

Lausunto Väylävirastolle nopeusrajoituksen asettamisesta Kouvola-Kotka rataosuudelle

87/00.04.00/2020

Rymä 05.02.2020 § 18

Viite: asianumero VÄYLÄ/31/06.02.01/2020

Väylävirasto on pyytänyt 7.2.2020 mennessä lausuntoa nopeusrajoituksen asettamisesta Kouvola-Kotka rataosuudelle Myllykosken pohjoispuolelle. Myllykoskella on ennestään 40 km/h nopeusrajoitus yli 3000 tonnin junille 1,6 km matkalla. Rajoitusalue on tarkoitus jatkaa 200 m, ollen näin kokonaispituudeltaan 1,8 km. Lausunto on laadittu terveydensuojelun ja kaavoituksen toimesta.

Lausuntopyynnössä todetaan:

”Rautateitse tapahtuva tavaraliikenne Kotkan ja Haminan satamaan on aiheuttanut tavanomaista rautatieliikennettä suurempaa tärinää rautatien lähellä olevissa asunnoissa. Etenkin yöaikaan tapahtuva liikenne on koettu erityisen häiritsevänä”.

Lausuntopyyntöön on lisäksi liitetty kartta, johon on korostettu nopeusrajoitusalue. Muuta taustatietoa esimerkiksi tärinähaittojen suuruudesta, mittaamisesta tai toistuvuudesta ei ole esitetty.

Lausuntopyyntö on **oheismateriaalina**.

Muu taustatieto:

Alueen asukkaalta saatiin yhteydenotto asiasta lausunnonaikaana. Ympäristöpalveluihin on toimitettu kahdessa nopeusrajoitusalueen kohdalla olevassa asuinrakennuksessa tehtyjen tärinämittausten tulokset sekä selostus tärinähaitan kokemisesta, pitkstä yhteydenpidosta Väyläviraston ja sitä ennen Liikenneviraston kanssa.

Ympäristöpalveluihin pyydettiin Valvirasta lisätietoa tärinän terveyshaitasta sekä siitä, miten tärinähaittaan on suhtauduttu terveydensuojeluviranomaisen näkökulmasta.

Tärinämittausraportit ja Valviran lausunto tärinän terveyshaitasta ovat **oheismateriaalina**.

Tiedossa on myös silloisen Liikenne- ja viestintäministerin Sanna Marinin 22.10.2019 antama vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 172/2019 vp, koskien raideliikenteen melu- ja tärinähaittojen vähentämistä asuinalueilla. Vastauksessa viitataan Myllykosken ja Keltakankaan rataosuuksilla alkavaan kunnostushankkeeseen, jossa haetaan pysyviä tärinätorjuntaratkaisuja, joilla myös nopeusrajoitukset voitaisiin poistaa.

Tärinän aiheuttama terveyshaitta:

Tärinän aiheuttaman terveyshaitan arvioinnissa ja korjaustoimenpiteissä sovelletaan terveydensuojelulain (763/1994) 27 §:ssä mainittuja seikkoja.

”Milloin asunnossa tai muussa oleskelutilassa esiintyy melua, tärinää, hajua, valoa, mikrobeja, pölyä, savua, liiallista lämpöä tai kylmyyttä taikka kosteutta, säteilyä tai muuta niihin verrattavaa siten, että siitä voi aiheutua terveyshaittaa asunnossa tai muussa tilassa oleskelevalle, toimenpiteisiin haitan ja siihen johtaneiden tekijöiden selvittämiseksi, poistamiseksi tai rajoittamiseksi on ryhdyttävä viipymättä.

Jos haitta aiheutuu asuinhuoneiston tai muun oleskelutilan rakennuksen rakenteista, eristeistä tai rakennuksen omistajan vastuulla olevista perusjärjestelmistä, haitan poistamisesta vastaa rakennuksen omistaja, ellei muualla laissa toisin säädetä. Jos terveyshaitta aiheutuu kuitenkin asunnon tai muun oleskelutilan käytöstä, joka ei ole tavanomaista, terveyshaitan poistamisesta vastaa asunnon tai muun oleskelutilan haltija. Kunnan terveydensuojeluviranomainen voi velvoittaa sen, jonka vastuulla haitta on, ryhtymään viipymättä tarvittaviin toimenpiteisiin terveyshaitan ja siihen johtaneiden tekijöiden selvittämiseksi, poistamiseksi tai rajoittamiseksi”.

