toimintaan liittyvästä liikenteestä aiheutuisi kyseessä olevalla sijoituspaikalla luvan myöntämisen esteenä olevaa kohtuutonta rasitusta. Korkein hallinto-oikeus kumosi hallinto-oikeuden ja valvontajaoston päätökset ja palautti asian valvontajaostolle uudelleen käsiteltäväksi.

Täydennyspyynnössä 4.4.2024 lupaviranomainen on varannut mahdollisuuden antaa liikennettä koskevan selvityksen ja mahdollisesti toiminnan rajoittamisen osalta.

Lupa-asian uudelleenkäsittelyä on käsitelty 6.5.2024 Teams-kokouksessa, mistä on laadittu erillinen muistio.

Luvanhakija on ilmoittanut, että yöaikaan klo 22-7 ei ole kiviaineskuljetuksia ja lauantain toiminta-aikaa on lyhennetty. Nämä voidaan katsoa riittäviksi rajoitteiksi turvaamaan lähi-asutuksen asumisen laatu toiminnan aikana.

## *Lausunto*

Alueen toiminta tulee olemaan jaksoittaista ja toiminnassa tulee olemaan katkoksia. Toiminnassa voi olla myös välivuosia. Toiminta ei siten tule olemaan jatkuvaa, eikä siten ympäristölle jatkuvaa häiriötä aiheuttavaa. Näin ollen naapurustolle jää vuoden aikana riittävästi aikaa toipua toiminnan mahdollisesti aiheutuvasta rasituksesta. Tällaista rasitusta ei voi siten yleisesti pitää kohtuuttomana.

Jaksoittaisuudesta johtuen lupasuunnittelussa ja viranomaisharkinnassa tulee keskittyä toiminnan aikaisiin häiriöihin. Tehtyjen selvitysten ja aiemmin asiassa antamieni tarkennusten sekä lausuntojen perusteella toiminnan aikaiset, liikenteen aiheuttamat melutasot ovat pahimmillaankin sellaisia, että melutason ohjearvot eivät tule ylittymään lähikiinteistöjen pihiireissä.

Tähän eivät vaikuta mahdolliset jarrutukset tai kiihdytykset, koska laskenta on tehty 40 km/h ja 50 km/h nopeuksilla myös risteysalueilla. Tämä tarkoittaa, että laskennallisesti saatu melutaso on huomattavasti suurempi kuin risteysalueilla tulee toiminnan aikana olemaan johtuen yleisesti todellisista ajonopeuksista sekä etenkin siitä, että risteysalueilla maansiirtoautojen nopeus tulee vastaamaan enimmilläänkin kävelynopeutta.

Olosuhteista, ajonopeuksista sekä ajoneuvojen voimansiirrosta johtuen myös kiihdytykset tulevat olemaan maltillisia. Maansiirtoauton jarruttaminen vähentää ajonopeutta ja siten myös auton aiheuttamaa melutasoa, ei lisää sitä.

Johtopäätöksenä voidaan siis todeta, että risteysalueilla jarrutusten ja kiihdytysten aiheuttama melutaso tulee jäämään alle mallinnetun melutason toiminnan ollessa käynnissä. Tämä voidaan varmuudella todeta toiminnan aikaisilla äänitasomittauksilla.

Kokonaisuudessaan liikenteen meluimmissiot tulevat olemaan ennakolta sellaisia, että niitä ei voida rinnastaa naapuruussuhdelain tarkoittamaan immissiokieltoon, kun kiellon lähtökohtana sovelletaan säännöksissä asetettuja melutason ohje- ja raja-arvoja. Hakija on valituksessaan korkeimmalle hallinto-oikeudelle arvioinut immissiokieltoa ja sietämisvelvollisuutta perusteellisesti, eikä sitä tässä ole syytä toistaa.

Liikenteen aiheuttama ääriä ei tule aiheuttamaan rakennuksille, rakenteille tai rakennusten käytölle sellaista vaaraa tai haittaa, mikä olisi yksityisoikeudellisesti korvattavaa riippumatta rakennusten perustamistavasta ja -olosuhteista. Tämä voidaan varmuudella todeta toiminnan aikaisilla heilahdusnopeusmittauksilla.

Tieliikennemelun ehkäisykeinot liittyvät yleisellä tasolla ajonopeuksien laskemiseen. Yhteiskäsittelyluvan puitteissa tulee harkittavaksi myös sallittujen toiminta-aikojen rajoittamiseen. Hakija on ilmoittanut, ettei alueella ole toimintaa yöaikaan, jolloin voidaan ennakolta olettaa, että naapurustolle jää myös toimintakausien aikana riittävästi lepoaikaa.

Liikennöinti on olennainen osa kiviainestoimintaa. Yksittäisen toimialan kuljetusten rajaamisen mahdollisuudet ovat huonosti perusteltavissa yleisestikin, mutta erityisesti kun otetaan huomioon asiassa tehdyt tieliikennemeluselvitykset.

Tärinän osalta ehkäisykeinot liittyvät tien rakenteisiin ja tienhoidollisiin toimenpiteisiin. Pitämällä tie ajokelpoisena ja mahdollisimman tasaisena, vältetään tarpeettomia ajonopeuden muutoksia ja kaluston aiheuttamia tärinöitä sekä myös ääniä.

Johtopäätöksenä totean edelleen, että hakemuksen mukaisella liikennemäärällä toimintaa sitovat melutasojen ohje- ja raja-arvot ennakoita alittuvat, eikä tällaista haittaa voida pitää luvan myöntämisen esteenä tai naapuruussuhdelain tarkoittamana kohtuuttomana rasisuksena.

Hämeenlinnassa 26.7.2024,



Matti Jokinen, insinööritoimisto Matti Jokinen  
insinööri amk, ympäristönsuojelu, 2001  
insinööri yamk, rakentaminen, 2007