

Hämeenlinnan hallinto-oikeus  
Keskustienkatu 1  
00 Hämeenlinna



## MUUTOSHAKEMUS

- Muutoksenhakija** Timo Niemelä, tilan Jokiniemi (980-434-6-18) omistajana
- Prosessiosoite** Timo Niemelä, riistasuunnittelija, MMM,
- Kuultavat** Veikko Paulaniemi ja Ylöjärven kaupungin ympäristölautakunta
- Valituksenalainen päätös**  
Ylöjärven kaupungin ympäristölautakunnan päätös 14.05.2013,  
58/54.540/2013, Veikko Paulaniemi / maastoliikennelain mukainen  
enduropyörien ajoharjoitteluratahakemus Poikelukseen.
- Asia** Maastoliikennelain 30 §:n mukainen lupahakemus

## ETTELYÄ KOSKEVAT HUOMAUTUKSET

1. Valittaja pitää erityisen moitittavana sitä, että asianosaisia ei ole kuultu lupakäsittelyssä lainkaan mönkijöillä tapahtuvan ajotoiminnan vaikutuksista, sillä alkuperäinen lupahakemus koski vain enduromoottoripyörillä tapahtuvien harjoitusten ja kilpailujen järjestämisestä. Toiminnanharjoittajan teettämä meluselvitys perustuu sekin yksinomaan enduromoottoripyörien aiheuttaman ajomelun mittaamiseen, eikä melulähteiden yhteisvaikutuksia ole selvitetty lainkaan. Hakija katsoo, ettei lupapäätöksen kuulemismenettelyä ole toteutettu asianmukaisella tavalla, ja ettei ympäristölautakunnalla ole ollut oikeutusta alkuperäisessä lupahakemuksessa tarkoitetun toiminnan laajentamiselle päätöksessään. Ylöjärven kaupungin ympäristölautakunnan antamaa päätöstä on jo tällä perusteella pidettävä mitättömänä ja lainvastaisena.
2. Lisäksi pyydän Hämeenlinnan hallinto-oikeutta tutkimaan onko lupakäsittelyyn liittyvää asianosaisten kuulemista toteutettu muiltakaan osin siten kuin hallintolain 34 §:n 1 momentissa on edellytetty. Viittaa Poikeluksen Riistamiehet ry:n lehti-ilmoituksen perusteella 20.02.2013 antamaan muistutukseen, josta käy ilmi, ettei heitä ole kuultu lupa-asian käsittelyssä hallintolain 11 §:n mukaisina asianosaisina. Asianosaisasema on kuitenkin käsitykseni mukaan ilmeinen lupahakemusalueeseen kohdistuvien voimassa olevien metsästysvuokrasopimusten perusteella.

## 2 MUUTOSVAATIMUKSET

1. Ylöjärven kaupungin ympäristölautakunnan Veikko Paulaniemelle myöntämä maastoliikennelain 30 §:n mukainen lupa on kumottava ja edellytettävä toiminnanharjoittajaa hakemaan lupahakemuksessa tarkoitetulle ja ulkona sijaitsevalle moottoriurheiluradalle ympäristönsuojelulain 28 §:n mukaista ympäristölupaa, siten kuin tällaisen toiminnan luvanvaraisuudesta on säädetty ympäristönsuojeluasetuksen 1 §:n 1 momentin 12. kohdan d) perusteella, tai toissijaisesti
2. Jotta perusteet maastoliikennelain 30 §:n mukaisen luvan myöntämiselle olisivat edes teoriassa olemassa, vaadittava ympäristölautakuntaa tiukentamaan päätöksessään 14.05.2013 antamia enduromoottorin käytön lupamääräyksiä mm. ajoaikoja kohtuullistamalla sekä muilla toteutettavissa olevilla toimenpiteillä meluhaittojen vähentämiseksi ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi siten, että toiminta voisi täyttää maastoliikennelain 30 §:n 3 momentin mukaiset luvan myöntämisen edellytykset; ja
3. Vaadittava ympäristölautakunnan antaman lupapäätöksen oikaisua koskemaan vain sellaisia moottorikäyttöisiä ajoneuvoja, joita alkuperäisessä lupahakemuksessa on tarkoitettu; sekä
4. Vaadittava päätöksen lupaehtoihin asti vietyjä kirjauksia erityisesti niistä kohtuutonta haittaa vähentävistä toimenpiteistä, joita mm. Ylöjärven kaupungin ympäristöpäällikkö Pentti Keskitalon vastineessa valittajan tilalle aiheutuvien haittojen vähentämiseksi on edellytetty.
5. Kuultavat on veloitettava korvaamaan yhteisvastuullisesti oikeudenkäyntikuluni Hämeenlinnan hallinto-oikeudessa laillisine viivästyskorkeineen. Tähän mennessä oikeudenkäyntikulut ovat 1500,00 euroa.

