

Oikaisuvaatimus tekniselle lautakunnalle lakimiehen päätökseen 26.9.2022 § 26/2022, vahingonkorvausasiassa

2237/03.06.02.00/2022

Tekninen lautakunta 13.12.2022 § 272

Valmistelija: Lakimies Marika Kytölä, puh 020 615 8585, marika.kytola(at)kouvola.fi

██████████ (hakija) on 12.10.2022 tehnyt oikaisuvaatimuksen lakimiehen 26.9.2022 tekemään § 26/2022 päätökseen koskien esinevahinkoa. Muutoksenhakuosoituksen mukaan oikaisuvaatimus toimitetaan kaupungin kirjaamoon, jonne oikaisuvaatimus toimitettiin määräajassa.

Vahingonkorvaushakemus

Hakija on vaatinut Kouvolan kaupunkia korvaamaan hakijalle aiheutuneen vahingon. Hakemuksen mukaan veturi Dr18 105 on suistunut Kouvolan kaupungin rataverkolla, raiteen 620 alkupään kaarteessa iltapäivällä 21.7.2022. Kyseessä on ollut toinen kerta lyhyen ajan sisällä, kun veturi on suistunut samalla rataverkolla kaarteessa. Veturista suistui kulkusuunnassa (kohti ratapihaa) ensimmäinen pyöräkerta oikealle puolelle, eli kaarteeseen ulkokiskon yli. Hakija katsoo, että raide 620 ei ole liikennöitävässä kunnossa ennen kuin suistumavauriot on korjattu ja ulkokaaren kuluneet kiskot on vaihdettu. Hakija katsoo, että molemmissa tapauksissa suistumat ovat aiheutuneet rataverkosta johtuneista syistä, jonka vuoksi hakija on esittänyt korvausvaatimuksen suistumista aiheutuneista raivaus- ja selvittelykustannuksista.

Lakimiehen tekemä oikaisuvaatimuksen alainen päätös

Lakimies on hylännyt hakemuksen. Kaupunki on tehnyt ilmoituksen vastuuvakuutusyhtiölleen, joka on hylännyt hakijan hakemuksen. Kaupunki on yhtynyt vakuutusyhtiön ratkaisun perusteluihin.

Vakuutusyhtiön käsittelyä varten Kouvolan kaupunki on toimittanut vakuutusyhtiöön Ratatek Service Oy:n ja Kisco Oy:n raportit radan kunnosta. Ratatek Service Oy:n raportin mukaan raide on ollut liikennöitävässä kunnossa, kun käytetään raiteen normaalinopeutta. Kisco Oy:n raportissa on suositeltu, että kiskot tulisi vaihtaa keskenään sisäpuolen kiskon kanssa tai uusia kokonaan ennen liikennöinnin jatkamista.

Raporttien lisäksi Kouvolan kaupunki on toimittanut asian käsittelyä varten vakuutusyhtiöön asiakirjat, joista käy ilmi muun muassa kalustosta riippumattomat absoluuttiset pyörävoimien raja-arvot, kiskon kuluneisuuden raja-arvot ja pää- ja sivuraiteiden kunnossapitotasot. Radan kunnossapitäjän selvityksen mukaan raide on ollut kunnossa ja

kiskot väylän toleranssien sisällä. Selvityksen mukaan kiskon sivukuluma ja raideleveyden raja-arvot eivät ole ylittyneet suistumakohdassa.

Raideliikennevastuulain 3 §:n 3 momentin mukaan radanpitäjä on velvollinen korvaamaan vahingon, joka on aiheutunut raideliikenteeseen käytettävästä viallisesta tai puutteellisesta kunnossa olevasta väylästä, raiteesta tai laitteesta taikka virheestä raideliikenteen ohjauksessa. Kiskon kuluneisuuden raja-arvoja koskevan asiakirjan mukaan tapauksessa, jossa paikallinen nopeus on yhtä suuri tai pienempi kuin 120 km/h niin sivukuluneisuudelle kulkureunassa ei ole erikseen säädetty raja-arvoa. Huomautuksena on kuitenkin, että sivukuluneisuus ei saa ylittää hamaran alarajaa. Selvityksen mukaan raide on ollut kunnossa ja kiskot väylän toleranssien sisällä. Raide on ollut liikennöitävässä kunnossa, kun käytetään raiteen normaalinopeutta. Kouvolan kaupungin selvityksen mukaan kuluneisuus ei ole ylittänyt hamaran alarajaa. Näin ollen vahingon ei voida katsoa olevan seurausta viallisesta tai puutteellisesta kunnossa olevasta raiteesta.