Asumisterveysasetuksessa 2015 (Sosiaali- ja terveysministeriön asetus asunnon ja muun oleskelutilan terveydellisistä olosuhteista sekä ulkopuolisten asiantuntijoiden pätevyysvaatimuksista 545/2015) ei ole annettu tärinälle terveysperusteisia raja-arvoja, mutta terveyshaitan arvioimiseen voidaan soveltaa VTT:n värähtelyluokitusta asumisviihtyvyyden kannalta (VTT tiedotteita 2278, Espoo 2004). Arvioitaessa tärinän aiheuttamaa terveyshaittaa on erityisen tärkeää ottaa huomioon yöaikaisen (klo 22-07) tärinän häiritsevyys unen ja nukahtamisen kannalta.

Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja -valvontavirasto (Valvira) on antanut lausunnon tärinän aiheuttaman terveyshaitan arvioinnista Dnro 1729/06.10.01/2012.

”Terveydensuojelulain mukaisen terveyshaitan toteamiseksi tärinän osalta ei ole olemassa virallista mittausmenetelmää ja siksi terveyshaitan arviointi perustuu aistinvaraiseen arvioon tärinän häiritsevyydestä oleskelutiloissa. Liikennetärinän osalta voidaan käyttää VTT:n ohjetta (Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksista, VTT Tiedotteita 2278, Talja A. 2004). Värähtelyn tunnuslukuna käytetään asuintiloista yhden viikon aikana mitattua tilastollisesti suurinta tehollisarvoa. Jos liikennetärinä jää yöaikana alle värähtelyluokan D viitearvon, niin värähtelyn ei katsota aiheuttavan terveyshaittaa. Mikäli liikennetärinä ylittää yöaikana värähtelyluokan D viitearvon, niin aistinvarainen arvio tärinän terveyshaitasta nukahtamisen ja unen kannalta on ratkaiseva. (Värähtelyluokka D ≤ 0.60 mm/s vastaa olosuhteita, joihin pyritään vanhoilla asuinalueilla. Tällöin keskimäärin 25 % asukkaista pitää värähtelyitä häiritsevinä ja voi valittaa häiriöistä.

Ehdotus lausunnoksi

Liikennevirasto teettänyt tärinämittaukset kahdessa kohteessa Kymenrannantien varrella touko-kesäkuussa 2018. Mittauksen kohteena olevat asuinrakennukset sijaitsevat 50 ja 80 metrin päässä radasta. Mittausjaksojen pituudet olivat 14 ja 18 vrk. Mittausjaksoina kummassakin kohteessa mitattiin n.250 junaliikenteen aiheuttamaa mittaustulosta. Mittaustuloksien perusteella tärinähaitta on kohteissa usein toistuvaa ja VTT:n suosituksen mukainen värähtelytaso ylittyy usein. Tärinämittaustulosten perusteella ylitykset ovat usein 2-3 kertaisia VTT:n suosituksen mukaiseen värähtelyluokkaan $D \leq 60$ mm/s verrattuna ja suurimmat 4-5 mm/s. Mittausraportissa todetaankin lähempänä rataa olevan kohteen osalta, että ohjearvon mukainen tärinätaso ylittyi kohteessa päivittäin ja, että merkittävää tärinähaittaa esiintyi myös yöaikaan, mikä voi häiritä nukkumista. Lisäksi todetaan, että tärinähaitta on pääasiassa tavarajunien aiheuttamaa. Suurinta tärinää aiheuttivat junat, jotka kulkivat nopeudella 58-62 km/h.

Terveysturvallisuuden näkökulmasta on hyvä, että ollaan laajentamassa nopeusrajoitusalueita niin, että suurempi määrä radan läheisen tärinävaikutusalueen asukkaista on tärinää todennäköisesti alentavan toimen piirissä. Lausuntopyyntö mukana toimitetun kartan perusteella nopeusrajoitusalue loppuu perusteella pohjoisen suunnassa liian aikaisin Kymenrannantien ja Jokisillantien risteyksen kohdalle. Rajoitusalueita on syytä jatkaa vähintään 300 m pohjoiseen, jolloin aivan radan vieressä olevat Kiskotien varren talot tulevat rajoitusalueen piiriin. Tavaraliikenteellä ei ole yhtä tiukkaa aikataulua kuin henkilöliikenteessä, joten nopeusrajoitusalueen laajentamisella ei ole merkittävää vaikutusta liikenteen sujuvuuteen.