## Lattomat taustatiedot

Veikko Paulaniemen omistamalle tilalle ja sen naapurituloille (yhteispinta-ala noin 180 ha) on rakennettu moottoriurheilurata, jossa on järjestetty ympärivuotisesti enduromoottoripyörillä tapahtuvia harjoituksia ja kilpailuita jo yli kymmenen vuoden ajan. Toiminnan alkuvaiheessa radan käyttö oli pienimuotoista, luonteeltaan satunnaista ja siten vaikutuksiltaan vähäistä. Viime vuosien aikana tilojen Länsiraja (980-455-1-44), Korpela (980-455-1-13), Honkala (980-434-1-32), Törmä (980-455-141), Osala (980-455-1-62), Kangasmaa (980-455-1-23), Paulaniemi (980-455-1-25) ja Lepomäki (980-455-1-37) alueilla tapahtuneet ajosuoritteet ja kilpailutapahtumien osallistujamäärät ovat kuitenkin kasvaneet selvästi, vaikkei koko rata-alueelle ole ollut minkäänlaisia lupia. Radan laajenemisen ja käyttäjämäärien kasvun myötä myös toiminnan haitat ovat selvästi lisääntyneet. Isoimmissa kilpailuissa ja tapahtumissa on viime vuosina ollut jopa satoja osallistujia.

Viimeisimmässä Ylöjärven kaupungin ympäristölautakunnalle osoittamassa lupahakemuksessaan Paulaniemi on hakenut lupaa enduropyörillä maastossa tapahtuvaan harjoitusten ja kilpailujen pysyvään järjestämiseen koko rakentamalleen rata-alueelle, joka on suurimmaksi osaksi ollut alun perin syrjäistä ja rauhallista haja-asutusalueen metsäseutua. Esimerkiksi Jokiniemen (980-434-6-18) tilalla on lähiympäristön metsien hakkuista huolimatta ollut ennen endurorataa täysin hiljaisia alueita, jonne ei ole kuulunut edes kantatien Tampere – Virrat 65 liikennemelu. Moottorirata toiminta poikkeaa selvästi alueen perinteisistä käyttömuodoista, sillä lupahakemusalueen ja sen lähiympäristön metsiä on käytetty yleisesti jokamiehen oikeuksilla tapahtuvaan virkistytymiseen marjastuksen, sienestyksen, luonnossa retkeilyn ja ulkoilun merkeissä. Alueen metsästysoikeus on vuokrattu laajasti Poikeluksen Riistamiehet ry:lle ja metsästysharrastus eri muodoissaan on seutukunnan perinteisimpiä virkistyskäytön muotoja.

Lähimmät vakituisesti asutut talot ovat hakijan omakotitalon (n. 80 m) jälkeen Kakkurin yksityistien varrella ja ne sijoittuvat rataa nähden noin 150–350 metrin etäisyyksille. Lähin asuintalo kantatie 65 itäpuolella sijaitsee puolestaan noin 310 metrin etäisyydellä radasta.

Lupahakemuksessa tarkoitettulle alueelle suunnitellun ja rakennetun radan yhteispituus ylittää 10 km. Kantatie 65 itäpuolella sijaitseva noin 2,5 kilometrin pituinen ja keskimäärin noin 4 metriä leveä rata on kokonaan kasvipeitteetön ja koneella rakennettu. Kantatie 65 länsipuolella sijaitseva noin 8 kilometrin pituinen rataosuus on kapeampaa ja osin rakentamatonta ajouraa, joka on levinyt vähitellen radan käytön aiheuttaman maaston kulumisen seurauksena. Moottoriurheiluradan keskuspaikkana on kantatie 65 varteen tien länsipuolelle perustettu parkkialue (Kakkurintie 1), jota käytetään yleisesti myös ajotoiminnan huolto- ja varikkoalueena. Kantatie 65 itäpuolella ei ole pysäköintiin soveltuvia parkkialueita. Radan suurista kävijämääristä ja alueella harjoitetusta elinkeinotoiminnasta huolimatta Kakkurin yksityistielle ohjautuvaa liikennettä varten ei ole rakennettu erillistä ryhmittymiskaistaa, vaan kääntyminen Kakkurintielle tapahtuu suoraan valtatie jokoistalta.

Lupahakemuksen liitteenä olevaan karttaan merkityt ajoradat sijaitsevat molemmin puolin vilkkaasti liikennöityä kantatie 65, jonka keskimääräinen liikennesuorite on Pirkanmaan ELY-keskuksen liikennevastuun alueen mukaan lähes 3600 ajoneuvoa ja kesäaikaan jopa 4800 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta raskaan liikenteen osuus on noin 280 ajoneuvoa. Siirtyminen rata-alueelta toiselle tapahtuu suoraan Kantatie 65 yli ajaen eli käytännössä

kyinen ylityspaikka toimii ns. ajoradan jatkeena. Tällä kohdalla kantatien suurin sallittu nopeus on yleisrajoituksen mukaisesti 80 km/h. Ylityspaikan lyhin mitattu näkymäpituus Kurun suuntaan on noin 130 metriä ja Tampereen suuntaan noin 250 metriä. Pirkanmaan ELY-keskuksen liikennevastuualueen antaman lausunnon 04.04.2013 (197/2013/PIR/2) mukaan ylityspaikan näkymäpituudet eivät ole kaikilta osin riittävät. ELY-keskus ei myöskään puolla kantatie 65 sulkemista tilapäisesti enduroypyörien ajoharjoittelun johdosta, sillä maantieliikenteen pysäyttäminen aiheuttaisi kantatien liikenteelle turvallisuusriskin. Radan nykyiset ajojärjestelyt aiheuttavat vaaratilanteita myös huolto- ja parkkialueen kohdalla, josta radalle siirtyminen edellyttää Kakkurin yksityistien ylittämistä.