Koska vahingon ei voida katsoa olevan seurausta viallisesta tai puutteellisesta kunnossa olevasta raiteesta ei Kouvolan kaupungin vakuutusnottajana olla voitu katsoa olevan korvausvastuussa asiassa vaadituista kustannuksista. Näin ollen vahinkotapahtuma ei ole myöskään tullut korvattavaksi vakuutusnottajana olevan Kouvolan kaupungin vastuuvakuutuksesta. Edellä mainituin perustein Kouvolan kaupunki on yhtynyt vakuutusyhtiön perusteluihin ja hylännyt hakemuksen.

Oikaisuvaatimus

Ensimmäinen suistuma on tapahtunut 13.7.2022 noin kello 16.30 Kaupungin raiteistolla Soramäessä raiteella 630. Keli 1. suistumisajankohtana on ollut lämmin ja kuiva. Toinen suistuma on tapahtunut 21.7.2022 noin kello 16.00 Kaupungin raiteistolla Soramäessä raiteella 620. Keli 2. suistumisajankohtana on ollut lämmin ja kuiva. Molemmissa suistumissa veturin kulkusuuntaan nähden ensimmäisen pyöräkerran laippa on noussut kiskon hamaran päälle ja siitä kiskon ulkopuolelle. Molemmissa suistumissa osallisena on ollut hakijan Dr18 veturi 105. Veturin akselipaino on 20 tonnia. Molemmat suistumiset ovat tapahtuneet alle 10 km/h nopeudessa. Veturin pyörien sorvaus on tehty 7.7.2022 VR Fleetcaren kunnossapitovarikolla Helsingissä ja sorvaus on tehty S1002-profiiliin. Sorvausraportti oikaisuvaatimuksen liitteenä 1. Suistumatapauksissa kyseessä ovat olleet eri kulkusuunnat ja eri pyöräkerrat.

Hakija on tutkinut suistumapaikkojen raiteiston kunnon heti samana päivänä suistumisten tapahduttua. Hakija on tilannut suistumapaikkojen kunnon arviointiin myös ulkopuolisen tarkastuksen Kisco Oy:ltä. Kiskon edustaja tarkasti suistumapaikat 26.7.2022. Kiskon tekemien

havaintojen mukaan suistumapaikoilla kiskot ovat olleet varsinkin ulkokaarteiden puolella erittäin kuluneet. Toisen suistumispaikan kohdalla ulkokaarten kiskon kuluma on saavuttanut kiskon hamaran alalaidan ja ulkokaarten kiskot olivat kuluneet pyörän profiilia vastaavaksi. Mittaustulokset ovat oikaisuvaatimuksen liitteenä 2, josta käy ilmi mm. kiskon ulkokaarten kuluma hamaran alalaitaan asti (liite 2, kuva 1, sivu 2). Kiskon kulumat ovat ylittäneet Ratateknisten ohjeiden (RATO) mukaiset raja-arvot. Kouvolan kaupunki on korjannut raiteiston suistumisten jälkeen Kiskon suositusten mukaisesti.

Oikaisuvaatimuksen mukaan hakijan suistunut veturi on ollut Kaupungin rataverkolle soveltuva ja liikennöintiin soveltuvassa kunnossa. Veturin pyörät ovat olleet sorvauksen jäljiltä kulkuominaisuuksiltaan optimaalisessa kunnossa, eikä veturissa ole hakijan tutkimusten perusteella muutakaan vikaa tai puutetta, joka olisi aiheuttanut suistumat. Myöskään mitään ulkopuolista suistumat aiheuttanutta syytä ei tutkimuksissa ole tullut esille. Ennen heinäkuun suistumia sekä niiden jälkeen veturilla on ajettu ilman suistumia tai muita ongelmia niin Kouvolan kaupungin kuin muidenkin rataverkon haltijoiden rataverkoilla.