Merkittävää tärinähaittaa esiintyy mitatuissa kohteissa myös yöaikaan (22-07), mikä voi aiheuttaa terveyshaittaa unen keskeytymisen ja nukahtamisen häiriintymisen takia. Kuten Valviran antamassa lausunnossa todetaan, voidaan terveyshaitan arviointiin soveltaa VTT:n värähtelyluokitusta asumisviihtyvyyden kannalta.

Terveysturvallisuuden näkökulmasta on tärkeää selvittää nopeusrajoitusten vaikuttavuus alueen tärinähaittaan ja sen perusteella suunnitella, mikä on pysyvä ratkaisu tärinän torjumiseksi, jolloin nopeusrajoitukset olisivat väliaikainen ratkaisu. Osana nopeusrajoituksen vaikuttavuutta toimenpiteenä tärinähaitan torjuntaan on myös sen kattavuus. Lausuntopyyntö materiaalissa ei ole perusteltu, miksi rajoitus kohdistetaan vain yli 3000 tonnin tavarajuniin. Tärinän torjunnan ja terveyshaitan näkökulmasta ei ole merkitystä, minkä tyyppinen kalusto tärinän aiheuttaa. Mittausraporteissakaan ei ole eritelty eri junatyyppien aiheuttamaa tärinää vaan todetaan, että tärinähaitta on pääasiassa 58-62 km/h kulkevien tavarajunien aiheuttamaa. Näin ollen todennäköisesti muukin tavaraliikenne, esim. säiliöjunat aiheuttavat tärinätapauksien määräästä päätellen merkittävää tärinähaittaa, mikä tulisi huomioida nopeusrajoituksia asetettaessa. Asetettaessa nopeusrajoitukset riittävästi kattaviksi voidaan saavuttaa ohjearvon ylittävien tärinätapauksien merkittävä vähenemä. Koska nopeusrajoitukset eivät aina yksiselitteisesti ole vähentäneet tärinähaittaa, on tärinää alueella syytä mitata rajoitusten asettamisen jälkeen, jolloin voidaan esittää arvio toimenpiteen vaikutuksesta ja sen perusteella suunnitella jatkotoimenpiteet.

Lausuntopyynnön mukaisen rajoitusalueen vaikutuspiirin alueella on voimassa Anjalankosken taajamayleiskaava (Kv 2003). Kymijoen ranta-alueelle ollaan parhaillaan laatimassa Kymijoen Keskiosien rantayleiskaavaa, jossa otetaan taajamayleiskaavaa tarkemmin kantaa ranta-alueen maankäyttöön. Taajamayleiskaavassa Kymijoen ranta-alue Kymenrannantien varressa on osoitettu kyläalueena AT. Kyläalumerkintä käytännössä mahdollistaisi asutuksen hienoisien lisäämisen ja tiivistämisen alueella. Vireillä olevassa rantayleiskaavassa (luonnos 2018) ei kuitenkaan olla suunnittelemassa kyläalueelle uutta asutusta, vaan sinne on osoitettu vain jo olemassa olevat rakennuspaikat. Kouvolan kaupunki on pyrkinyt olemaan radan vaikutuspiirissä pidättyväinen uusien rakennuspaikkojen mahdollistavien lupien lupaharkinnassa. Kaavoituksen ja lupaharkinnan keinoin pystytään rajaamaan uudisrakentaminen mahdollisten ja todettujen tärinäalueiden ulkopuolelle. Olemassa oleva asuminen taas tulee ottaa huomioon raideliikenteen lupaharkinnassa ja melun ja tärinän ehkäisytoimenpiteissä. Väyläviraston tulee lupaviranomaisena varmistaa olemassa olevan asutuksen riittävä suojaaminen Kouvola-Kotka rataosuuden liikenteestä aiheutuvilta ympäristöhaitoilta.

Lisätietoja: ympäristöjohtaja Hannu Friman, puh. 020 615 7900, hannu.friman(at)kouvola.fi, tekninen asiantuntija Reijo Pesonen, puh. 020 615 8058, reijo.pesonen(at)kouvola.fi, yleiskaavapäällikkö Marko Luukkonen, puh. 020 615 7169, marko.luukkonen(at)kouvola.fi

Ympäristöjohtajan ehdotus:

Rakennus- ja ympäristölautakunta päättää antaa edellä olevan lausunnon väylävirastolle nopeusrajoitusten asettamisesta Kouvola-Kotka rataosuudelle Myllykoskella.

Rakennus- ja ympäristölautakunnan päätös:

Rakennus- ja ympäristölautakunta hyväksyi päätösehdotuksen.