Enduroradan käyttäjämäärien kasvu on lisännyt myös lupahakemusalueen ulkopuolisille alueille kohdistuvaa luvatonta liikennettä. Esimerkiksi Kakkurin yksityistietä on käytetty yleisesti ajoreittien välisenä siirtymätaipaleena, vaikkei tien käytölle ole ollut laillisia perusteita, eikä siitä ole sen vuoksi määrätty myöskään suoritettavaksi tienkäyttömaksua. Lisäksi rata-alueen ulkopuolista luvatonta maastoliikennettä on esiintynyt ainakin Jokiniemen (980-434-6-18) tilalla.

### 3.2 Lupahakemuksessa tarkoitetun toiminnan ympäristövaikutukset ja muutoshakemuksen oikeusperusteet

Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain 25 §:n perusteella hankkeesta vastaavan on oltava riittävästi selvillä toimintansa ympäristövaikutuksista, vaikkei kaikkiin hanketyyppeihin ja toimintoihin sovellettaisi varsinaista ympäristövaikutusten arviointimenettelyä.

Paulaniemi on pyrkinyt selvittämään enduroradan aiheuttamia meluhaittoja tilaamalla meluselvityksen Taratest Oy:ltä. Tehty melumittaus selvitys on kuitenkin monilta osin puutteellinen, sillä melutasoja ei ole ensinnäkään selvitetty lainkaan enduromoottoripyörien ja mönkijöiden aiheuttaman yhteismeluvaikutuksen osalta. Tästä huolimatta ympäristölautakunta on käyttänyt nyt laadittua meluselvitystä myönteiseen lupapäätökseensä nojautuvana perusteena toiminnan haitattomuudesta ja antanut näiden selvitysten perusteella luvan jopa sellaiselle toiminnalle, jolle lupaa ei ole alun perinkään haettu ja, jonka meluhaittoja ei ole selvitetty. Toiseksi meluselvityksen perusteena ollutta radan keskimääräistä käyttöä kuvaavaa ajotoimintaa on pidettävä selkeänä aliarviona radan tavanomaisesta käyttöasteesta. Meluselvityksessä ei ole myöskään mitattu melutasoja kattavasti rata-alueen eri osissa, jolloin melun aiheuttamaa haittaa ei ole voitu arvioida lainkaan kaikkien rata-alueen haitoista kärsivien häiriintyvien naapurikiinteistöjen kannalta.

Esimerkiksi Jokiniemen tilan itärajaa vasten ei ole tehty lainkaan melumittauksia, vaikka rata kulkee satoja metrejä vain joidenkin kymmenien metrien ja lähimmillään vajaan 20 metrin päässä tilarajasta. Jokiniemen tilalle kohdistuva meluhaitta on korostuneen iskumaista ja lisäksi melutasoja voimistaa rataa vasten nouseva rinne, joka heijastaa, voimistaa ja suuntaa melua luontaisesti tilaa kohti. Meluhaitat yhdessä ilmanvirtausten mukana leviävien pakokaasupäästöjen kanssa koetaan erityisen häiritseviksi ja niistä aiheutuu eräistä naapuruussuhteista annetun lain 17 §:n 1 momentissa tarkoitettua kohtuutonta räsitusta tilan tarkoituksenmukaiselle käytölle sekä maastoliikennelain 30 §:n 3 momentissa tarkoitettua kohtuutonta haittaa alueen luonnolle, ympäristölle ja virkistyskäytölle. Radan käytölle tarvittavan luvan myöntämisen yleisenä edellytyksenä on, ettei mainittua kohtuutonta räsitusta ja haittaa saa aiheutua. Nyt annetuissa

lukumääräyksissä ei ole esitetty yhtäkään sellaista toimenpidevaatimusta tai muuta ohjeellisuutta pidettävää ajallista rajoitusta radan käytölle, jolla toiminnan aiheuttamaa kohtuutonta häiriötä vähennetään.

Taratest Oy:n laatimassa melumittausraportissa ei ole otettu asianmukaisesti huomioon myöskään ajomelun iskumaista ja kapeakaistaista luonnetta, jolloin mittaustuloksiin olisi tosiasiallisesti pitänyt lisätä valtioneuvoston päätöksessä 993/1992 annetun ohjeen mukaisesti 5 dB:n melutaso ennen niiden vertaamista valtioneuvoston antamiin ympäristömelun ohjearvoihin. Koska mainittua korjausta ei ole tehty, perustuu meluhaittojen yhteenveto selvästi virheellisten tuloksien perusteella tehtyihin johtopäätelmiin. Moottoriurheiluradan meluhaittaa on arvioitu vain seudun vakitukselle asutukselle aiheutuvan haitan kannalta ja tällöinkin meluselvityksen päätelmät perustuvat yksinomaan radan keskimääräisestä käytöstä mitatun melun ekvivalenttitasojen ( $L_{Aeq}$ ) tarkasteluun. Enduroradan keskimääräistä melutasoa kuvaavia tuloksia ei ole jostain syystä haluttu verrata miltään osin valtioneuvoston taajamien ulkopuolella sijaitseville virkistyskäyttöalueille annettuihin melun ohjearvoihin, jotka ylittyvät selvästi ainakin kolmessa mittauspisteessä.