Kouvolan kaupunki on tekemässään korvauspäätöksessään väittänyt, että raiteet ovat olleet kunnossa, mutta jättänyt esittämättä tätä tukevat tarkastusraportit. Kaupungin yksilöimätön ja perustelematon väite on ristiriidassa hakijan ja Kiskon tekemien tarkastusten kanssa. Kaupunki on kuitenkin korjannut raiteiston Kiskon esittämien toimenpidesuosituksen mukaan pian suistumisten tapahduttua. Raiteiston kunnostaminen pian suistumisten jälkeen tukee Kiskon tekemiä havaintoja sekä hakijan jäljempänä esitettyä näkemystä, että raiteet ovat olleet puutteellisessa kunnossa. Kiskon kulumat ovat ylittäneet aiemmin esitetysti Ratateknisten ohjeiden mukaiset raja-arvot. Kouvolan kaupunki ei ole esittänyt, perustuuko Soramäen raiteiston kunnossapito muihin kuin RATO:n ohjearvoihin tai sitä, millä perusteilla RATO:sta poikkeaviin arvoihin on päädytty. Korvauspäätöksessä Kaupunki viittaa vakuutusyhtiön kantaan, jonka mukaan ”Kouvolan kaupungilta asiassa saadun selvityksen mukaan kiskon sivukuluma ja raidelevyden raja-arvot eivät ole ylittyneet suistumakohdassa.” Johtopäätös on virheellinen ja vastoin yhtiön sekä ulkopuolisen asiantuntijan tekemiä havaintoja. Kiskon hamaran alalaidan ylittänyt kuluma on todennettu mm. Kaupungin kanssa sähköpostiviestinvaihdon liitteenä toimitettuihin kuviin, joista käy ilmi hamaran kuluman muoto, mittakaava ja alalaidasta lohjennut purse. Vastaavat havainnot ja johtopäätökset on esitetty yksiselitteisen selkeästi Kisko Oy:n tekemässä kuntoarviossa. Hakijan sekä Kiskon tekemien tarkastusten perusteella Kaupungin raiteisto on ollut veturin suistumakohdilla puutteellisessa kunnossa, eikä raiteisto ole toiminut sillä tavalla kuin sen on tarkoitettu toimivan tietyissä olosuhteissa tai tilanteissa. Kiskon raportin mukaan ”(...) suuren kuluman ja vaakageometriassa esiintyvien virheiden vuoksi aiheuttavat suuren riskin junan suistumiselle, kun

pyörän laippa pääsee nousemaan hamaran viistoksi kulunutta reunaa pitkin hamaran päälle” (liite 2, s. 4). Suistumatapauksissa olosuhteet ovat olleet normaalit ja tilanne on ollut normaalin rautatieliikenteen mukaista vaihtotyötä. Raiteiston on tarkoitettu toimivan tällaisissa tilanteissa, eikä suistumia pitäisi päästä tapahtumaan. Molemmat suistumat ovat aiheutuneet Kiskon raportissa esitetyllä tavalla, kun pyörän laippa oli noussut kuluneen kiskon reunaa pitkin kiskon hamaran päälle ja edelleen kiskon ulkopuolelle. Kouvolan kaupungin raiteisto on näin ollen ollut raideliikennevastuulain mukaisesti puutteellisessa kunnossa, ja puutteellinen kunto on aiheuttanut molemmat veturin suistumat. Kouvolan kaupungilla on siten velvollisuus korvata hakijalle raiteiston käytöstä aiheutuneet vahingot alla eritellyn mukaisesti. Edellä mainituin perustein hakija on katsonut, että korvauspäätös on tehty virheellisin perustein ja vaatinut, että Kaupunki oikaisee päätöksensä.

Hakijalle aiheutunut ja Kouvolan kaupungin korvattavaksi tuleva vahinko on 11.519,33 euroa (ALV 24 %).

Asian selvittäminen

Kouvolan kaupunki on pyytänyt raiteen kunnosta raportin raiteen kunnossapitäjänä toimivalta Ratatek Service Oy:ltä. Ratatek Service Oy on käynyt toteamassa raiteiden kunnan heti, kun tieto sattuneesta vahingosta on saapunut Kouvolan kaupungille. Ratatek Service Oy:n raportin 27.7.2022 mukaan raide on ollut liikennöitävässä kunnossa, kun käytetään raiteen normaalinopeutta.