Koska radan käytöstä syntyvä ajomelu on voimakasta ja yksittäiset melupiikit endurolle tyypillisten kiihdytysten vuoksi selkeästi keskiäänitasosta ( $L_{Aeq}$ ) erottuvia, olisi toiminnan meluhaittoja pitänyt arvioida ensisijaisesti enimmäismelutasojen ( $L_{Amax}$ ) perusteella. Taratest Oy:n suorittamien viiden mittauspisteen keskiarvoista laskettu Paulaniemen enduroradan maksimimelutaso ( $L_{Amax}$ ) oli 74,84 dB. Näiden tulosten perusteella enduroradan ajomelu ylittää selvästi valtioneuvoston ympäristömelun enimmäisäänitasoksi ( $L_{Amax}$ ) määrittelemän 60 dB:n rajan. Tätä raja-arvoa on sovellettu myös korkeimman hallinto-oikeuden päätöksessä (29.11.2004/3025 KHO:2004:100), jonka mukaan ajotoiminnasta ei saa aiheutua enimmäistasoltaan yli 60 dB:n ( $L_{Amax}$ ) melutasoa lähimmissä häiriintyvissä kohteissa.

Ylöjärven kaupungin ympäristölautakunnan arvion mukaan suuret maksimimelutasot omakotitalojen mittauspisteissä johtuivat tieliikenteestä tai muista häiriötekijöistä. Kuitenkin esimerkiksi ympäristöluvan myöntämisen edellytyksenä on, ettei toiminnasta joko yksinään tai yhdessä muiden toimintojen kanssa tarkasteltuna saa aiheutua ympäristönsuojelulain 42 §:n 1 momentissa kielletyiksi säädettyjä vaikutuksia. Vaikka enduroradan tuottama melurasituksen lisäys aiheuttaakin alueella jo melua tuottavan kantatie 65 liikenteen yhteisvaikutuksen kanssa selvästi kohtuuttomana pidettävää melurasitusta alueen asutukselle, eläimistöille ja virkistyskäytölle, ei tällaiseen melua aiheuttavien toimintojen yhteisvaikutukseen ole kiinnitetty ilmeisesti lainkaan huomiota lupapäätöstä annettaessa.

Paulaniemen enduroradan mitattu melutaso ylittää vertailun vuoksi selvästi myös valtioneuvoston päätöstä (53/1997) koskevat ampumaratojen melutason ohjearvot, jotka sallivat enimmillään asumiseen käytettävillä alueilla 65 dB:n sekä virkistysalueilla, lomaa-asumiseen käytettävillä alueilla ja luonnonsuojelualueilla 60 dB:n maksimimelutason. Ohjearvoihin nähden mitattuja maksimimelutasojen räikeitä ylityksiä ei ole kuitenkaan tuota ilmi meluselvityksen yhteenvedossa. Edellä esitettyjen perusteiden valossa on ilmeistä, että enduroradan toiminnan aiheuttaman meluhaitan arviointi ja johtopäätelmät ovat perustuneet selvästi liian yksipuoliseen tarkasteluun, millä on tietoisesti haluttu vähätellä enduroradan toiminnasta ympäristölle aiheutuvia tosiasiallisia meluhaittoja.

Radan käytöstä aiheutuvan meluhaitan merkittävyyttä arvioitaessa ja luvan myöntämisen edellytyksiä harkittaessa olisi tullut ottaa huomioon myös radan sijainti suhteessa lähiympäristön asutukseen. Lähin häiriintyvä ulkopuolisen vakitukselta asuttu talo sijaitsee vajaan 200 metrin etäisyydellä radasta. Lisäksi useita muita vakitukselta asuttuja omakotitaloja sijaitsee jatkuvan meluhaitan vaikutusalueella noin 300–400 metrin etäisyydellä. Vaikka ajotoiminnan luonteen edellyttämää melukorjausta ei ole edes tehty,

at omakotitalojen pihoista mitatut keskiäänitasot jo nyt hyvin lähellä valtioneuvoston sumiseen käytettäville alueille asettamaa sallitun melutason ylärajaa. Ympäristölautakunnan kokouspöytäkirjassa omakotitalojen pihojen keskiäänitasojen on väitetty jäävän kokonaisuudessaan alle 45 dB:n, vaikka mittauspisteessä 3 mitatun omakotitalon pihan keskimelutaso nousi radan käytön aikana lähes 55 dB:iin. Lisäksi kahdessa omakotitalon mittauspisteessä mitatut maksimimelutasot ylittivät selvästi valtioneuvoston ympäristömelun enimmäisäänitasoksi ( $L_{Amax}$ ) määrittelemän 60 dB:n sallitun melurajan, mutta näihin mittauksiin ei ole kiinnitetty lainkaan huomiota meluhaitan arvioinnissa, jolloin ne on ollut helppo sivuuttaa myös lupapäätöstä tehtäessä. Korkeilla melutasoilla on jo nyt kansainvälisissä tutkimuksissa havaittu olleen yhteyksiä esimerkiksi mielenterveyshäiriöiden sekä sydän- ja verisuonisairauksien synnylle. Terveyshaittojen ennaltaehkäisyyn ja yleisen asuinviihtyvyyden turvaamiseen ei ole kuitenkaan kiinnitetty asianmukaisella tavalla huomiota edes toiminnan lupaehdoissa.

Kokonaisuutena tarkastellen Paulaniemen maastoliikennelain mukaiseen lupahakemukseen sisältynyt ympäristövaikutusten tunnistaminen ja arviointi on ollut erittäin puutteellista tai se on laiminlyöty kokonaan. Esimerkiksi haittoja eläimistöille ei ole selvitetty lainkaan, eikä enduroradan käytön haittavaikutuksia ole tarkasteltu ilman, maaperän ja vesistöjen pilaantumisen vaaraa aiheuttavan toiminnan näkökulmasta.

Esimerkiksi pienmoottoreiden päästöjä koskeneen tutkimuksen perusteella tiedetään, että pienmoottoreiden saastuttava vaikutus on moninkertainen verrattuna katalysaattoriautojen saastuttavaan vaikutukseen. Pienmoottorit aiheuttavat merkittäviä hiilivety päästöjä, jotka ovat vaarallisia sekä radan käyttäjien että lähialueen asukkaiden terveydelle. Hiilivedyt aiheuttavat tunnetusti haittaa myös kasvien ja puiden elintoiminnoille. Pakokaasut lisäävät muun muassa syöpäriskiä ja hengitystieinfektioherkkyyttä sekä aiheuttavat astmaa ja vähentävät ympäristön yleistä viihtyisyyttä. Ajotoiminta lisää myös öljyvuotojen ja muiden vastaavien ympäristövahinkojen riskiä rata-alueella ja sen lähiympäristössä. Ympäristövahinkojen haittavaikutukset korostuvat ajoratojen kasvipeitteettömillä osuuksilla, jolloin öljyvuodot, jätenesteet ja muut ympäristön kannalta myrkylliset kemikaalit pääsevät päästötilanteissa imeytymään esteettä maaperään ja kulkeutumaan edelleen alueen lähimpiin vesistöihin.

Maastoliikennelain 5 §:n 2 momentin mukaan moottorikäyttöistä ajoneuvoa on maastossa käytettävä siten, että vältetään vahingon ja haitan aiheuttamista luonnolle ja muulle ympäristölle, kiinteistölle ja luontaiselinkeinolle sekä tarpeettoman häiriön aiheuttamista asutukselle ja muulle ympäristölle. Koska lupahakemuksessa tarkoitettu ajotoiminta perustuu samalla ja suhteellisen laajalla alueella tapahtuvaan harjoitusten ja kilpailujen toistuvaan järjestämiseen sekä toiminnasta aiheutuvan jatkuvan häirinnän ja melurasituksen synnyttämiseen, rikkoo enduroradan käyttö ympäristölautakunnan hyväksymillä lupaehdoilla räikeästi mainitun säännöksen vaatimuksia. Enduroradan alueen eläimistöille ja lähiympäristön virkistyskäytölle aiheuttama haitta on seurausta sekä lupahakemusalueen ajoreiteille kohdistuvasta suorasta häirinnästä sekä moottorikäyttöisistä ajoneuvoista syntyvästä melusta, mikä aiheuttaa haittaa ja häirintää ajoreittejä huomattavasti laajemmalla alueella.

Lupahakemuksessa tarkoitettulla alueella ja sen lähiympäristössä esiintyy ensisijaisesti metsäympäristöistä riippuvaisia lajeja, joiden menestymiseen ja kannanmuutoksiin vaikuttavat tietenkin monet eri tekijät, joista merkityksellisimpiä ovat mm. soveltuvien elinympäristöjen tila ja laatu sekä ihmistoiminnan aiheuttama häirintä. Ihmistoiminnan aiheuttaman häirinnän haitallisuuteen vaikuttavat keskeisimmin häiriöiden luonne, kesto ja toistuvuus. Nyt haettu lupa kilpailujen ja harjoitusten ympärivuotiseen ja pysyvään järjestämiseen samassa maastossa on omiaan aiheuttamaan suurinta mahdollista pysyvää häiriötä ja haittaa alueen luonnolle ja eläimistöille.