Raiteiden kuntoa seurataan jatkuvasti. Rataosuuden kunnossapitotaso on 6 ja radan vuositarkastus on tehty viimeksi huhtikuussa 2022 mittauksin ja havainnoiden. Ratavälillä tehdään kunnossapitotöitä kuten vaihteen rasvauksia viikoittain.

Asian oikeudellinen arviointi

Vahingonkorvauslain 2 luvun 1 §:n mukaan korvausvelvollisuus syntyy sille, joka tahallaan tai huolimattomuudellaan aiheuttaa toiselle vahinkoa. Korvauksen hakijan tulee osoittaa aiheutunut vahinko, vahingonaiheuttajan tuottamus sekä näiden välinen syy-yhteys.

Raideliikennevastuulain 3 §:n 3 momentin mukaan radanpitäjä on velvollinen korvaamaan vahingon, joka on aiheutunut raideliikenteeseen käytettävästä viallisesta tai puutteellisessa kunnossa olevasta väylästä, raiteesta tai laitteesta taikka virheestä raideliikenteen ohjauksessa.

Vahingonkorvaushakemuksen mukaan hakijalle on tapahtunut kaksi suistumaa, joista jälkimmäisen suistuman 21.7.2022 hakija on katsonut aiheutuneen raiteen kunnosta:

”Tutkimme myös aikaisemman suistuman aluetta, jossa veturin 105 kulkusuunnassa (Kohti KCH terminaalia) 1. pyöräkerta suistui vasemmalle puolelle (kaarteen ulkokiskon yli). Siellä kiskon sivukuluma ei ole vielä edennyt hamaran alalaitaan asti, mutta kiskon profiili on hioutunut pyörän muotoon. ... Katsomme, että raide 620 ei ole liikennöitävässä kunnossa ennen kuin suistumavauriot on korjattu ja ulkokaaren kuluneet kiskot (3-4 kpl) on vaihdettu. Aikaisempi suistumapaikka raiteella 630 ja muut vastaavat kohteet on myös korjattava siten, että geometriavirheet poistetaan ja kiskot käännetään tai hiotaan.”

Oikaisuvaatimuksessa hakija on kuitenkin esittänyt, että molemmat suistumat ovat seurausta raiteen viallisesta/puutteellisesta kunnosta.

Ensimmäinen suistuma on tapahtunut 13.7.2022 vaihteiden välisellä osuudella v619-v621 ja jälkimmäinen 21.7.2022 raiteella 620. Asian oikeudellisen arvioinnin kannalta keskeistä on se, voidaanko katsoa, että vahinko olisi johtunut viallisesta tai puutteellisesta kunnossa olevasta raiteesta. Raiteen kunnosta on esitetty selvitystä, jotka ovat ristiriidassa keskenään.

Hakija on esittänyt selvityksenään Kisco Oy:ltä tilaamansa raportin, johon hakemus on perustettu. Kisco Oy:n raportin mukaan kiskot ovat olleet varsinkin ulkokaarteen puolelta erittäin kuluneet. Raportin mukaan 21.7. suistumispaikalla ulkokaarteen kiskon kuluma on saavuttanut kiskon hamaran alalaidan. Hakija on katsonut, että tällä perusteella raide on ollut viallisessa/puutteellisessa kunnossa.

Kouvolan kaupunki on puolestaan esittänyt radan kunnossapitäjänä toimivan Ratatek Service Oy:n raportit.

Ensimmäinen suistuma on tapahtunut 13.7.2022 vaihteiden välisellä osuudella. Kunnossapitäjä Ratatek Service Oy:n suistumisilmoituksen mukaan suistuman syyksi on epäilty pyörän ja kiskon välistä huonoa kontaktia, jonka vuoksi pyörä on noussut kiskon päälle. Hakija on vahingonkorvaushakemuksessaan ilmoittanut myös ensimmäisestä vahingosta, mutta ilmaissut vain toisen suistuman osalta näkemyksensä siitä, että suistuma on aiheutunut radan kunnosta. Vasta oikaisuvaatimusvaiheessa hakija on esittänyt, että myös ensimmäinen suistuma olisi aiheutunut radan kunnosta. Kunnossapitäjän mukaan rataosuus on ollut liikennöitävässä kunnossa, kun käytetään raiteen normaalinopeutta. Raiteen kunto on todettu heti suistuman jälkeen.