lupahakemusalueella esiintyy vuonna 2010 julkaistun uusimman Suomen eliölajien uhanalaisuusarvioinnin perusteella vaarantuneeksi luokiteltu hiirihaukka (*Buteo buteo*) sekä luonnonsuojeluasetuksen liitteessä 4 uhanalaiseksi luokiteltu pikkutikka (*Dendrocopos minor*). Alueella säännöllisesti tavattavia silmällä pidettäviä lintulajeja ovat metso (*Tetrao urogallus*), teeri (*Tetrao tetrix*), rantasipi (*Actitis hypoleucos*), huuhkaja (*Bubo bubo*), helmipöllö (*Aegolius funereus*) ja sirittäjä (*Phylloscopus sibilatrix*), joista osa on lintudirektiivin perusteella myös ns. Suomen erityisvastuulajeja. Silmällä pidettävistä lintulajeista erityisesti metso kärsii kaikkein selvimmin ihmistoiminnan aiheuttamasta häirinnästä ja mm. lupahakemusalueen lähiympäristöön syntyneet metsotyhjiöt ovat olleet monin paikoin seurausta asutuksen levittäytymisen ja ihmistoiminnan aiheuttaman häirinnän vaikutuksista.

Nisäkkäistä alueen metsissä elää mm. vaarantuneeksi luokiteltu liito-orava (*Pteromys volans*), joka kuuluu myös EU:n luontodirektiivin (92/43/ETY) perusteella tiukasti suojeltuihin liitteen IV (a) lajeihin. Luonnonsuojelulain (1996/1096) 49 §:n 1 momentin mukaan luontodirektiivin liitteessä IV (a) tarkoitettuihin eläinlajeihin kuuluvien yksilöiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on kielletty. Lajista on havaintoja ainakin ajoradan välittömässä läheisyydessä sijaitsevalta Jokiniemen tilalta, jonka metsät vastaavat rakenteeltaan ja ominaisuuksiltaan läheisen lupahakemusalueen metsiä.

Lupahakemuksessa ei ole esitetty myöskään sellaisia erityisiä toimenpiteitä, joilla enduroradan ympäristövaikutuksia voitaisiin ennaltaehkäistä tai vähentää. Toiminnanharjoittaja ei ole selvästikään varautunut riittävällä tavalla edes akuuttien ympäristövahinkotilanteiden varalta, kuten maininta varikkoalueella säilytettävästä öljynimeytyspurusta osoittaa. Myös ympäristölautakunnan asettamat toiminnan lupaehdot haittojen vähentämiseksi koetaan riittämättöminä ja puutteellisina, eikä niiden avulla voida varmistaa toiminnalle asettuja riittävän turvallisuuden vaatimuksia, eikä estää radan käytöstä aiheutuvaa kohtuutonta haittaa luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle, asutukselle, yleiselle virkistyskäytölle tai muulle yleiselle edulle (Maastoliikennelaki 30 § 3 momentti).

Lupahakemuksessa tarkoitetun rata-alueen ajotoiminta heikentää tuntuvasti myös alueen yleistä liikenneturvallisuutta. Kakkurintien liittymää ei ole ensinnäkään suunniteltu haetun luvan mukaiseen laajamittaisen harjoitus- ja kilpailutoimintaan liittyviä liikennemääriä ajatellen, jolloin ryhmittymiskaistan puuttuminen lisää selvästi ko. tienkohdan vakavien liikenneonnettomuuksien riskiä.

Maastoliikennelain mukaisen luvan saaneet rata-alueet sijaitsevat molemmin puolin vilkkaasti liikennöityä kantatie 65, joiden väliin jäävä yleinen tie toimii ratoja toisiinsa yhdistävänä ajoradan jatkeena. Kaikkia ajoharjoittelussa käytettäviä ajoneuvoja ei ole kuitenkaan asianmukaisesti katsastettu ja rekisteröity, kuten myös toiminnanharjoittaja on vastineessaan myöntänyt, jolloin tällaisia moottorikäyttöistä ajoneuvoa ei saa edes kuljettaa yleiselle liikenteelle tarkoitetulle tiellä. Paulaniemen mukaan tällaisten pyörien omistajat voidaan kuitenkin ohjeistaa pysäköimään sille puolelle kantatietä, jossa ne ajavat. Todellisuudessa kantatie 65 itäpuolella ei ole kuitenkaan pysäköimiseen soveltuvia parkkialueita, eikä niiden rakentamista ole lupapäätöksessä ja sen ehdoissa edes edellytetty.

Pirkanmaan ELY-keskuksen liikennevastuualue otti lausunnossaan kantaa muun muassa ajoradan kantatie 65 ylityspaikan osin puutteellisiin näkymäpituuksiin, mikä heikentää tieviranomaisen näkemyksen mukaan kantatie 65 liikenneturvallisuutta. Maantiesäätöasetuksen 51 §:n mukaan nopeuskilpailuja moottoripyörille saa järjestää vain suljetulla tiellä, eikä ELY-keskus puolla lausunnossaan kantatien sulkemista ajoharjoittelun johdosta, sillä maantieliikenteen pysäyttäminen lisäisi entisestään liikenteen turvallisuusriskejä.



antielain 37 §:n 3 momentin mukaan tiealueen ylityspaikalle myönnettävän luvan ehtona, ettei ylityskohdasta aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle, eikä haittaa tienpidolle. Paulaniemi ei ole kuitenkaan tällaista lupaa hakenut, eikä sen myöntämiselle olisi myöskään asianmukaisia perusteita ottaen huomioon ajotoiminnan luonne, rataharjoittelussa käytetty yleisellä tiellä ajamiseen osin soveltumaton kalusto, ylityspaikan näkömäpituudet ja paikalliset liikenneolosuhteet (suullinen tiedonanto 29.05.2013, aluevastaava Jyrki Kärk, Pirkanmaan ELY-keskuksen liikennevastuualue).

Ylöjärven kaupungin ympäristölautakunta on päätöksensä puoltoperusteluissa vedonnut enduroradan turvallisuuden osalta Pirkanmaan poliisilaitoksella työskentelevän ylikonstaapeli Jorma Tahvanaisen sähköpostitse 27.02.2013 antamaan lausuntoon. Pirkanmaan poliisilaitoksen antamasta lausunnosta käy kuitenkin selvästi ilmi, että se on annettu virheellisesti siinä käsityksessä, että lupahakemus ja lausuntopyyntö koskisivat maastoliikennelain mukaisen radan tekemistä. Tästä lupahakemuksessa tai lausuntopyynnössä ei kaikeksi ole kuitenkaan voinut olla missään nimessä kyse, jolloin lausunnon painoarvoa radan turvallisuusnäkökohtiin kantaa ottavana viranomaislausuntona on pidettävä vähintään kyseenalaisena. Tätä johtopäätöstä tukee myös Pirkanmaan ELY-keskuksen liikennevastuualueen selkeästi edellisestä poikkeava lausunto, jossa mm. ajoradan kantatie 65 ylityspaikan puutteelliset näkömäpituudet ja ajotoiminnan mahdollistavaan tien sulkemistarpeeseen kytkeytyvät liikenteen turvallisuusriskit on nostettu selkeästi esiin.

Eräistä naapuruussuhteista annetun lain (1920/26) 17 §:n 1 momentin mukaan kiinteistöä, rakennusta tai huoneistoa ei saa käyttää siten, että naapurille, lähistöllä asuvalle tai kiinteistöä, rakennusta tai huoneistoa hallitsevalle aiheutuu kohtuutonta räsitystä ympäristölle haitallisista aineista, noesta, liasta, pölystä, hajusta, kosteudesta, melusta, tärinästä, säteilystä, valosta, lämmöstä tai muista vastaavista vaikutuksista. Mainittuun lainkohtaan perustuen Jokiniemen tilalle aiheutuisi selvästi kohtuuttomana pidettävää meluhaittaa välittömästi kiinteistörajan toiselle puolella järjestettäväksi sallittavasta moottorikäyttöisillä ajoneuvoilla tapahtuvasta harjoitus- ja kilpailutoiminnasta. Nyt myönnetty lupa ympärivuotiseen radan käytön sallivaan harjoitusten ja kilpailujen järjestämiseen samassa maastossa alentaa selvästi tilan virkistyskäyttömahdollisuuksia sekä tilan myynti- ja käyttöarvoa tulevaisuuden rakennuspaikkana. Toiminnanharjoittajalle ei ole annettu lupamääräyksissä yhtäkään sellaista toimenpidevaatimusta, joilla tätä kohtuutonta haittaa voitaisiin vähentää. Edes ympäristöpäällikön määräyksenä esitettyä radan siirtämisvaatimusta etäämmälle tilarajasta ei ole huomioitu lupaehtoihin tehdyissä kirjauksissa.

Lupahakemuksessa tarkoitettu jatkuva häiriötä ympäristölleen tuottava enduroradan harjoitus- ja kilpailutoiminta on omiaan aiheuttamaan myös ympäristönsuojelulain (2000/86) 3 §:ssä tarkoitettua ympäristön pilaantumista, jolloin mainitun lain 4 luvun 28 §:n perusteella pilaantumisen vaaraa aiheuttavaan toimintaan on oltava ympäristölupa. Säännöksen mukaan ympäristölupa tarvitaan myös toimintaan, josta saattaa ympäristössä aiheutua eräistä naapuruussuhteista annetun lain (26/1920) 17 §:n 1 momentissa tarkoitettua kohtuutonta räsitystä, kuten edellä mainituin perusteluin on osoitettu. Moottoriurheiluratojen osalta toiminnan luvanvaraisuudesta on säädetty suoraan ympäristönsuojeluasetuksen 1 §:n 1 momentin 12. kohdan d) perusteella. Paulaniemen endurorata täyttää tältä osin mainitun säännöksen tunnusmerkit.

Ympäristönsuojelulain säännösten sekä toiminnan laajuuden ja erityisen haitallisiksi koettujen ympäristövaikutusten perusteella arvioituna lupakysymystä moottorikäyttöisillä ajoneuvoilla tapahtuvaan kilpailujen ja harjoitusten toistuvaan tai pysyvään järjestämiseen samassa maastossa ei voida tässä tapauksessa ratkaista maastoliikennelain mukaisen lupahakemuksen perusteella. Ulkona sijaitseville moottoriurheiluradoille on vaadittu ympäristölupaa myös muissa vastaavanlaisissa enduro- ja moottoriratahankkeissa.



lupahakoppäätöksensä tästä voidaan pitää Korkeimman hallinto-oikeuden päätöstä O:2004:100, antopäivä 29.11.2004, taltionumero 3025, diaarinumero 358/3/02.