Toinen suistuma on tapahtunut 21.7.2022 raiteella 620. Kyseisen suistuman osalta on esitetty hakemusvaiheessa, että suistuma on johtunut radan kunnosta. Väitteen tueksi on esitetty Kisco Oy:n raportti, jonka mukaan kiskot ovat varsinkin ulkokaarteen puolelta olleet erittäin kuluneet. Erillishavaintona on esitetty, että 21.7. suistumispaikalla ulkokaarteen kiskon kuluma on saavuttanut kiskon hamaran alalaidan.

Sen sijaan radan kunnossapitäjänä olevan Ratatek Service Oy:n raportin mukaan raide on ollut liikennöitävässä kunnossa, kun käytetään raiteen normaalinopeutta. Kunnossapitäjä on käynyt toteamassa katselmoiden ja mittaamalla raiteen kunnan heti saatuaan tiedon suistumasta ja sen tapahtumapaikasta.

Ratahallintokeskus on antanut ratatekniset määräykset ja ohjeet radan tarkastamisesta (RAMO osa 13 radan tarkastus). Suistumakohtien rataosuudella radan enimmäisnopeus on 20 km/h. Oikaisuvaatimuksen mukaan kiskon kuluneisuus ylittää Ramon asettamat raja-arvot. Ramon ohjeiden mukaan paikallisen nopeuden ollessa alle 120 km/h, ei kiskon suurinta sivukuluneisuutta kulkureunassa ole määritelty, huomautuksena kuitenkin on, ettei sivukuluneisuus saa ylittää hamaran alareunaa. Suurinta sivukuluneisuutta kulkureunassa ei siis ole määritelty, kunhan sivukuluneisuus ei ylitä hamaran alareunaa. Hamaran alareunan ylittäminen tarkoittaisi sitä, että alareuna olisi murentunut. Tässä tapauksessa kiskoissa on ollut kulumaa, mutta kuluma ei ole ylittänyt hamaran alareunaa, eli kiskot ovat olleet Ramon ohjeiden mukaan liikennöitävässä kunnossa. (RAMO 2004-09, erityisesti s. 33) Koska kiskot ovat olleet ohjeiden mukaisessa kunnossa, ei voida katsoa näytetyn, että vahinko olisi johtunut kiskojen viallisesta tai puutteellisesta kunnosta.

Lisäksi tulee ottaa huomioon, että raidevälillä liikennöi myös muita rautatieliikenteen harjoittajia, eikä muita ilmoituksia radan kunnosta tai suistumista ole muilta toimijoilta tullut.

Asiassa ei ole näytetty toteen, että raide olisi viallisessa tai puutteellisessa kunnossa, tai että suistumat olisivat syy-yhteydessä raiteen väitettyyn vialliseen tai puutteelliseen kuntoon. Sen sijaan kunnossapitäjä on suistumien jälkeen tekemissä havainnoissaan tuonut esiin, ettei voida sulkea pois muiden tekijöiden kuten kaluston sopivuuden ja kunnan vaikutusta tapahtuneeseen vahinkoon. Molemmat suistumat ovat tapahtuneet samalle veturille.

Oikaisuvaatimuksen tekijä ei ole esittänyt sellaisia perusteita, että olisi syytä muuttaa viranhaltijapäätöstä. Hakijan oikaisuvaatimus tulee hylätä perusteettomana.

Lakimiehen päätös 26.9.2022 § 26/2022 ja siihen kohdistuva oikaisuvaatimus ovat **liitteenä**.

Lisätietoja: lakimies Marika Kytölä, puh. 020 615 8585, marika.kytola(at)kouvola.fi

Teknisen johtajan ehdotus:

Tekninen lautakunta päättää hylätä hakijan vaatimuksen perusteeltaan ja määrältään. Lakimiehen päätös pysytetään voimassa.

Teknisen lautakunnan päätös:

Tekninen lautakunta hyväksyi päätösehdotuksen.