Edellä esitetyin perusteiden sekä viittauksilla alan lainsäädäntöön ja yleiseen oikeuskäytäntöön katson yksiselitteisesti, että Ylöjärven kaupungin ympäristölautakunnan päätöksellä myönnetty maastoliikennelain mukainen lupa Paulaniemen moottoriurheiluradalle on kumottava ja edellytettävä toiminnanharjoittajaa hakemaan radalle ympäristönsuojelulain mukaista ympäristölupaa. Asianmukaisen lupakäsittelyn yhteydessä toiminnan tosiasialliset ympäristövaikutukset tulevat todennäköisemmin paremmin arvioituksi, jolloin ilmeneviin haittavaikutuksiin sopeutetuilta lupamääräyksiltä voidaan odottaa suurempaa vaikuttavuutta ajotoiminnasta aiheutuvien haittojen vähentämisessä. Toiminta ei nykymuotoisena täytä myöskään maastoliikennelain mukaisen luvan myöntämiseksi asetettuja edellytyksiä, sillä radan käyttöä ei ole voitu järjestää riittävän turvalliseksi ja lisäksi ajotoiminnasta aiheutuu kohtuuttomana pidettävää haittaa mm. luonnolle, ympäristölle, asutukselle ja alueen virkistyskäytölle. Nyt annetut lupaehdot toiminnan harjoittamiseen koetaan täysin puutteellisina ja riittämättöminä, eikä niiden avulla voida estää kohtuuttomien haittojen aiheutumista tai varmistaa ajotoiminnan riittävää turvallisuutta.

### 3.3 Todistelu

#### Asiakirjatodisteet:

1. Ote Ylöjärven kaupungin ympäristölautakunnan pöytäkirjasta 14.05.2013: Maastoliikennelain säännöksiin vastainen lupapäätös, puutteelliset ja riittämättömät lupamääräykset.
2. Veikko Paulaniemen alkuperäinen maastoliikennelain mukainen lupahakemus: Lupaa on haettu vain enduropyörien ajoharjoitteluun ja harjoituskilpailuihin, ympäristövaikutusten arviointi sekä toimenpide-esitykset radan käytöstä aiheutuvien haittojen vähentämiseksi ovat hyvin puutteellisella tasolla.
3. Poikeluksen Riistamiehet ry:n jättämä muistutus 20.02.2013: Poikeluksen Riistamiehet ry:lle ei ollut lähetetty lainkaan kuulemiskirjettä lupahakemuksesta.
4. DYNASET Offroad Areena Enduro -kisojen osallistujalista 08.03.2008 + kisoihin liittyvä nettiviesti: Radan käyttö on selvästi mittavampaa kuin mitä lupahakemuksessa on kuvattu.
5. Taratest Oy:n suorittama meluselvitys 17.10.2012 ja laadittu melumittausraportti: Meluselvityksen tekniseen toteutukseen liittyvät puutteet esim. melumittauspisteiden puutteellinen sijoittelu ja radan keskimääräisen käyttöasteen aliarviointi, mitattujen melutasojen perusteella tehtyyn haitanarviointiin liittyvät epäkohdat sekä meluhaitan tarkoitushakuinen vähättely.
6. Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen liikennevastuualueen lausunto 04.04.2013 (197/2013/PIR/2): Ylitsepaikan osin puutteelliset näkymäpituudet, riskit liikenneturvallisuudelle, tien tilapäiselle sulkemiselle ei ole perusteita liikenneturvallisuussyistä.

Pirkanmaan poliisilaitoksen sähköpostilla annettu lausunto 28.02.2013: Lausunto annettu virheellisesti siinä käsityksessä, että lupahakemus ja toimitettu lausuntopyyntö koskisivat maastoliikennelain mukaisen radan tekemistä. Lausunnon painoarvo on radan käytön turvallisuusjärjestelyjen osalta erittäin kyseenalainen.

8. IS haastattelema Timo Lanki Terveysten- ja hyvinvoinnin laitokselta, 05.02.2013: Meluallistus terveystaittojen aiheuttajana.

Muut todisteet:

1. Youtube -palvelun videopätkä, <http://www.youtube.com/watch?v=8VU3c3cAP84> : Toiminnan laajenemisen myötä lupahakemusalueen ulkopuolisten alueiden (tässä esim. Kakkurin yksityistien) luvaton liikenne on lisääntynyt.

Varaan tilaisuuden nimetä muitakin asiakirjatodisteita ja henkilötodistajia, mikäli asiassa mahdollisesti saatavat vastineet antavat siihen aiheita.

Tampereella, kesäkuun 7. päivänä 2013



Timo Niemelä

#### **Liitteet**

Asiakirjatodisteet 1. – 8.